

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0228/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt		Datum: 20.08.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/201
Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße- hier: Aufstellungs- und Offenlagebeschluss		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
23.09.2021	Planungsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

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

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

Darüber hinaus empfiehlt sie dem Planungsausschuss, gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes zur Innenentwicklung nach § 13 a BauGB Nr. 997 -Kurbrunnenstraße / Bachstraße- in der vorgelegten Fassung zu beschließen.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

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

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

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
		X	

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
X	nicht bekannt

Erläuterungen:

1. Bisheriger Verlauf des Planverfahrens /Beschlusslage

Aufstellungsbeschluss	PLA: 28.09.2016 B 0: 06.10.2016	(FB61/0545/WP17)
Veränderungssperre	B 0: 08.03.2017 PLA: 09.03.2017 Rat: 22.03.2017	(FB61/0630/WP17)
1. Verlängerung Veränderungssperre	B 0: 31.10.2018 PLA: 08.11.2018 Rat: 14.11.2018	(FB61/1056/WP17)
2. Verlängerung Veränderungssperre	B 0: 18.12.2019 PLA: 19.12.2019 Rat: 22.01.2020	(FB61/1334/WP17)
Programmberatung	PLA: 08.11.2018 B 0: 28.11.2018	(FB61/1059/WP17)

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

Es wurden 22 Behörden an der Planung beteiligt und fünf haben Bedenken und Anregungen zur Planung vorgebracht. Von der Möglichkeit sich zu äußern, haben 98 Bürger*innen Gebrauch gemacht.

Nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans in zwei unabhängige Bauleitplanverfahren aufgeteilt. Der Grund hierfür ist eine stärkere Fokussierung auf die Zukunftsaufgaben der Stadt Aachen und den individuellen Beitrag, den jedes städtebauliche Projekt als Baustein zur Gesamtlösung beitragen muss. Ein Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Nachverdichtung (Kurbrunnenstraße 22) bietet die Möglichkeit den Anforderungen an die Gestaltungsqualität der Gebäude, den Freiraum, die Nutzungsausrichtung, ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept sowie konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz und Klimafolgen-anpassung gerecht zu werden. Durch die gebotene Konkretisierung der Planung in Kombination mit der Fixierung von Regelungsinhalten im Durchführungsvertrag, soll das Vorhaben geschärft und passgenau in den städtischen Kontext eingefügt werden. Ein Angebotsbebauungsplan bietet diese individuellen Möglichkeiten nicht und wird den Herausforderungen einer zukunftsfähigen, lebenswerten Stadt nicht gerecht. Insoweit soll der Bereich der Vorhabenplanung aus dem Angebotsbebauungsplan

herausgelöst und als eigenständiges Verfahren nach § 12 BauGB fortgeführt werden. Damit kein zeitlicher Nachteil entsteht, sollen beide Bauleitplanverfahren auf der Basis des bestehenden Verfahrensstandes fortentwickelt werden. Das frühzeitige Beteiligungsverfahren gilt für beide Bauleitplanverfahren als durchgeführt, so dass auch für den VEP -nach der inhaltlichen Schärfung- der Beschluss der öffentlichen Auslegung ansteht. Alle Planungen und Abstimmungen mit der Verwaltung dienen als Basis für diesen Schärfungsprozess, so dass die Auswirkungen für den Vorhabenträger überschaubar bleiben.

Zur Sicherung der Ziele zur Vorbereitung und Stärkung der Infrastrukturmaßnahmen ist ein Angebotsbebauungs-plan die einzige Option. Insoweit soll der Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße/Bachstraße- mit reduziertem Geltungsbereich fortgeführt werden. Die Vorlage bezieht sich somit ausschließlich auf den Angebotsbebauungs-plan. Das betroffene Baugrundstück an der Kasinostraße wird aus dem Geltungsbereich herausgelöst, da einerseits die Planungsaufgabe derart komplex ist, dass ein Angebotsbebauungsplan diese nicht oder nur unzureichend lösen kann, andererseits die gesamtstädtischen Anforderungen an die Baulückenschließung gering sind und eine Genehmigungslage nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) besteht.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird fortgesetzt und den politischen Gremien vorgestellt, wenn mit dem Vorhabenträger ein Vorvertrag geschlossen wurde und der Verwaltung die konkretisierten Pläne und Konzepte vorliegen. Um dem Gestaltungsanspruch der äußeren Erscheinung insbesondere des Hochhauses gerecht zu werden, empfiehlt die Verwaltung in Abstimmung mit dem Vorhabenträger ein Qualifizierungsverfahren durchzuführen.

2. **Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsinformation**

Obwohl es sich hier um eine freiwillige Öffentlichkeitsinformation handelt, werden die eingegangenen Anregungen dennoch in die Abwägung aufgenommen. Die Niederschrift der Informationsveranstaltung sowie die Eingaben und Stellungnahmen der Verwaltung sind in der Anlage beigefügt. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit hat auf der Grundlage des Gesamtplangebietes (Gleistrasse/Fußweg + Gebäudenachverdichtung) stattgefunden. Da der Angebotsbebauungsplan nur mit dem Ziel der planungsrechtlichen Sicherung der Flächen für die Gleisinfrastruktur und des Fuß- und Radweges fortgeführt werden soll, ist eine Selektion der Eingaben hinsichtlich Relevanz erfolgt. Nur die einschlägigen Stellungnahmen für Gleistrasse und Fußweg werden aufgenommen und unterliegen der Abwägung. Die übrigen Stellungnahmen mit Bezug zum Vorhaben unterliegen der Abwägung im Verfahren VEP. So wird sichergestellt, dass alle Eingaben aufgenommen und sachlich zugeordnet sind.

Die einschlägigen Eingaben beziehen sich auf folgende Themenkomplexe:

- Verlust von öffentlichen Parkplätzen durch den Brückenneubau
- Beeinträchtigung des Ortsbildes und des Baudenkmals -Burtscheider Viadukt- durch Neubau der Brücke auf der Burtscheider Seite

- Kritik am Zeitpunkt der Bauleitplanung vor konkreter Entwurfsplanung der Brücke durch die DB-AG
- Alternativvorschlag zur Wegeführung des Fuß- und Radweges mit dem Ziel der Erhaltung des Werkstattgebäudes an der Warmweiherstraße und befürchtete Existenzgefährdung
- Nutzungskonflikt bezüglich der Reduzierung der Durchfahrthöhe an der Kasinostraße durch neues Brückenbauwerk und Beeinträchtigungen für bauliche Nutzung am betroffenen Grundstück Kasinostraße

3. Bericht über das Ergebnis der Behördenbeteiligung

Von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange haben 5 planungsrelevante Eingaben eingereicht. Die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hat auf Grundlage des Gesamtplangebietes (Gleistrasse/ Fußweg + Gebäudenachverdichtung) stattgefunden. Die Eingaben der Träger öffentlicher Belange bezogen sich entsprechend auf den gesamten Geltungsbereich und sämtliche Ziele des Bebauungsplans. Die Eingaben der Beteiligung wurden inhaltlich wie räumlich den Teilbebauungsplänen zugeordnet und entsprechende Abwägungsvorschläge erarbeitet. In den Fällen, die eine eindeutige Zuordnung nicht zulassen, werden die Anregungen in beide Bauleitplanverfahren einbezogen und abgewogen. Die Zuordnung wird jeweils kenntlich gemacht. Alle Eingaben aus der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange können so ausreichend gewürdigt werden.

Die einschlägigen Eingaben beziehen sich auf folgende Themenkomplexe:

- Der Nahverkehr Rheinland (NVR): hat thematisiert, dass neben dem unmittelbaren Freihaltebereich für das neue Brückenbauwerk ggf. weitere Flächen für die Baudurchführung benötigt werden.
- LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland: hat mitgeteilt, dass im Geltungsbereich mit einer hohen Wahrscheinlichkeit erhaltenswerte archäologische Substanz zu erwarten ist und hat auf eine Ermittlungspflicht auf der Stufe der Bauleitplanung hingewiesen.
- LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland: hat auf das Vorhandensein von 5 Baudenkmalen im Geltungsbereich bzw. in der direkten Umgebung und auf eine Darstellungs- und Untersuchungspflicht der Auswirkungen hingewiesen. Darüber hinaus wurde einerseits auf den besonders zu beachtenden Mittelpfeiler des Viaduktes sowie die potentielle Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes durch das neue Brückenbauwerk hingewiesen.
- Untere Wasserbehörde Stadt Aachen: teilt mit, dass unter dem Geltungsbereich derurtscheider Thermalquellenzug verläuft, besonders sensibel und geschützt ist.
- Bauverwaltung Stadt Aachen: teilt mit, dass anhand historischer Unterlagen vermehrte Bombenabwürfe im II. Weltkrieg festzustellen sind und mit Bombenblindgängern und Kampfmittel zu rechnen ist.

4. Klimanotstand

Der Schutz der Atmosphäre durch eine drastische Reduktion schädlicher Klimagase sowie die Anpassungs-strategien an die Folgen des stattfindenden Klimawandels sind Herausforderungen, denen sich die Kommunen stellen und bei jedem Vorhaben CO₂-Einsparungen wie Anpassungen prüfen und festlegen müssen. Als erstes Hilfsmittel hat der Planungsausschuss die Anwendung der städtischen Klima-Checkliste beschlossen. Diese Liste wurde zu dem vorliegenden Verfahrensschritt angewendet, um einerseits alle klimarelevanten Aspekte zu beleuchten und andererseits konkrete Maßnahmen festzusetzen. Da der Bebauungsplan primär dazu dient, eine Infrastrukturmaßnahme des überörtlichen Verkehrs vorzubereiten und dies ausschließlich durch einen Angebotsbaugebungsplan möglich ist, entfallen viele der klassischen Festsetzungs- bzw. vertragliche Regelungsmöglichkeiten. Dennoch ist festzustellen, dass der Bebauungsplan den Ausbau eines klimagerechten und zukunfts zugewandten Verkehrsmittels stützt, zur Beseitigung eines Engpasses beiträgt und somit zumindest indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Klimagasreduktion beiträgt. Zusätzlich soll die Infrastruktur des Umweltverbundes durch einen separat geführten Fuß- und Radweg gestärkt werden. Hier wurde im Sinne der Klimafolgenanpassung diejenige Trassenplanung ausgewählt, die den geringsten Eingriff in den vorhandenen Baumbestand darstellt.

Ausgelöst durch die Klima-Checkliste wurde über einen Beitrag der Planung an einer CO₂-freien Energieerzeugung nachgedacht und eine Möglichkeit zur Aufständigung von PV-Modulen im Bereich der Parkpalette gesehen. Einerseits können die Parkplätze und die abgestellten Pkw beschattet werden und andererseits kann der erzeugte Sonnenstrom unmittelbar an Ort und Stelle als solare Tankstelle für die E-Mobilität genutzt werden. Eine Prüfung möglicher Einflüsse auf die Durchlüftungssituation wurden durchgeführt und für unschädlich befunden. Auch wenn derzeit keine aktuelle Umsetzungsstrategie vorliegt, wurde die Festsetzung im Bebauungsplan so definiert, dass einer Realisation jederzeit planungsrechtlich zulässig ist.

5. Aufstellungs- und Offenlagebeschluss

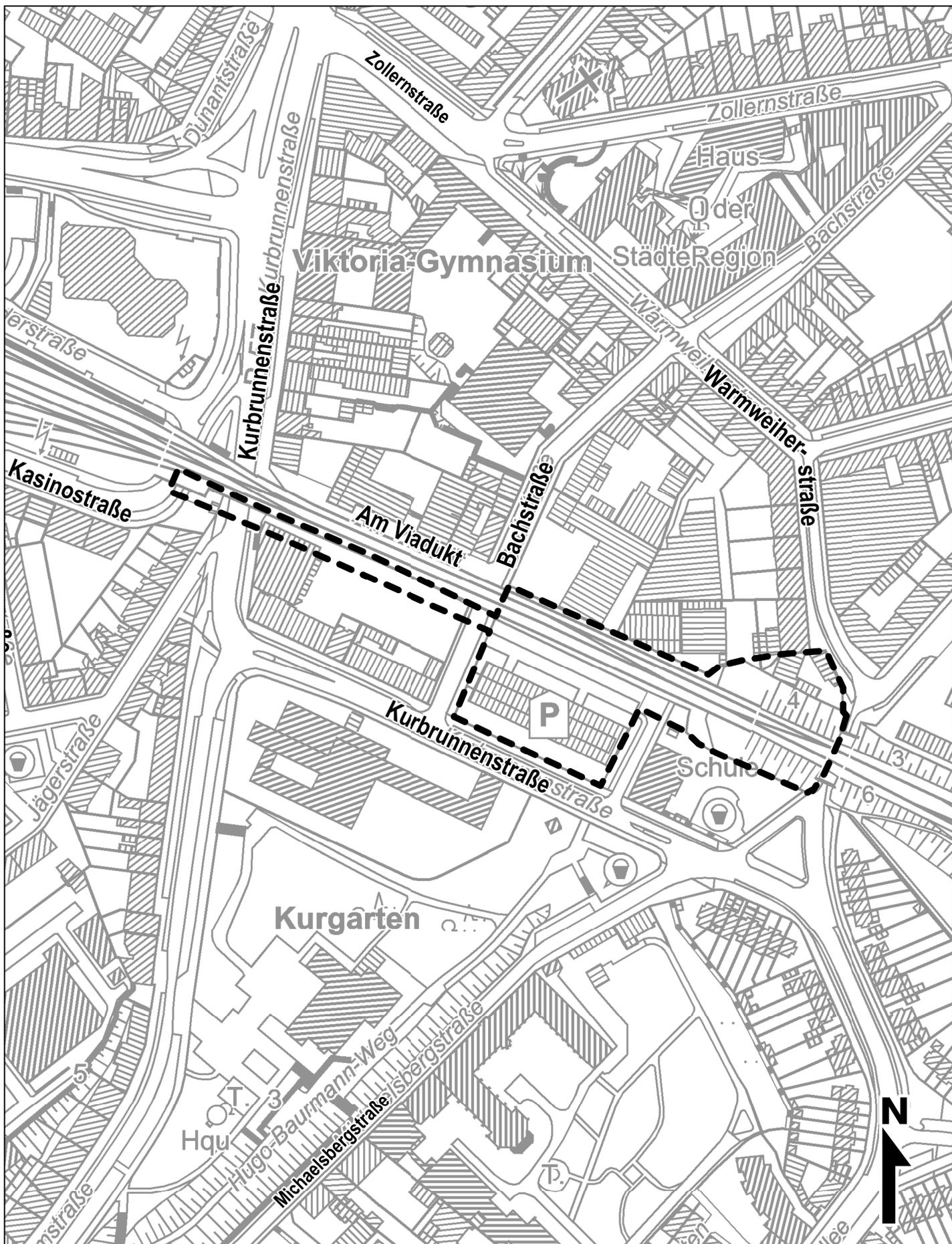
Zur Sicherung der Bauleitplanung wurde ein Aufstellungsbeschluss für die zentralen Grundstücke gefasst, eine Veränderungssperre und zwei Verlängerungen für das Grundstück, Kurbrunnenstraße 22, beschlossen. Aufgrund der besonderen Situation und der aufwendigen Abstimmungen mit dem Vorhabenträger und der DB-AG wurde die Frist der Veränderungssperre überschritten. Zur Schärfung der gesamtstädtischen Anforderungen empfiehlt die Verwaltung für das Grundstück der Nachverdichtungsmaßnahme (Kurbrunnenstraße 22) ein individuelles Bauleitplanverfahren als Vorhaben- und Erschließungsplan durchzuführen.

Zur Sicherung der Bauleitplanung empfiehlt die Verwaltung, für den Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße /Bachstraße- einen Aufstellungsbeschluss zu fassen und den Bebauungsplanentwurf in der vorliegenden Form öffentlich auszulegen.

Anlage/n:

1. Übersichtsplan
2. Luftbild
3. Gegenüberstellung Geltungsbereich - Vorher / Nachher
4. Entwurf des Rechtsplanes
5. Entwurf der Schriftlichen Festsetzungen
6. Entwurf der Begründung
7. Abwägungsvorschlag zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
8. Abwägungsvorschlag zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden
9. Checkliste Klimaschutz und Klimaanpassung in der Bauleitplanung

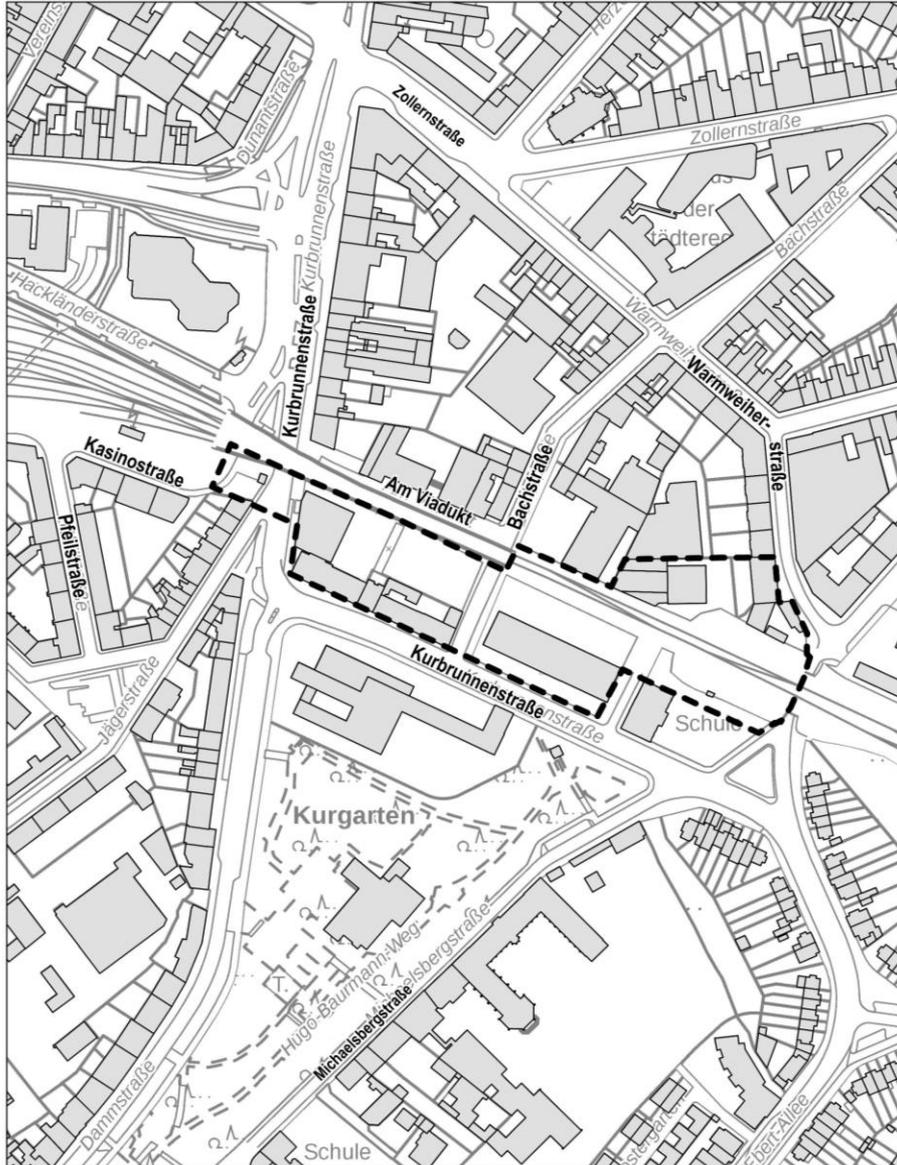
Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße / Bachstraße -



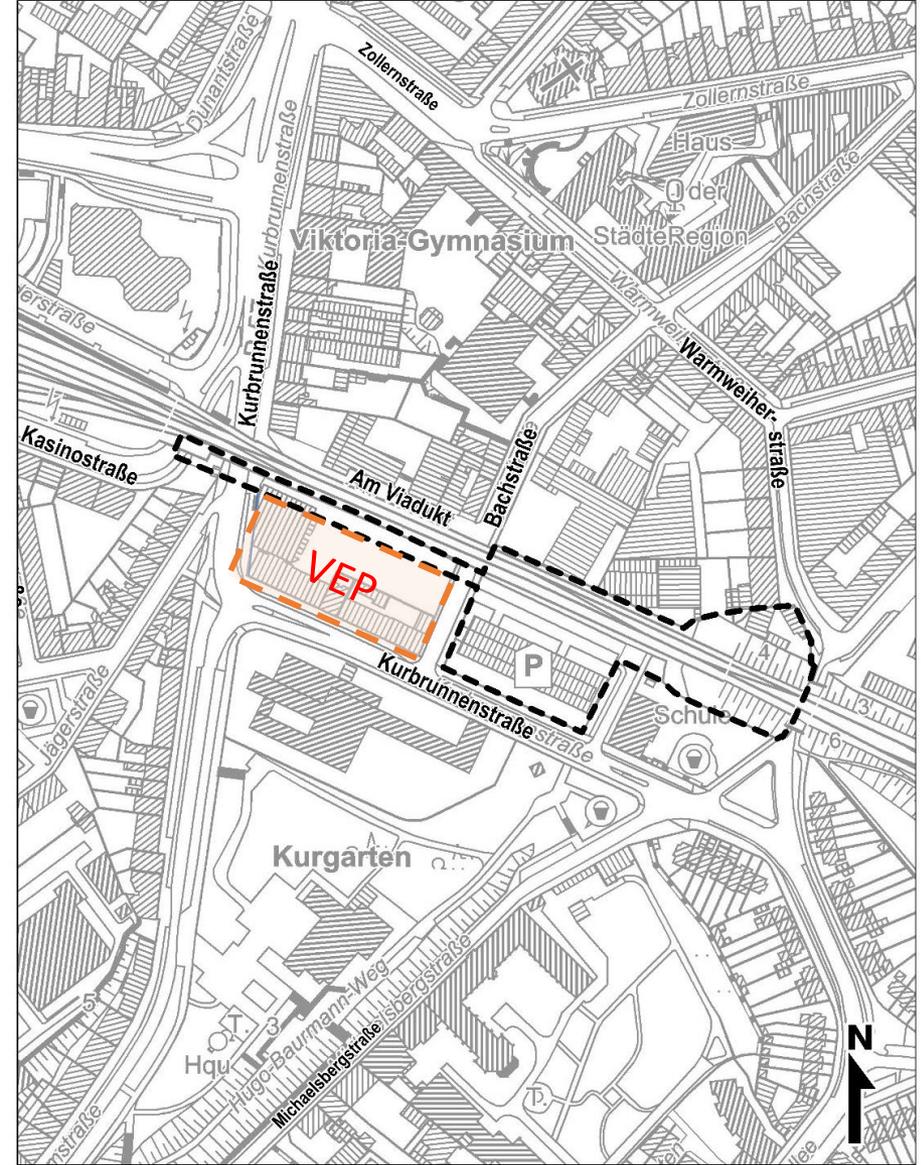
Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße / Bachstraße -



Gegenüberstellung Geltungsbereich Vorher / Nachher



Stand: Programmberatung 2018



Stand: Aufstellungs- und Offenlagebeschluss 2021 + VEP

Bebauungsplan Nr. 997

- Kurbrunnenstraße / Bachstraße - Lageplan

Der Bebauungsplan besteht aus folgenden Teilen:
- Lageplan

Beigefügt ist dem Bebauungsplan: - Begründung
- zusammenfassende Erklärung nach § 10 BauGB

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

Für die Richtigkeit der Darstellung des gegenwärtigen Zustandes (Stand: 25.05.2018), des städtebaulichen Entwurfs und der geometrisch eindeutigen Festlegung der Planung.

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin

Baudezernat Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Im Auftrag
Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung Im Auftrag

ZEICHENERKLÄRUNG

I. Festsetzungen

- Gewerbegebiete
- Flächen für den Gemeinbedarf
- Schule
- Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
- Parkpalette
- F + R Fußgänger / Radfahrer
- öffentlich Öffentliche Grünflächen
- Umgrenzung von Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

Bei Bestimmungslinien ist die Mitte der Strichstärke maßgebend.

II. Nachrichtliche Übernahmen

- Bahnanlagen

III. Kennzeichnung

keine
(siehe schriftliche Festsetzungen / Hinweise)

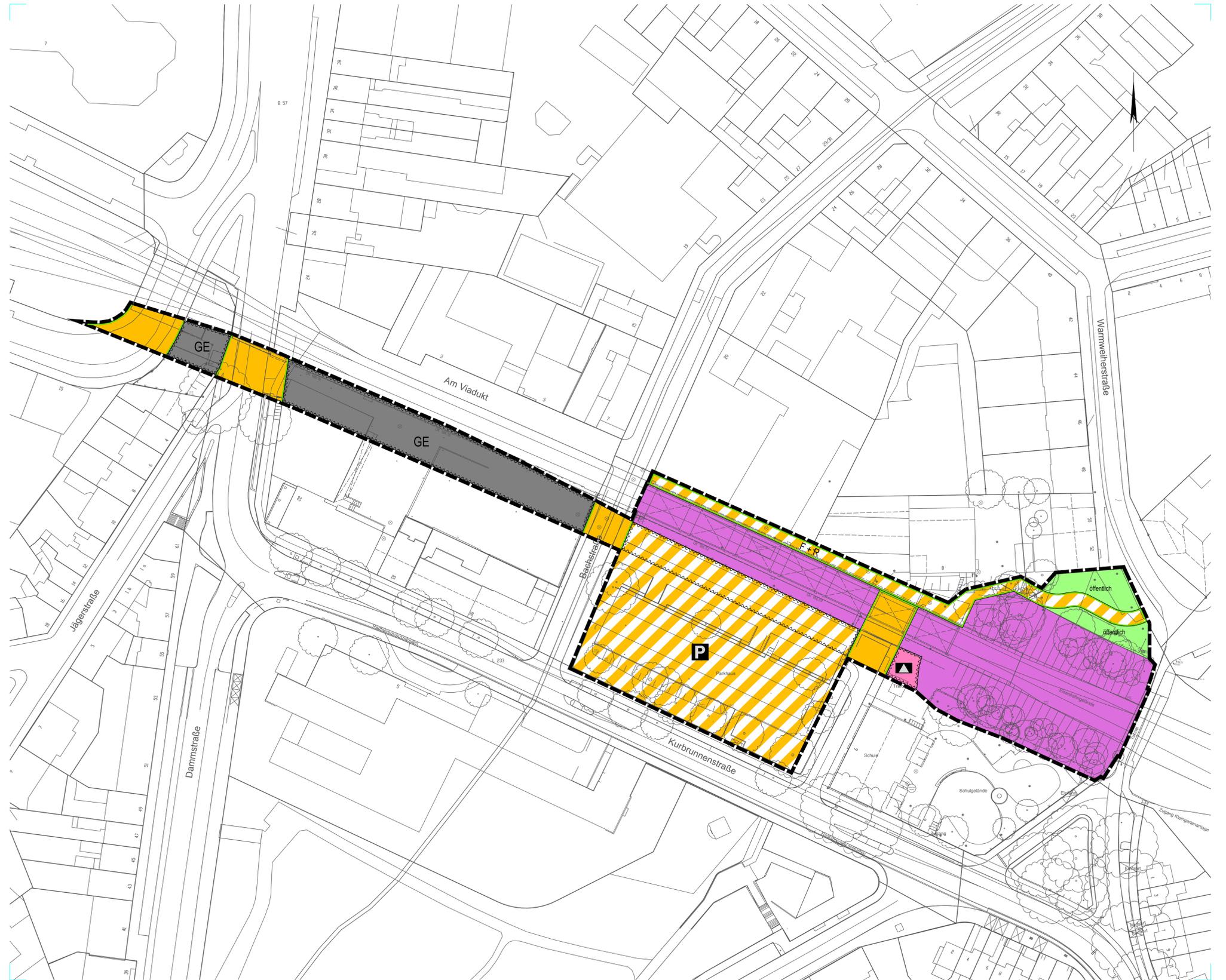
IV. Bestandsangaben

- Kreisgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze
- Wohnhaus mit Hausnummer
- Nebengebäude
- Kanalschacht
- Aufnahmepunkt
- Trigonometrischer Punkt
- Höhe in Meter über NHN (DHN 2016)
- Böschung
- Grünland
- Nutzungsartengrenze
- Topographische Umrisslinie
- Baum
- Hecke
- Zaun
- Wasserleitung
- Oberirdische Leitung
- Naturdenkmal

1 : 500

GEMARKUNG Burtscheid
FLUR 2

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



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

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin
Im Auftrag:

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

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin
Im Auftrag:

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

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin
Im Auftrag:

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

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin
In Vertretung:

Dieser Plan ist gemäß § 10 (1) BauGB vom Hauptausschuss der Stadt Aachen (infolge Delegation nach § 60 Abs. 2 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen) am als Satzung beschlossen worden.

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin
In Vertretung:

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

Aachen, den
Oberbürgermeister

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

Aachen, den
Der Oberbürgermeister
Im Auftrag:

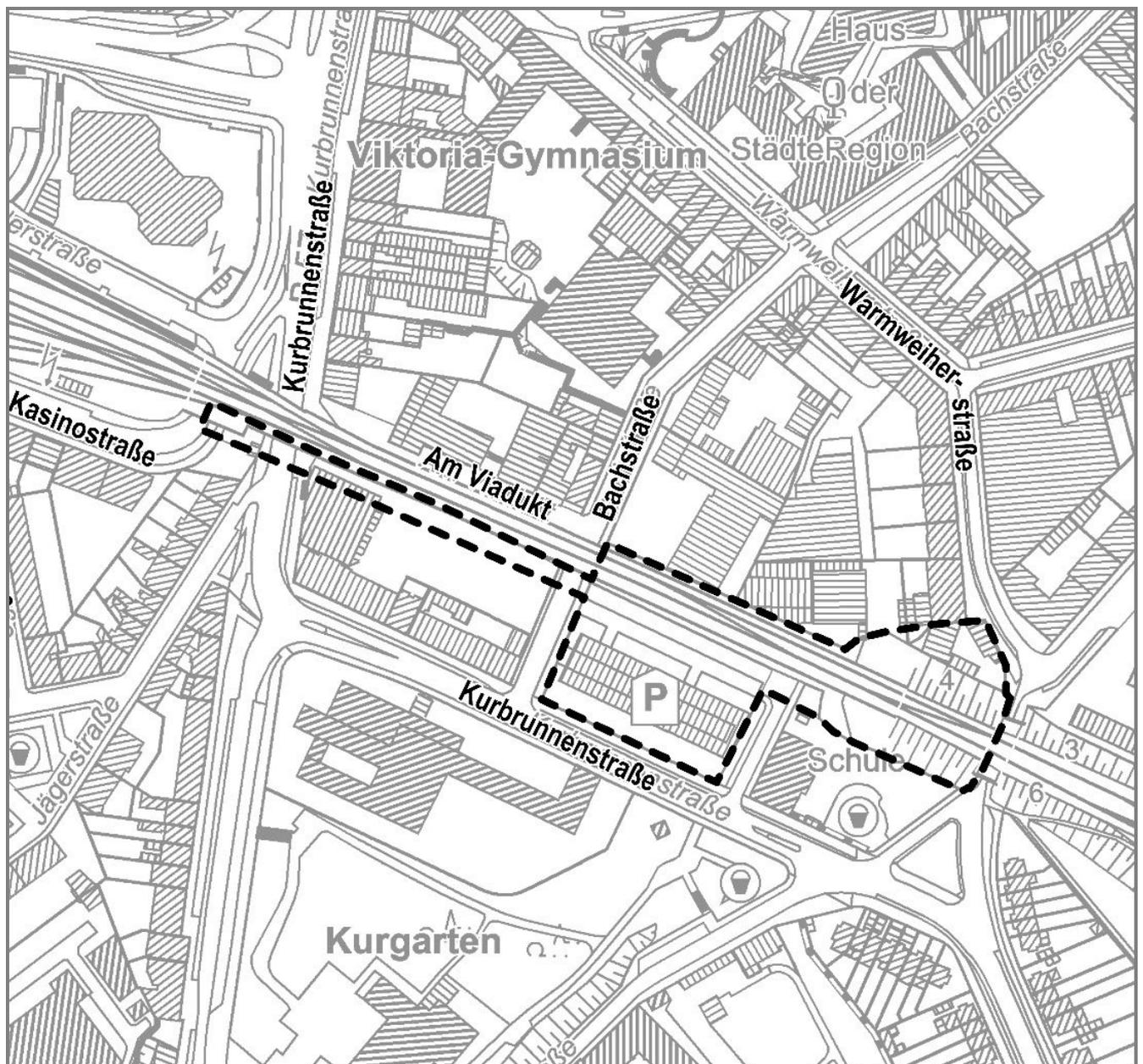
BEBAUUNGSPLAN NR.

997

Kurbrunnenstraße / Bachstraße

Entwurf der Schriftlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

für den Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln
im Stadtbezirk Aachen-Mitte
Beteiligung der Öffentlichkeit



Lage des Plangebietes

Gemäß § 9 Baugesetzbuch (BauGB) sowie der Baunutzungsverordnung (BauNVO) und der Bauordnung NRW (BauO NRW), jeweils in der derzeit geltenden Fassung, wird festgesetzt:

Planungsrechtliche Festsetzungen

1. Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, und ihre bauliche Nutzung

1.1 Gewerbegebiete / Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung / Flächen für den Gemeinbedarf

Innerhalb der Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, ist die Errichtung oberirdischer und unterirdischer Bebauungen nicht zulässig. Bereits vorhandene bauliche Anlagen und Nutzungen genießen Bestandsschutz. Bauliche Maßnahmen zur Bestandserhaltung, -unterhaltung und Nutzungsänderung sind weiterhin zulässig.

2. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: öffentliche Parkpalette

Die Errichtung von zusätzlichen oberirdischen Parkgeschossen oder Hochbauten ist unzulässig. Ausgenommen hiervon sind Aufständerungen für Fotovoltaikanlagen, sofern diese ohne seitliche Wände errichtet werden und einen freien Durchlüftungsstrom ermöglichen.

Nachrichtliche Übernahmen

1. Denkmale, Denkmalbereiche und Bodendenkmale

Baudenkmal gem. § 2 Abs.2 DSchG NRW

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans und in dem direkten Umfeld befinden sich folgende bauliche Anlagen, die als Baudenkmal geschützt und in der Denkmalliste der Stadt Aachen eingetragen sind:

Lage	Denkmalart	Denkmallistennummer
Kurbrunnenstraße 18	Fabrikgebäude	3342
Bahntrasse Aachen-Köln	Viadukt	3344
Am Viadukt 3	Teile Fabrikgebäude	3422
Kurbrunnenstraße 6	Volksschule	3103
Kurgarten	Gartenpavillon (J. Couven)	3424

2. Thermalwasserschutzgebiet

Innerhalb des Plangebietes verläuft ein Thermalwasserzug, der gemäß WHG einen besonderen Schutz genießt. Zum Schutz des Thermalwasserzuges dürfen Bauwerke oder deren Gründungen nicht in den Schutzhorizont einbinden. Eingriffe und bauliche Anlagen sind mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Aachen abzustimmen.

Anforderungen für den gesamten Planbereich:

- Erforderliche bauzeitliche Grundwasserabsenkungen sind ggf. nur mit weiteren Schutzauflagen umzusetzen.
- Der Einsatz von Altbaustoffen (RCL-Material) im Grundwasserbereich ist unzulässig.
- Es dürfen keine wassergefährdenden Flüssigkeiten (z.B. Treibstoffe, Öle o.ä.) oder sonstige wassergefährdenden Stoffe auf unbefestigter Fläche gelagert oder umgeschlagen werden.
- Die Gewinnung von Erdwärme mittels konventioneller Geothermieanlagen ist unzulässig.

Hinweise

1. **Kampfmittel**

Luftbilder aus den Jahren 1939 – 1945 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe. Konkrete Verdachte auf das Vorhandensein von Kampfmitteln oder Bombenblindgängern liegen nicht vor. Der Kampfmittelbeseitigungsdienst empfiehlt eine Überprüfung der zu bebauenden Fläche.

Sollten Kampfmittel gefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit einzustellen und umgehend die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst / Kampfmittelbeseitigungsdienst Rheinland (Mo. – Do. 7.00 – 15.50, Fr. 07.00 – 14.00 Uhr) und außerhalb der Rahmendienstzeiten die Bezirksregierung Düsseldorf zu benachrichtigen.

Erfolgen zusätzliche Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. wird seitens des Kampfmittelbeseitigungsdienstes eine Sicherheitsdetektion empfohlen, die vom Kampfmittelbeseitigungsdienst oder eines von ihm beauftragten Vertragsunternehmens durchgeführt werden muss. Hierfür muss Kontakt zur Bauverwaltung der Stadt Aachen aufgenommen werden. (kampfmittel@mail.aachen.de)

2. **Bodendenkmäler**

Aufgrund des dokumentierten archäologischen Zustandes werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit hoher Wahrscheinlichkeit archäologisch bedeutsame Funde und Befunde (Bodendenkmäler) vermutet. Der Vorhabenträger hat dort, wo er in den Boden eingreift, und wo sich nach wissenschaftlicher Vermutung Bodendenkmäler befinden, deren vorherige wissenschaftliche Untersuchung, die Bergung von Funden und die Dokumentation der Befunde sicherzustellen. Die Kosten hierfür sind im Rahmen des Zumutbaren vom Vorhabenträger zu tragen (§ 29 Abs. 1 DSchG NRW). Zur Umsetzung der archäologischen Untersuchung sind die Beauftragung einer archäologischen Fachfirma sowie die Beantragung einer Grabungsgenehmigung nach § 13 DSchG NRW bei der Oberen Denkmalbehörde (Bezirksregierung Köln) notwendig.

Die Genehmigung ist der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Aachen vor Beginn der Erdarbeiten vorzulegen. Beim Auftreten besonders bedeutender Bodendenkmäler ist mit deren Unterschutzstellung und damit einhergehend deren Erhalt in situ zu rechnen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihrer Erhaltung besteht. In diesem Fall ist möglicherweise mit Umplanungen zu rechnen.

Begründung

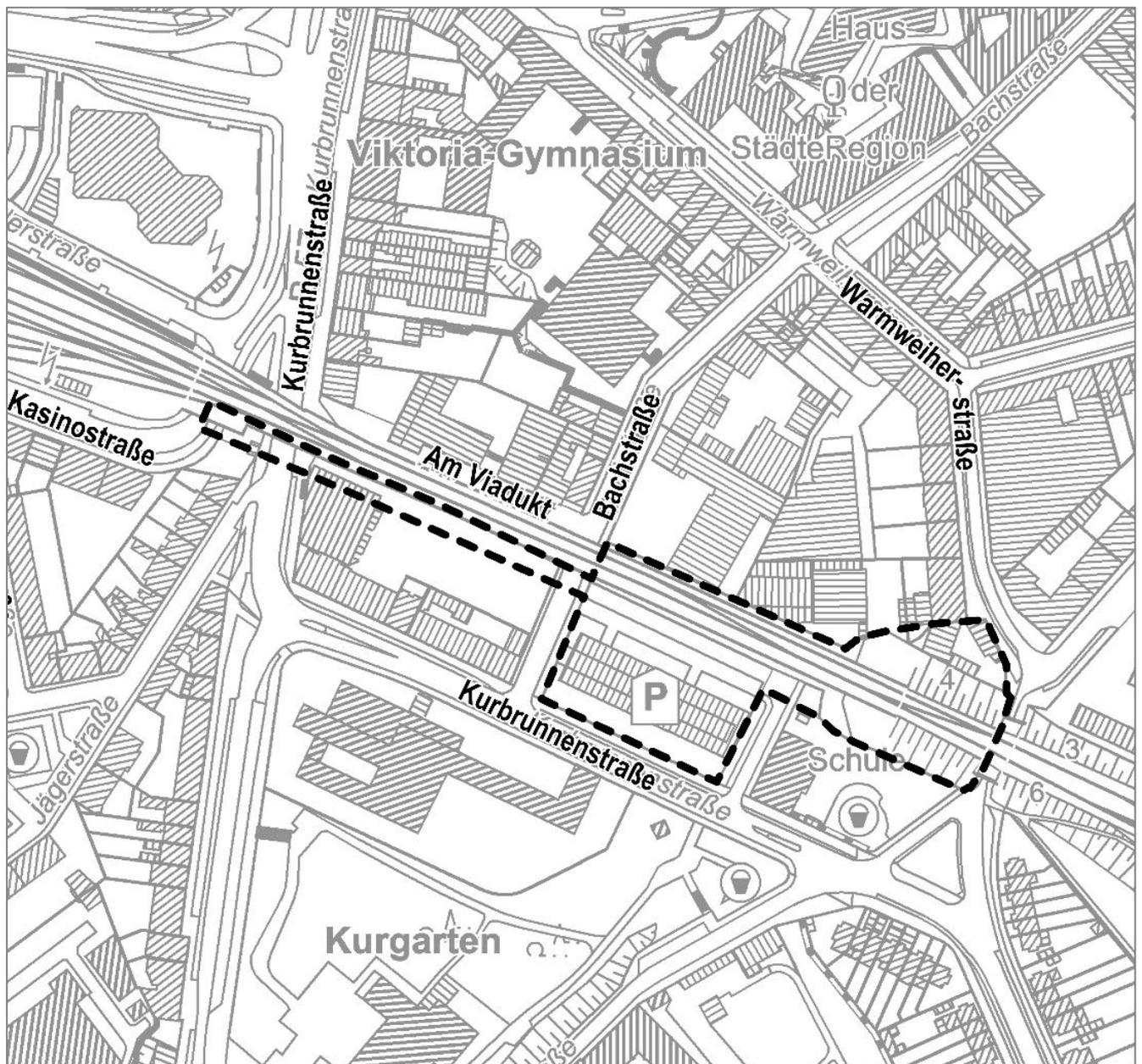
zum

Bebauungsplan Nr. 981

-Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

im Stadtbezirk Aachen-Mitte

für den Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln
zum Beschluss der öffentlichen Auslegung



Lage des Plangebietes

Inhaltsverzeichnis

1.	Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation	3
1.1	Beschreibung des Plangebietes.....	3
1.2	Regionalplan	4
1.3	Flächennutzungsplan AACHEN*2030 (FNP AC*2030).....	4
1.4	Landschaftsplan.....	6
1.5	Bestehendes Planungsrecht	6
1.6	Rahmenplan.....	7
2.	Anlass der Planung	7
3.	Ziel und Zweck der Planung	9
3.1	Ziel der Planung.....	9
3.2	Städtebauliches Konzept	10
3.2.1	Brücke / Private Grundstücke	10
3.2.2	Brücke / Parkhaus	11
3.2.3	Fuß- und Radweg.....	12
3.2.4	Städtebauliche Planung.....	13
3.3	Erschließung / Verkehr	15
3.3.1	Eisenbahninfrastruktur	15
3.3.2	Fußwegeverbindungen	16
3.4	Freiraumkonzept.....	18
3.5	Soziale Infrastruktur / Jugend- und Familienfreundlichkeit.....	18
3.6	Klimaschutz und Klimaanpassung	18
3.6.1	Klimaschutz	19
3.6.2	Klimaanpassung.....	20
4.	Begründung der Festsetzungen	20
4.1	Art der baulichen Nutzung.....	21
4.2	Flächen die von Bebauung frei zu halten sind und ihre Nutzung	21
4.3	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Öffentliche Parkpalette.....	22
4.4	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Fußgänger und Radverkehr	22
4.5	Öffentliche Grünflächen	22
4.6	Nachrichtliche Übernahmen.....	22
4.7	Hinweise	23
5.	Umweltbelange	24
6.	Auswirkungen der Planung	25
7.	Kosten	26

1. Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation

1.1 Beschreibung des Plangebietes

Die städtebauliche Situation im Plangebiet wird durch das Burtscheider Viadukt geprägt. Dieses monumentale Bauwerk aus dem Jahre 1841 überspannt den Geländeeinschnitt des ehemaligen Wurmals. Aufgrund seiner geschichtlichen Bedeutung, als eines der ersten und längsten Viadukte der deutschen Eisenbahngeschichte, steht das Bauwerk unter Denkmalschutz. Das rund 250 m lange und rund 18 m hohe Bauwerk wurde aus Backsteinen gemauert und wird bis heute zweigleisig als Verbindungsglied der Eisenbahntrasse Aachen-Köln genutzt. Dem zunehmenden Bahnverkehr und der dadurch stärkeren Belastung war das Bauwerk ab den 2000er Jahren nicht mehr gewachsen. Zwischen 2007 und 2009 wurde das Bauwerk saniert, die vorhandenen Rundbögen durch Stahlbetonschalenkonstruktionen verstärkt und die Lasten durch Balkenrostkonstruktionen, die sich auf Betonpfählen gründen, abgefangen. Diese Restaurierungs- und Verstärkungsmaßnahmen wurden in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutz sehr behutsam unter der Prämisse der größtmöglichen Erhaltung von Bausubstanz und Erscheinungsbild durchgeführt.

Das Plangebiet erstreckt sich parallel zum Burtscheider Viadukt und überspannt das ehemalige Bachtal der Wurm. Der Tiefpunkt des Geländeeinschnittes ist identisch mit dem Verlauf der Bachstraße, unter deren Oberfläche der Bachlauf gegenwärtig verrohrt verläuft. Südwestlich des Plangebietes liegt die öffentliche Grünfläche des Kurgartens, der in der Kurklinik Rosenquelle und dem Couven-Pavillon seinen nordöstlichen Abschluss findet. Jenseits der Kurbrunnenstraße schließt sich ein ehemals gewerblich bzw. industriell genutzter Bereich an. Die verbliebenen Backsteingebäude an der Kurbrunnenstraße, Am Viadukt, Bachstraße und Warmweiherstraße sind Zeugen dieser Vergangenheit. Bis auf wenige Ausnahmen wurden die Industriebauten umgenutzt und dienen gegenwärtig freien Berufen oder Handelsunternehmen als Büro- und Praxisräume. Unmittelbar benachbart liegt das ehemalige Bahnbusausbesserungswerk, das derzeit saniert und zu Dienstleistungszwecken und gastronomisch/kulturell genutzt werden soll.

Das Plangebiet liegt zwischen der Kasinostraße, der Bahntrasse Aachen-Köln und dem Schulgelände der Amos Comenius Schule, einem privaten Gymnasium. Der Bereich lässt sich in drei Nutzungszonen einteilen. Im nordwestlichen Bereich liegen ein unbebautes Privatgrundstück (Kasinostraße), ein Hallengebäude, das für den Bogenschießsport genutzt wird, das Dialysezentrum Aachen, eine Immobilienverwaltungsgesellschaft, die Verlagsverwaltung einer Fachzeitschrift, ein Werksverkauf für Herrenmode sowie Wohnnutzungen. Dieser Bereich ist weitgehend durch eine geschlossene, mehrgeschossige Bebauung zur Kurbrunnenstraße gekennzeichnet. Der mittlere Bereich wird durch die öffentliche Parkplatzfläche der Stadt Aachen eingenommen. Zur Hälfte ist eine Parkpalette mit zwei Parkebenen vorhanden, die sich von der Kurbrunnenstraße als ebenerdige Parkplatzfläche darstellt. Die zweite Parkplatzhälfte, mit Orientierung zum Viadukt, liegt topographisch tiefer und erschließt über Rampen die Untergeschossebene der Parkpalette. Durch die ebenerdige Nutzung des Geländes ergibt sich für den Betrachter von der Kurbrunnenstraße ein weitgehend ungestörter Blick auf das monumentale, denkmalgeschützte Bauwerk des Burtscheider Viaduktes. Der dritte Bereich wird durch die Amos Comenius Schule gebildet, einer ehemaligen Volksschule mit Schulhof, die ebenfalls als Baudenkmal eingetragen ist. Nach der verwaltungsinternen Fachbereichsbeteiligung wurden auch Flächen auf der Nordseite des Viaduktes in das Plangebiet aufgenommen. Diese Flächen sollen dem Fuß- und Radverkehr als Verbindungsachsen dienen.

Die Umgebung wird geprägt von dem Gelände des ehemaligen Businstandsetzungswerkes der Deutschen Bahn, einem metallverarbeitenden Betrieb und Wohnnutzung im Verlauf der Warmweiherstraße. Auf der Westseite der Kurbrunnenstraße befindet sich die Reha-Klinik "An der Rosenquelle" und daran anschließend der Kurgarten. Wohnnutzungen sind eher untergeordnet an der Kurbrunnenstraße vorhanden. Das historische Burtscheider Bahnviadukt dominiert den Gesamttraum.

1.2 Regionalplan

Der derzeit gültige Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, stellt den Bereich als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar, die Gleisanlage als Schienenweg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr im Bestand (Bedarfsmaßnahmen). Das Dritte Gleis ist nicht dargestellt.

1.3 Flächennutzungsplan AACHEN*2030 (FNP AC*2030)



Der Flächennutzungsplan schafft als vorbereitender Bauleitplan ein umfassendes, die gemeindlichen Planungen integriertes Bodennutzungskonzept. Er zeigt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung im Gemeindegebiet auf. Der Feststellungsbeschluss des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 wurde durch den Rat der Stadt Aachen am 26.08.2020 gefasst. Dieser wurde der Bezirksregierung Köln zur Genehmigung vorgelegt und mit Schreiben vom 24.02.2021 unter Auflagen genehmigt. Derzeit werden die Auflagen eingearbeitet. Im Anschluss kann dann die öffentliche Bekanntmachung erfolgen. Damit wird der Flächennutzungsplan AACHEN*2030 rechtskräftig. Der Flächennutzungsplan AACHEN*2030 stellt den Planbereich des Bebauungsplans als gemischte Baufläche dar, im Osten ergänzt durch das Symbol für die Zweckbestimmung "Gas" der dortigen Versorgungseinrichtung im Einfahrtsbereich zur Schule und dem Symbol "Schule" für die dort ansässige Schule. Der Bereich der Parkplatzanlage liegt innerhalb des als nachrichtliche Übernahme dargestellten Kurgebietsbereiches. Im Norden ist die Gleisanlage als Fläche für Bahnanlage dargestellt, erweitert bzw. verbreitert um die Trasse eines weiteren Gleises im Nordwesten. Die Kurbrunnenstraße ist in der Darstellung als Hauptverkehrsstraßenzug übernommen worden.

Der Gesamtbereich liegt innerhalb des Schutzbereiches Stadtklima, zusätzlich überlagert mit der Klimasignatur Belüftungsbahn Stadtklima, für die nach klimatischen Aspekten entsprechend angemessene Maßnahmen und Erfordernisse bei der Realisierung von Vorhaben zu berücksichtigen sind. Diese entsprechenden Maßnahmen und besonderen Anforderungen an die Planung konkreter Bauvorhaben können der Anlage 6 der städtebaulichen Begründung zum Flächennutzungsplan AACHEN*2030 entnommen werden, die Hinweise für die Bauleitplanung in Flächendarstellungen mit Klimasignatur aufführt.

Allgemein:

Für Flächen innerhalb der Stadtklimasignatur im FNP AACHEN*2030 sind im nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanverfahren verschiedenen Maßnahmen zur Vermeidung nachhaltiger Auswirkungen, insbesondere auf die Gesundheit des Menschen, vorrangig zu beachten. Lagebedingte klimarelevante Maßnahmen sind in den zukünftigen Planungsprozess zu integrieren. Tendenziell ist eine Fläche in einer bestehenden Belüftungsbahn als höherwertig einzustufen, da sie klimatisch effektive Funktionen übernimmt. Der Schutzbereich Stadtklima hingegen ist eher als Warnhinweis zu verstehen. In den Dossiers der Umweltprüfung (Anlage 2 zu Teil B der Begründung zum FNP AC*2030) wird auf entsprechende Empfehlungen für diese Flächen innerhalb einer Klimasignatur hingewiesen.

Für gemischte Bauflächen, überlagert mit der Klimasignatur Stadtklima, wird als stadtklimatisches Ziel die Minderung der Wärmebelastung tagsüber und nachts gesehen. Lagebedingte Maßnahmen wie die Steuerung des Versiegelungsgrad über die GRZ (max. 60%), die Begrünung von Straßenräumen bei Neuplanungen sowie die Gestaltung der Verkehrsflächen mit

Materialien mit geringer Wärmespeicherfähigkeit werden hier als erforderlich betrachtet. Für die gemischten Bauflächen, überlagert mit der Klimasignatur Belüftungsbahn Stadtklima, werden stadtklimatische Ziele formuliert zum Erhalt der Belüftungsfunktion in den Belüftungsbahnen, in unbebauten und bebauten Bereichen. Die noch nicht bebauten Flächenanteile sind unbebaut zu erhalten. Soweit eine teilweise Bebauung nicht zu vermeiden ist, sind hier insbesondere Gebäudestellung, -höhe und Abstände der Gebäude zueinander so zu gestalten, dass die Belüftungsbahn geringstmöglich beeinträchtigt wird. Für Flächen für Bahnanlagen, überlagert mit der Klimasignatur Stadtklima, wird als stadtklimatisches Ziel die Minderung der Wärmebelastung gesehen, als lagebedingte Maßnahmen sind die Flächen, deren technische Beanspruchung nicht zwingend eine Versiegelung erfordert, zu begrünen. Dies bezieht sich insbesondere auf Böschungsbereiche.

Für Flächen für Bahnanlagen, überlagert mit der Klimasignatur Belüftungsbahn Stadtklima, sind gemäß der Anlage 6 zum FNP AACHEN*2030 als lagebedingte Maßnahmen die Flächen, deren technische Beanspruchung nicht zwingend eine Versiegelung erfordern, zu begrünen. Der Systematik des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 entsprechend folgen die Darstellungen der Funktion bzw. der tatsächlichen bzw. geplanten Nutzung in der jeweiligen vertikalen Schichtung. Somit überlagern die Klimasignaturen die jeweiligen Nutzungsdarstellungen, Landnutzungen mögliche Tunnel oder unterirdische Infrastruktureinrichtungen. Sofern z.B. die Trassen der Bahnanlagen auf Brücken geführt sind, überlagern diese grundsätzlich die darunter liegenden Bereiche, die entsprechend auch nicht in ihren tatsächlichen Nutzungen dargestellt sind.

Entwicklungsgebot

Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan) soll das Verfahren gem. § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden. Gemäß §13a Abs 2 Nr. 2 BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) kann ein Bebauungsplan, der von Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist; die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets darf nicht beeinträchtigt werden; der Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen.

Unter Betrachtung der Gesamtsituation kann inhaltlich die gewerbliche Fläche des Bebauungsplans mit Festsetzung eines Über- und Unterbauverbotes als aus den Darstellungen der Fläche für Bahnanlagen des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 als entwickelt betrachtet werden, da durch das entsprechend festgesetzte Verbot die Fläche für das dritte Gleis freigehalten und eine Realisierung dieser Gleisanlage ermöglicht wird. Aus den Vorgaben des § 9 BauGB lassen sich Flächen für Bahnanlagen nicht festsetzen, aufgrund der Lärmbelastung der jetzt schon vorhandenen Trasse lässt sich zudem als verträgliche Nutzung nur ein Gewerbegebiet hier festsetzen.

Die Darstellung der Flächen für Bahnanlagen im behördenverbindlichen Flächennutzungsplan AACHEN*2030 ist als Zieldarstellung zu verstehen, der Bebauungsplan sieht unterhalb des Bereiches der dargestellten Fläche für Bahnanlage im Nordwesten gewerbliche Nutzung vor und bezieht sich hierbei auf eine Betrachtungsebene 0, Straßenniveau des Plangebietes. Der Flächennutzungsplan AACHEN*2030 stellt den darüberliegenden Bereich des Viaduktes (aus der Vogelperspektive betrachtet) als Flächen für Bahnanlagen dar. Die unterhalb des Viaduktes vorhandene Nutzung wird im Flächennutzungsplan nicht dargestellt, dies wird im Bereich der Überlagerung der als Hauptverkehrsstraße dargestellten Kurbrunnenstraße deutlich. Es liegt eine Überlagerung von Fachplanungen und der Bauleitplanung vor, die keinen Nutzungskonflikt oder Einschränkungen für die Zieldarstellung der Fläche für Bahnanlage auf Ebene des Flächennutzungsplans darstellen. Die inhaltlich bestehende zukünftige Zweckbestimmung als Bahnanlage läuft den Festsetzungen des Bebauungsplanes unterhalb des Viadukts nicht zuwider, die Realisierbarkeit und Funktionsfähigkeit der Bahnanlage für das zukünftige dritte Gleis ist gesichert, die städtebauliche Nutzung uneingeschränkt möglich. Zur Realisierung des dritten Gleises innerhalb der im Flächennutzungsplan AACHEN*2030 dargestellten Fläche für Bahnanlagen ist diese von jeglicher Bebauung frei zu halten. Mittels eines Planfeststellungsverfahrens wird diese Fläche zur Entwicklung des geplanten dritten Gleises auch zukünftig planungsrechtlich gesichert werden.

Ziel des Bebauungsplans ist vornehmlich die Bestandssicherung und Unterbindung der baulichen Erweiterung der vorhandenen gewerblichen Nutzung im Plangebiet, um die Realisierung der dritten Gleisanlage über der Fläche (Niveau Viadukt) durch Festsetzung eines Über- und Unterbauverbotes im Bereich unterhalb des Viadukts zu ermöglichen. Die getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen den Zielerwartungen des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 zur Realisierung der Flächen für Bahnanlagen auf der höher gelegenen Ebene (Ebene Oberkante Viadukt). Durch die Konkretisierung der spezifischen Nutzungsmöglichkeit übernimmt der Bebauungsplan eine klarstellende Funktion sowohl inhaltlich, planerische und auch konzeptionell und sorgt für eine Fortentwicklungsperspektive und Plansicherheit hinsichtlich der Realisierung der Bahnanlagen als auch der vorhandenen gewerblichen Nutzung, ohne den Grundzügen der behördenverbindlichen vorbereitenden Bauleitplanung zu widersprechen. Aufgrund dieser Herleitung wird der Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen eines Gewerbegebietes mit Über- und Unterbauverbot im Bereich des Viaduktes als aus dem Flächennutzungsplan AACHEN*2030 betrachtet, da dieser die Konkretisierung der spezifischen Nutzungsmöglichkeit bestandssichernd als klarstellende Funktion übernimmt.

Die Grundzüge der vorbereitenden Bauleitplanung bleiben unberührt, eine Anpassung der Darstellungen des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 im Wege der Berichtigung insbesondere für den Bereich der Flächen für Bahnanlage ist nicht erforderlich.

1.4 Landschaftsplan

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb des Siedlungsbereiches und somit nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplans.

1.5 Bestehendes Planungsrecht

Für den Geltungsbereich gibt es keinen qualifizierten Bebauungsplan, so dass die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben bislang nach der Maßgabe des § 34 Baugesetzbuch (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) beurteilt wurde. Im Bereich des Plangebietes liegen die rechtskräftigen Fluchtlinienpläne Nr. 206, 207, 208 und 316 die jeweils die Straßen- und Baufluchtlinien festsetzen. Der Fluchtlinienplan 207 (anno 1881) und 316 (anno 1934) sahen eine Straßenverbindung zwischen Kurbrunnenstraße und Moltkestraße vor. Hier wurde festgelegt, die heutige Stichstraße vor dem Schulgebäude (heute: Amos Comenius Schule) durch den Bogen des Viaduktes auf die Moltkestraße zu verlängern. Vermutlich sollte mit dieser Straßenverbindung unter dem hohen und weiten Viaduktbogen der Engpass der Unterführung Moltkestraße umgangen werden. Im Jahre 1949 wurde diese Bauleitplanung jedoch verworfen und rechtsverbindlich aufgehoben. Dieser Aufhebung ist die Teilwidmung der Stichstraße vor der Schule geschuldet. Die öffentliche Widmung endet etwa 3 m vor dem Viadukt, so dass das Grundstück Kurbrunnenstraße 8 (Gewerbenutzung) derzeit ausschließlich über die Warmweierstraße durch eine Toreinfahrt erschlossen wird. Dieser Umstand soll nun durch die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche bis an das Grundstück, Kurbrunnenstraße 8, im neu aufzustellenden Bebauungsplan begegnet werden. Ein Ziel des Bebauungsplans ist es, die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Kurbrunnenstraße und Moltkestraße zu verbessern. Insoweit ist beabsichtigt, die vorgenannte Verbindung aufzunehmen und entsprechend als öffentliche Verkehrsfläche festzusetzen.

Zur Erreichung des eigentlichen Ziels, die Freihaltung der Trasse für ein drittes Gleis, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Das Bauleitplanverfahren soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB durchgeführt werden. Die Voraussetzungen hierzu sind gegeben. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 10.787 m² und ist bereits weitgehend versiegelt. Allein die Größe des Plangebietes liegt weit unterhalb des Schwellenwertes von 20.000 m², ab dem eine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen wäre. Außerdem sind die Flächen im Geltungsbereich bereits gegenwärtig weitgehend versiegelt und es werden keine Festsetzungen getroffen, zusätzliche Flächen zu versiegeln. Die Bilanz zwischen dem Versiegelungsgrad des Bestandes und der durch den Bebauungsplan geschaffenen planungsrechtlichen Voraussetzungen ist ausgeglichen.

1.6 Rahmenplan

Das Plangebiet ist Teil des "Innenstadtkonzeptes 2022". Neben den Planungen für den Südausgang des Hauptbahnhofs und die Premiumwege berührt der Geltungsbereich des Bebauungsplans die geplante Maßnahme "Umgestaltung westliche Bachstraße" des Innenstadtkonzeptes 2022. Ziel der Maßnahme ist die Aufwertung des Straßenraumes, die Stärkung der Verbindung vom Kurgarten zum Frankenberger Park und Moltkepark, sowie die Prüfung einer möglichen Bachoffenlegung. Erreicht werden sollen diese Ziele u.a. durch eine Neuaufteilung des Straßenraumes, Neuordnung der Stellplätze und Anpflanzen von Bäumen im Straßenraum. Nach einer ersten Einschätzung steht der Bebauungsplan mit seinen Kernaussagen der geplanten Maßnahmen nicht entgegen bzw. fördert sie sogar.

Nach einem Ratsantrag zur Erstellung eines Rahmenplans zur Klärung unterschiedlicher städtebaulicher Aspekte des Umgebungsraumes hat der Planungsausschuss die Verwaltung mit der Bearbeitung beauftragt. Insbesondere sollen das denkmalgeschützte Viadukt als städtebaulich markantes Bauwerk besonders in Szene gesetzt, Sichtachsen auf die Brücke und die Durchlüftungsfunktion für das Frankenberger Viertel erhalten und eine Offenlegung der verrohrten Bachläufe untersucht werden. Zudem sollen private Liegenschaften auf Möglichkeiten einer Neuordnung und einer besseren Durchquerung untersucht werden. Hierbei sind besonders die Schulwege der umliegenden Schulen (Viktoriaschule und Montessori-Gesamtschule) und eine fußläufige Verbindung der öffentlichen Grünflächen, Bürgerpark und Kurpark herzustellen. Eine zusätzliche Aufgabenstellung ergibt sich aus dem Entwicklungsbedarf der ansässigen Reha-Kliniken, die im Burtscheider Kurgebiet ihr Angebot modernisieren möchten.

2. Anlass der Planung

Anlass der Planung sind Hochbauplanungen des Grundstückseigentümers der Parzelle 1657, Kurbrunnenstraße 22, aus dem Jahre 2016. Diese Planungen sehen eine Schließung der U-förmigen Bestandsbebauung vor. In einem ersten Bauabschnitt ist ein L-förmiger Baukörper geplant, der die Baulücke an der Bachstraße schließen soll. Hier ist parallel zur Bahnlinie ein 5-geschossiger Riegelbaukörper vorgesehen. Grundstück und Planungskubatur entsprechen hier grundsätzlich den Einfügekriterien des § 34 BauGB. In einem zweiten Bauabschnitt soll ein rund 10-geschossiges Hochhaus an der Bahnbrücke der Kurbrunnenstraße zur Normaluhr entstehen. Aufgrund der beabsichtigten Höhengestaltung besteht für dieses Hochhaus ein Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplans. Eine Genehmigung nach Maßgabe des § 34 BauGB ist aufgrund der gebietsuntypischen Gebäudehöhe des Hochhauses ausgeschlossen.

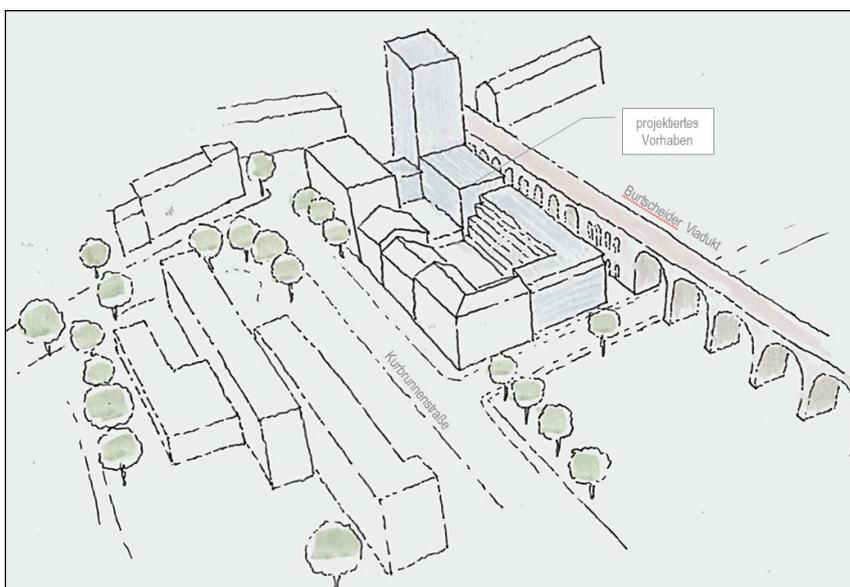


Abb. 1 Vorhaben, Entwurf Kada-Wittfeld-Architekten – Aachen (Ursprungsplanung)

In die Planüberlegungen soll auch der Bereich der städtischen Parkpalette, Teile des Geländes der Amos Comenius Schule und das Privatgrundstück zwischen der Kurbrunnen- und Kasinostraße einbezogen werden. Diese Freiflächen stellen grundsätzlich ein Bebauungspotential dar und sollen in die städtebauliche Gesamtkonzeption einbezogen werden.

Bisheriger Verlauf des Planverfahrens

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 06.10.2016 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans A 268 – Kurbrunnenstraße/Bachstraße- gefasst. Die Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses wurde am 13.10.2016 veröffentlicht. Die städtebaulichen Ziele der Bauleitplanung sind gemäß Aufstellungsbeschluss wie folgt definiert:

- Gesamtentwicklung der Bauflächenpotentiale
- Berücksichtigung und Ersatz der Stell- und Parkplatzflächen
- Einbeziehung der überregionalen Bahnverkehrsentwicklung

Der Anlass des Aufstellungsbeschlusses sind die Hochbauplanungen des Grundstückseigentümers der Kurbrunnenstraße 22. Das geplante Bauvorhaben rückt bis auf eine schmale Abstandsfläche an das heutige Viadukt heran und würde den geplanten Gleisusbau mit einer benötigten Breite von 11,50 m unmöglich machen. Da die Bestandsbebauung im Norden des Viaduktes bereits unmittelbar an das Viadukt heranreicht, ist ein Neubau auf der Südseite alternativlos. Städtebauliches Ziel ist es, sowohl die Ergänzung des Burtscheider Viaduktes zu ermöglichen, als auch in angepasster Art und Weise die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung der Potentialflächen entlang der Kurbrunnenstraße zu sichern.

Ziel des Bebauungsplans ist die Freihaltung der benötigten Bahntrasse. In einem zweiten Schritt muss die Trasse für die Gleisanlage durch ein Planfeststellungsverfahren gesichert werden. Eine Schaffung von Baurecht für einen überregionalen Schienenweg ist ausschließlich über Fachplanungsrecht möglich. Ziel des Bebauungsplans ist es, die guten Voraussetzungen für das dritte Bahngleis auf der Südseite zu erhalten. Für die Stadt Aachen ist eine gute Anbindung an den Schienenverkehrsnetz von besonderer infrastruktureller Bedeutung. Insoweit bestehen ein fundamentales Interesse und ein Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplans zur Sicherung dieser Ziele.

Bei der Prüfung des Bauantrages zur Erstellung der Gebäude auf der Parzelle 1657 wurde festgestellt, dass eine Interessenkollision mit den Ausbauplänen der Schieneninfrastruktur besteht. Durch die Anwendung der Sicherungsinstrumente der Bauleitplanung konnte die Gemeinde auf diese Interessenkollision entsprechend schnell reagieren und die Voraussetzungen für eine Bauleitplanung initiieren, um letztlich diese wichtige überörtliche Verkehrsachse zu ermöglichen. Das Fachplanungsrecht sieht diese Möglichkeiten der unmittelbaren Reaktion nicht vor, so dass sich das zweistufige Verfahren aus Bauplanungsrecht und Fachplanungsrecht anbietet. Auch wenn der Bedarf der Maßnahme und der Trasse bereits durch die zuständigen Träger unzweifelhaft festgestellt wurde, fehlt es bis dato an konkreten technischen Details und der Finanzierung des Vorhabens. Somit sind die Voraussetzungen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (Fachplanung) noch nicht gegeben. Hier soll die Bauleitplanung der Kommune eine zeitliche Brücke zum Fachplanungsrecht durch den Schienenbaulastträger schaffen. Es ist vorgesehen, ein Bebauungsplanverfahren der Innenentwicklung gem. § 13 a BauGB durchzuführen.

Zur Einschätzung der infrastrukturellen Bedeutung und baulichen Auswirkungen des 3. Gleises wurde Ende 2016 eine vorgezogene Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Die Beteiligung wurde auf wesentliche Institutionen des Bahnverkehrs, der Wirtschaft und des Umweltsektors beschränkt. Die eingegangenen Stellungnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Ertüchtigung der Bahnstrecke Aachen-Köln hat einen hohen gemeinnützigen Bedarf.
- Sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr ist ein Ausbau der Bahnstrecke erforderlich.
- Die Maßnahme 3. Gleis –Burtscheider Viadukt- ist ein unverzichtbarer Anteil eines gesamten Maßnahmenbündels zur Optimierung der Schieneninfrastruktur.

- Die Baumaßnahmen sind mit dem Baudenkmalschutz (Viadukt und Schule) in Einklang zu bringen.
- Das relativ offen gestaltete Viadukt ermöglicht einen bedeutsamen Kaltluftstrom in das dicht besiedelte Frankenger Viertel und darf nicht zusätzlich eingeschränkt werden. Gebäude dürfen deshalb ausschließlich im Windschatten der Kurklinik Rosenquelle errichtet werden und weder Höhen- noch Längenabmessung der Kurklinik überschreiten.
- Die östliche Hälfte des Plangebietes liegt im Bereich des Burtscheider Thermalwasserzuges. Das Schutzerfordernis ist als sehr hoch einzustufen. Entsprechend ist eine Tiefenfestsetzung für den Aushub von Baugruben obligatorisch und jede Baumaßnahme ist mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Der Aufstellungsbeschluss A 268 aus den Jahre 2016 umfasst nur den zentralen Bereich links und rechts der Bachstraße. Im Laufe des Bauleitplanverfahrens haben sich die städtebaulichen Anforderungen an die Bauleitplanung konkretisiert und es wurde erforderlich, den Geltungsbereich zu verändern. Insoweit ist es notwendig, bei dem Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans den aktuellen Geltungsbereich zu definieren und entsprechend öffentlich bekannt zu machen. Dies soll parallel zum Beschluss und zur Veröffentlichung der öffentlichen Auslegung erfolgen.

3. Ziel und Zweck der Planung

3.1 Ziel der Planung

In jüngster Zeit wurden sowohl die Reha-Klinik auf der Südwestseite sowie einige Bestandsgebäude auf der Nordostseite der Bahnlinie und das Burtscheider Viadukt selbst aufwendig saniert. Diese Aufwertungstendenzen werden seitens der Stadt Aachen begrüßt. Eine Ausdehnung der Aufwertungstendenzen auf die Hofsituation Kurbrunnenstraße 18 -22 und die Fläche der Parkpalette wird für sinnvoll erachtet. Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass sowohl der Entfall der privaten Stell- und öffentlichen Parkplätze ersetzt und zusätzlich der Neubedarf gedeckt werden muss. Die besondere städtebauliche Situation, die zu berücksichtigenden überregionalen und örtlichen verkehrlichen Aspekte sowie die Notwendigkeit einer koordinierten städtebaulichen Planung erfordern jedoch eine vertiefte Prüfung und eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung. Insofern ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich, da durch die Genehmigung eines Einzelvorhabens – ohne Berücksichtigung des Gesamtkontextes – eine Insellösung zu befürchten ist, die einer ausgewogenen städtebaulichen Gesamtlösung möglicherweise entgegenstehen könnte. Seit Jahren wird der Bau eines dritten Bahngleises zwischen Aachen und Düren von der Politik in der Region Aachen gefordert. Die zwei bestehenden Bahngleise der DB-Trasse Köln – Aachen sind ausgelastet und behindern u.a. eine mögliche Entwicklung des konzipierten regionalen Logistikstandortes in der Region Aachen/Düren/Heinsberg. Planungsziel ist es, einen Umschlagplatz in der Region für Waren aller Art vorzusehen, an dem die Güter per Bahn von den großen Seehäfen in Belgien und Holland in die Region transportiert und auf andere Verkehrsmittel umgeschlagen werden sollen. Nicht nur der Schienengüterverkehr sondern auch der Schienenpersonenverkehr ist bereits jetzt schon von der Überlastung betroffen. Unabhängig von einer kompletten dreigleisigen Realisierung fordern Experten über den Zeitraum 2025 hinaus ein Maßnahmenbündel zur Ertüchtigung der Trasse Aachen-Köln. Als eine von vier Maßnahmen wird ein dreigleisiger Burtscheider Viadukt benannt. Insoweit ist die Schienenverkehrsentwicklung in der Region konkret von dem Bau eines zusätzlichen Brückenbauwerks parallel zum Burtscheider Viadukt abhängig.

Das geplante Bauvorhaben Kurbrunnenstraße 22 rückt bis auf eine schmale Abstandsfläche an das heutige Viadukt heran und würde einen Gleisausbau zu dieser Seite hin unmöglich machen. Da die Bestandsbebauung im Norden des Viaduktes bereits bis unmittelbar an das Viadukt heranreicht, kann nur eine Südverbreiterung der Bahntrasse eine sinnvolle Alternative darstellen. Städtebauliches Ziel ist es, sowohl die Erweiterung des Burtscheider Viaduktes zu ermöglichen, als auch die weiteren Ziele der Stadt Aachen (s. Ziffer 1.5 Rahmenplan) entsprechend zu berücksichtigen. Das Burtscheider Viadukt liegt unmittelbar vor dem Hauptbahnhof Aachen und wurde von den Infrastrukturexperten als ein solcher Engpass identifiziert. Es ist absehbar, dass der schienengebundene, elektrifizierte Verkehr eine bedeutende Rolle bei der Bewältigung der

klimafreundlichen Güter- und Personenmobilität für die Zukunft spielen wird. Ein zukunftsorientierter Ausbau der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Beseitigung vorhandener Systemengpässe.

Insoweit sind die Gemeinwohlinteressen bezüglich des Ausbaus und der Beschleunigung des Schienensystems im öffentlichen Interesse und grundsätzlich höher zu gewichten als eine Wertschöpfung auf einem privaten Grundstück und die Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen. Dennoch soll auf den verbleibenden privaten Grundstücksflächen eine angepasste Hochbauplanung ermöglicht werden, um die Eingriffe in die Eigentumsrechte so gering wie möglich zu gestalten und um eine Nachverdichtung der eher untergenutzten Grundstücksflächen zu ermöglichen. Nach der Vorlage einer Machbarkeitsstudie zur Bestimmung des Flächenbedarfes für das geplante zusätzliche Brückenbauwerk durch die DB AG hat der Grundstückseigentümer seine Vorhabenplanung überprüft und an den Raumbedarf der Infrastrukturmaßnahme angepasst. Insofern wurden die Ziele des Bebauungsplans um die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für eine Nachverdichtung der Siedlungsstruktur im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren ergänzt. Wegen der Exposition des Hochhauses und der beengten Lage der Nachverdichtung ist eine hohe Qualität der Architektur wesentlich und eine Sicherung nur durch eine konkrete Planung in Kombination mit einer Fixierung der Baumaßnahme durch eine vertragliche Bindung möglich. Insofern wurde beschlossen, den Geltungsbereich des Angebotsbebauungsplans gegenüber der Fassung zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren zu reduzieren und das Bauvorhaben Kurbrunnenstraße 22 als eigenständiges Bauleitplanverfahren als Vorhaben- und Erschließungsplan gem. § 12 BauGB zu führen. Nur so können die Qualitätsansprüche an eine gute Planung gesichert werden. Es ist beabsichtigt, das bisherige Bauleitplanverfahren nach §§ 3 und 4 Abs. 1 BauGB als Fundament sowohl für den Angebotsbebauungsplan als auch für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu nutzen. So entsteht für keines der beiden Bauleitplanverfahren ein zeitlicher Nachteil und alle Stellungnahmen finden eine Berücksichtigung in den Bauleitplanverfahren.

3.2 Städtebauliches Konzept

Gegenwärtig dominiert das technische Bauwerk des historischen Burtscheider Viaduktes das Ortsbild beidseits der Bachstraße. Es ist abzusehen, dass das hinzukommende Brückenbauwerk zur Sicherung des 3. Gleises diesen Eindruck auf der Südseite der bestehenden Gleisanlagen verstärken und das Ortsbild verändern und mit hoher Wahrscheinlichkeit negativ beeinträchtigen wird.

3.2.1 Brücke / private Grundstücke

Das imposante Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Viaduktes wird voraussichtlich durch das vorgestellte Brückenbauwerk eingeschränkt. Außerdem ist zu bedenken, dass die überspannten Grundstücke auf der Südseite nur noch eingeschränkt baulich nutzbar sind. Aufgrund der beabsichtigten Flächeninanspruchnahme ist die ursprünglich beabsichtigte bauliche Nutzung (Antrag auf Vorbescheid) der Parzelle 1657 nicht möglich. Auch ergeben sich für das städtische Grundstück (Parzelle 1812) und die Parzellen 2293 und 1380 aufgrund der Flächeninanspruchnahme Nutzungseinschränkungen. Angesichts der hohen Bedeutung eines 3. Gleises für den Personen- und Güterverkehr als Investition in die Zukunft müssen diese Einschränkungen jedoch abwägend hingenommen werden. Andere Gleisalternativen sind aufgrund der Innenstadtlage nicht umsetzbar, so dass die Beseitigung des Engpasses ausschließlich an dieser Stelle möglich ist.

Nach der Machbarkeitsstudie der DB AG (siehe 3.3.1) ist eine Breite der freizuhaltenden Trasse von 11,50 m anzunehmen. Dies berücksichtigend, ist von einer eingeschränkten Bebauung der verbleibenden Freiflächen auszugehen, die mit den städtebaulichen Qualitäten des ursprünglichen Entwurfes zur Parzelle 1657 kaum vergleichbar ist. Bei dem Verzicht auf eine Bebauung und Fortsetzung der bisherigen Stellplatznutzung ist ebenfalls, je nach Brückenpfeilerabstand und späteren Eigentumsverhältnissen, mit erheblichen Einschränkungen zu rechnen. Durch die Umsetzung des zusätzlichen Brückenbauwerks werden den Grundstückseigentümern also erhebliche Einschränkungen des privaten Eigentums zugemutet, die zumindest teilweise durch die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan (eigenständiges Verfahren) für die reduzierte Nachverdichtung kompensiert werden sollen.

Sowohl im Nordwesten (Parzelle 2293) als auch im Südosten (Parzelle 1380) des Geltungsbereiches werden durch die Trasse zur Umsetzung des 3. Gleises private Flächen tangiert. Diese Flächen werden ebenfalls durch den Bebauungsplan überplant und sollen eine Festsetzung als nicht überbaubare Grundstücksflächen erhalten.

Das Flurstück 2293 liegt nicht innerhalb eines Geltungsbereiches eines Bebauungsplans. Gegenwärtig wird das Grundstück mit einer Erschließung von der Kasinostraße als Sammelstellplatzanlage genutzt. Der Eigentümer beabsichtigt, das Flurstück zu bebauen und hat dies vor dem Beginn des Bebauungsplanverfahrens bereits kundgetan. Nachweislich der Machbarkeitsstudie wird das Brückenbauwerk für das 3. Bahngleis um etwa 0,50 m in das Flurstück 2293 hineinragen. Zusätzlich soll entsprechend der Machbarkeitsstudie ein 3,0 m breiter Streifen als Besichtigungsweg von einer Überbauung freigehalten werden. Ein Bauvorhaben auf dem Flurstück 2293 muss zum Grundstück der DB eine bauordnungsrechtliche Abstandsfläche von mindestens 3,00 m einhalten, so dass lediglich ein Verlust von einem Grundstücksstreifen von ca. 0,50 m parallel zum Bahngrundstück festzustellen ist. Somit bleiben die Auswirkungen auf die Grundstücksnutzung überschaubar. Auch mit den Eigentümern dieses Grundstücks wurde die Situation intensiv erörtert und Möglichkeiten und Grenzen einer Bebauung abgestimmt. Eine finale Entwurfsplanung wurde nicht vorgelegt. Die Bebauung dieses Grundstücks ist aber bezüglich der Höhendifferenz derart komplex, dass die Schaffung eines Bebauungsangebotes diesem Anspruch nicht gerecht wird und mit Änderungswünschen zu rechnen wäre. Da eine grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit gemäß § 34 BauGB gegeben ist und diese Zulässigkeit eine größere Flexibilität bietet und andererseits die Ansprüche an eine Einflussnahme auf die Gestaltung des Gebäudes unterzuordnen sind, soll der Geltungsbereich des Bebauungsplans auch an dieser Stelle zurückgenommen werden. Insoweit wird lediglich der o.g. Streifen des privaten Grundstücks in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen und als nicht überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

Bei der Parzelle 1380 handelt es sich ebenfalls um eine private Grundstücksfläche, die in Teilen durch das projektierte Brückenbauwerk in Anspruch genommen werden soll. Bei dem Grundstücksanteil handelt es sich um einen untergeordneten Anteil, der zu Hochbauzwecken nicht geeignet ist. Dennoch wird das Grundstück als Lehrerparkplatz der Amos Comenius Schule genutzt. Ob nach der Umsetzung des neuen Brückenbauwerks eine Fortsetzung der Nutzung möglich sein wird, ist derzeit nicht zu beantworten, da die Ausführungsplanung noch nicht vorliegt und Absprachen mit dem Schienenbaulastträger notwendig sind.

Durch den Bebauungsplan –Kurbrunnenstraße/Bachstraße– werden die planungsrechtlichen Grundlagen für ein zusätzliches Gleis für den schienengebundenen Güter- und Personenverkehr geschaffen. Planungsrechte gem. § 34 BauGB auf privaten Grundstücken werden durch die Planung zugunsten der Gemeinwohlinteressen aufgegeben und von Bebauung freizuhalten Flächen festgesetzt. Dem Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs und dem klimafreundlichen Güterverkehrswesen soll eine höhere Wertigkeit zugestanden werden als den privaten Interessen einzelner Grundstückseigentümer nach uneingeschränkter baulicher Nutzbarkeit ihrer Grundstücke. Der Eingriff in das private Eigentum wird als hinnehmbar zugunsten einer Stärkung der überregionalen Verkehrsinfrastrukturentwicklung bewertet. Die heute vorhandenen Nutzungen werden durch den ersten Schritt, den Bebauungsplan, nicht beeinträchtigt. Eine Nutzung zu Hochbauzwecken soll jedoch ausgeschlossen werden, um die Infrastrukturmaßnahme nicht zu gefährden. Im zweiten Schritt, dem Planfeststellungsverfahren, muss jedoch verbindlich geregelt werden, wie mit den privaten Flächen und den darauf vorhandenen Nutzungen umgegangen werden soll. Auch müssen Entschädigungsfragen geklärt und geregelt werden.

3.2.2 Brücke / Parkhaus

Ähnlich verhält es sich mit dem städtischen Grundstück. Durch den Freihaltebereich für das 3. Gleis wird eine freie Grundstücksnutzung stark eingeschränkt. Um den Kaltluftstrom in das Frankenberger Viertel nicht zusätzlich zu belasten, ist eine Bebauung ausschließlich im Windschatten und in den Abmessungen der Reha-Klinik –Rosenquelle– denkbar. Die derzeitige Grundstücksnutzung stellt sich wie folgt dar. Etwa 80 % der Grundstücksfläche wird durch Flächen für den ruhenden Verkehr eingenommen. Die Hälfte dieser Fläche wird durch das Parkhaus mit zwei Ebenen genutzt. Die andere Hälfte am Fuße

des Viaduktes wird als ebenerdige Parkplatzfläche eingenommen. Die Parkplätze im Untergeschoss des Parkhauses sind an Dauerparker (z.B. Mitarbeiter der Reha-Klinik) vermietet. Die Nutzung ist an eine Zugangskarte gebunden. Das Obergeschoss des Parkhauses und die ebenerdigen Flächen am Fuße des Viaduktes sind allgemein verfügbar und durch Anwohnerparkausweise oder die Benutzung von Parkscheinautomaten geregelt. Zudem wurden zugunsten der Maria-Montessori-Gesamtschule 80 Stellplätze durch Baulast im Bereich des Parkhauses gesichert, um das eigentliche Schulgrundstück von Kfz freizuhalten. Ungeachtet dieser Bindung besteht im Frankenberger Viertel eine sehr angespannte Parkplatzsituation. Bei einer Aufgabe des Parkhauses müsste für die Parkplatzanlage ortsnah Ersatz geschaffen werden. Derzeit sind keine öffentlichen Ausweichflächen verfügbar, insoweit muss bei einer Aufgabe des Parkhauses eine Verlagerungsalternative, zumindest für die durch Baulast gesicherten Stellplätze, gefunden werden. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinerlei Erkenntnisse über die Konstruktionsart des Brückenbauwerks, etwa den Stützenabstand vorliegen, kann über die konkreten Folgen nur spekuliert werden. Als Worst-Case-Szenario müsste auf die ebenerdigen Parkplätze am Fuße des Viaduktes verzichtet werden. Über die konkreten Folgen der Gleiserweiterung auf die Nutzung des ruhenden Verkehrs kann erst abschließend entschieden werden, wenn gesicherte Erkenntnisse zur Konstruktion des Brückenbauwerks vorliegen.

3.2.3 Fuß- und Radweg

Im Umfeld des Burtscheider Viaduktes liegen vier Schulen: Amos Comenius Schule, Viktoriaschule, Maria-Montessori-Gesamtschule und die Luise-Hensel-Realschule. Für den Schulweg müssen viele Kinder die Gleisanlagen durch die Unterführung Moltkestraße unterqueren. Dieser Tunnel ist für Pkw nur einspurig durch Ampelschaltung befahrbar. Der Fußweg ist derartig begrenzt, dass zu Schulanfang und –ende der Tunnel für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt werden muss, um einen sicheren Schulweg zu garantieren. Zu diesen Zeiten schließen hochfahrbare Poller eine Nutzung für Kraftfahrzeuge aus. Zur Verbesserung der Schulwegsituation und zur Verknüpfung der öffentlichen Grünflächen Kurpark an der Dammstraße und dem Bürgerpark auf dem Gelände des ehemaligen Moltkebahnhofes erscheint eine fußläufige Verbindung –ohne Nutzung des Tunnels -sinnvoll. Vorgesehen ist eine solche Fußwegeverbindung entlang der Verkehrsfläche vor dem Schulgebäude Amos-Comenius-Schule, durch das Viadukt und parallel zum Bahndamm bis zur Warmweiherstraße Ecke Moltkestraße. In der Verlängerung könnte dieser Fuß-/ Radweg über das Grundstück der DB auf der Nordseite des Viaduktes bis zur Bachstraße geführt werden. Für diesen Verlauf müsste das Eckgrundstück (2224) an der Warmweiherstraße am Fuße des Bahndammes durch die Stadt Aachen erworben und der Gebäudebestand abgerissen werden. Derzeit ist eine Kfz-Reparaturwerkstatt im Gebäudebestand untergebracht. Zusätzlich müssten Teile der Parzelle 1669 und Flächen der DB erworben oder langfristig gepachtet werden. Das Aufstellungsverfahren soll dazu genutzt werden, diese Verbindung planungsrechtlich zu sichern. Aus Richtung Normaluhr gäbe es dann eine Verlängerung des Fußweges "Am Viadukt" bis zur Warmweiherstraße/Moltkestraße. Möglicherweise könnte dieser Weg zukünftig auf dem Gelände des Baustoffhandels anlässlich einer späteren Bauleitplanung fortgeführt und eine Verbindung zum Vennbahnradweg geschaffen werden. Durch die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen für den Fuß- und Radweg kann die Stadt Aachen das allgemeine Vorkaufsrecht gem. § 24 BauGB ausüben und die benötigten Parzellen bei einem Eigentumswechsel oder freihändig durch Grundstücksverhandlung erwerben. Von den der Gemeinde zustehenden Enteignungsrechten soll ausdrücklich kein Gebrauch gemacht werden. In dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit wurde angeregt den Fuß- und Radweg in den Bahndamm einzuschieben und das Eckgrundstück nicht in Anspruch zu nehmen. Auch hat sich der betroffene Pächter der Kfz-Werkstatt gemeldet und seine Besorgnis bezüglich einer Gefährdung seiner Existenz geäußert. Dies hat die Stadt Aachen bewogen, die Trassenvariante mit der Verschiebung in den Bahndamm zu prüfen. Grundsätzlich erschien die Umsetzung mit dem Einbringen von Spundwänden zur Abfangung der Erdmassen des Bahndammes möglich. Die Prüfung des zuständigen Fachbereichs für Klima und Umwelt hat jedoch ergeben, dass in dem Trassenverlauf besonders erhaltenswerter Baumbestand vorhanden ist und eine Entnahme einzelner Bäume mit einer Instabilität des restlichen Baumbestandes verbunden bzw. im Verlauf von Verkehrssicherungsmaßnahmen mit einem Komplettverlust des Baumbestandes zu rechnen wäre. Abwägend wurde –auch im Hinblick auf den durch den Rat der Stadt Aachen beschlossenen Klimanotstand – entschieden, den Baumbestand möglichst vollständig zu erhalten. In der Fuß- und Radwegeverbindung wird eine wesentliche Verbesserung der verkehrlichen und klimaneutralen Infrastruktur gesehen, so dass diese Achse im Sinne des Allgemeinwohls nicht infrage gestellt werden soll. Dennoch sollen nach Möglichkeiten auch persönliche Härten im Einzelfall

vermieden werden. Insoweit sollen mit dem Bebauungsplan Nr. 981 in einem ersten Schritt die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung geschaffen werden, um eine zukünftige Umsetzung grundsätzlich zu ermöglichen. Zur Vermeidung besonderer Härten wird die Stadt Aachen ausschließlich dann reagieren, wenn das Grundstück veräußert wird. Zusätzlich ist in diesem Fall die Pachtsituation zu berücksichtigen und nach Möglichkeit ein Konsens mit dem Nutzer zu finden und ggf. bei der Suche nach einer Ersatzimmobilie behilflich zu sein.

3.2.4 Städtebauliche Planung

Zentraler Bereich

Nach der Zustellung der Machbarkeitsstudie durch die DB AG wurde das Ergebnis der Studie dem Eigentümer (Kurbrunnenstraße 22) und dessen Architekten durch den Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen vorgestellt und gemeinsame Nutzungsperspektiven ausgelotet. Grundsätzlich ergaben sich für den Vorhabenträger zwei Optionen. Erstens eine Bebauung des verbleibenden Restgrundstücks und zweitens eine Bebauung des städtischen Grundstücks der Parkpalette. Bei einer näheren Betrachtung der zweiten Option zur Bebauung des Parkpalettengrundstücks stellte sich heraus, dass aufgrund des Kaltluftstroms ausurtscheid in das Frankenberger Viertel eine Bebauung nicht zu verantworten ist. Zwar bildet die Reha-Klinik-Rosenquelle gegenwärtig eine Barriere und behindert den Kaltluftstrom, jedoch soll dieser Zustand nicht durch Planungen weiter verfestigt werden. Perspektivisch erscheint es nicht ausgeschlossen, dass sich ein Neubaubedarf für die Reha-Einrichtung ergibt und ein Baufeld möglicherweise parallel zur Dammstraße entwickelt werden kann. Diese Süd/Nord Ausrichtung würde den Kaltluftstrom weitaus geringer beeinträchtigen und sich städtebaulich besser in die Umgebung einfügen. Der ehemalige Bachverlauf der Wurm würde von einer Bebauung freigestellt und könnte möglicherweise offen gelegt werden.

Eine Nachverdichtung ist also nur auf dem Restgrundstück des Vorhabenträgers (2. Option) möglich. Das neue Brückenbauwerk wird gemäß der Machbarkeitsstudie der DB AG schmaler als ursprünglich angenommen und ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen eine Bebauung der verbleibenden Freiflächen. Wie beschrieben muss auf der Südseite des neu zu errichtenden Brückenbauwerks ein 3,0 m breiter Inspektions- und Wartungsweg angelegt werden. Unter der Voraussetzung, dass die Neubebauung unmittelbar an der Wegegrenze errichtet und die Wegeparzelle als notwendige Abstandsfläche angesehen werden kann, ist eine Nachverdichtung des Grundstücks Kurbrunnenstraße 22 denkbar und möglich. Das vom Vorhabenträger beauftragte Architekturbüro hat hierzu ein Baukonzept vorgelegt, das als realisierbar eingeschätzt wird. Dieses Baukonzept soll die städtebauliche Grundlage für eine weitere Bauleitplanung bilden. Ziel der Stadt Aachen ist es, prioritär die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Freihaltung der zusätzlichen Gleisstrasse zu schaffen. Dennoch soll eine sinnvolle Nachverdichtung nicht vernachlässigt werden, da dem Eigentümer des Grundstücks Kurbrunnenstraße 22 durch die Festsetzung der Freihaltezone erhebliche Nachteile entstehen, die einen Eingriff in Eigentumsrechte darstellen und entsprechend gewissenhaft abgewogen werden müssen. Das Baukonzept ist ein Kompromiss, der beide Belange (Ausbau der Bahninfrastruktur und bauliche Nachverdichtung) betrachtet und eine städtebauliche Lösung gemäß der Priorisierung ermöglicht. Eine Abstimmung des Baukonzeptes mit der DB AG ist erfolgt und die Machbarkeitsstudie wurde um eine Prüfung des erforderlichen Platzbedarfs für die Baustelleneinrichtungsflächen vom 05.06.2020 durch die DB ergänzt. Die Prüfung der Machbarkeit kommt zu dem Ergebnis, dass die Baudurchführung des Brückenbauwerks grundsätzlich -auch nach Fertigstellung der Gebäude- möglich ist, was insbesondere für die Kranaufstellung sowie die Abwicklung des Baustellenverkehrs von entscheidender Bedeutung ist.

Nach der Vorgabe der Trassenbreite durch die Machbarkeitsstudie ist eine Bebaubarkeit der Grundstücke 2293 (Kasinostraße) und 1657 (Kurbrunnenstraße) grundsätzlich denkbar. Durch das neue Brückenbauwerk wird die Grundstücksnutzung jedoch erheblich eingeschränkt und die Bautiefe reduziert, was eine entsprechend verdichtete Bauweise zur Folge hat. Für die Nachverdichtung des Grundstücks Kurbrunnenstraße 22 ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Zur Sicherung einer hohen Gestaltungsqualität, eines Nutzungs- und Mobilitätskonzeptes und Anforderungen zum Schutz des Klimas und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch einen Vorhaben- und Erschließungsplan geschaffen werden. Für die Realisierung einer Bebauung des Grundstücks (2293) an der

Kasinostraße ist kein Bebauungsplan notwendig und es kann eine Entwicklung nach den Maßgaben des § 34 BauGB erfolgen. Insoweit führt der Bebauungsplan Nr. 997 zu einer Reduzierung möglicher Bebauungen auf den privaten Grundstücken, verhindert eine Bebauung jedoch grundsätzlich nicht. Aufgrund extrem hoher Verkehrslärmimmissionen ist eine Wohnnutzung wegen des erhöhten Schutzbedürfnisses auszuschließen und kann nur eine gewerbliche Nutzung umgesetzt werden. Dies sind Rahmenbedingungen, die sich aus dem bisherigen Verfahren ergeben haben und bei der weiteren vorhabenbezogenen Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Die durch den Angebotsbebauungsplan Nr. 997 beanspruchten Teilflächen der privaten Grundstücke sollen entsprechend der absehbaren einzigen Nutzungsoption als Gewerbegebiet festgesetzt werden. Hieraus ergeben sich Vorteile für den benachbarten VEP bezüglich einer Anrechenbarkeit der noch in Privateigentum befindlichen Flächen hinsichtlich der Berechnung der Grund- und Geschossflächenzahl, jedoch nur für den Zeitraum bis zum Planfeststellungsbeschluss der Fachplanung. Außerdem sichert die Festsetzung von Gewerbegebieten die vorhandene Nutzung als Stellplatzflächen für die gewerblich genutzten Gewerbebetriebe.

Schulgelände (östlicher Bereich)

Durch die Inanspruchnahme von Flächen der Amos-Comenius-Schule für das Brückenbauwerk und den Fußweg entfallen bestehende Stellplätze für die Lehrer. Insoweit besteht hier ein möglicher Handlungsbedarf der Stadt Aachen zur Stellplatzübernahme auf eigene Flächen. Die Fläche, die von Bebauung freizuhalten ist, wird dennoch im Rechtsplan als Fläche für den Gemeinbedarf –Schule- festgesetzt, da eine Weiternutzung bis zur Verbindlichkeit des Planfeststellungsverfahrens als sinnvoll und folgerichtig eingestuft wird.

Parkpalette

Die Fläche wird als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung –Parkpalette- definiert, um die Nutzung im Interimszeitraum aufrecht zu erhalten. Eine Aussage zu den potentiellen Eigentumsrechten ist derzeit nicht zu treffen. Nach Mitteilung der DB AG ist aber grundsätzlich davon auszugehen, dass die Bahn ausschließlich auf eigenen Flächen baut. Somit ist die Frage der Auseinandersetzung mit der Bodenordnung, der Nutzungsaufgabe sowie möglicher Folgenutzungen der beanspruchten Grundstücksteilflächen Aufgabe des Fachplanungsrechtes. Möglicherweise kann zwischen den neu entstehenden Pfeilern und einer vertraglichen Sicherung weiterhin geparkt werden. Eine Aufstockung der Parkpalette ist aufgrund der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den Kaltluftstrom nicht zulässig.

Als eine mögliche Option für die Zukunft wird eine Teilüberdachung der ebenerdigen Parkplätze durch aufgeständerte Photovoltaikanlagen vorgeschlagen, um einerseits die Parkstände zu beschatten und andererseits elektrische Energie zu erzeugen, die möglicherweise direkt in Pkw-Ladeinfrastruktur eingespeist werden kann.

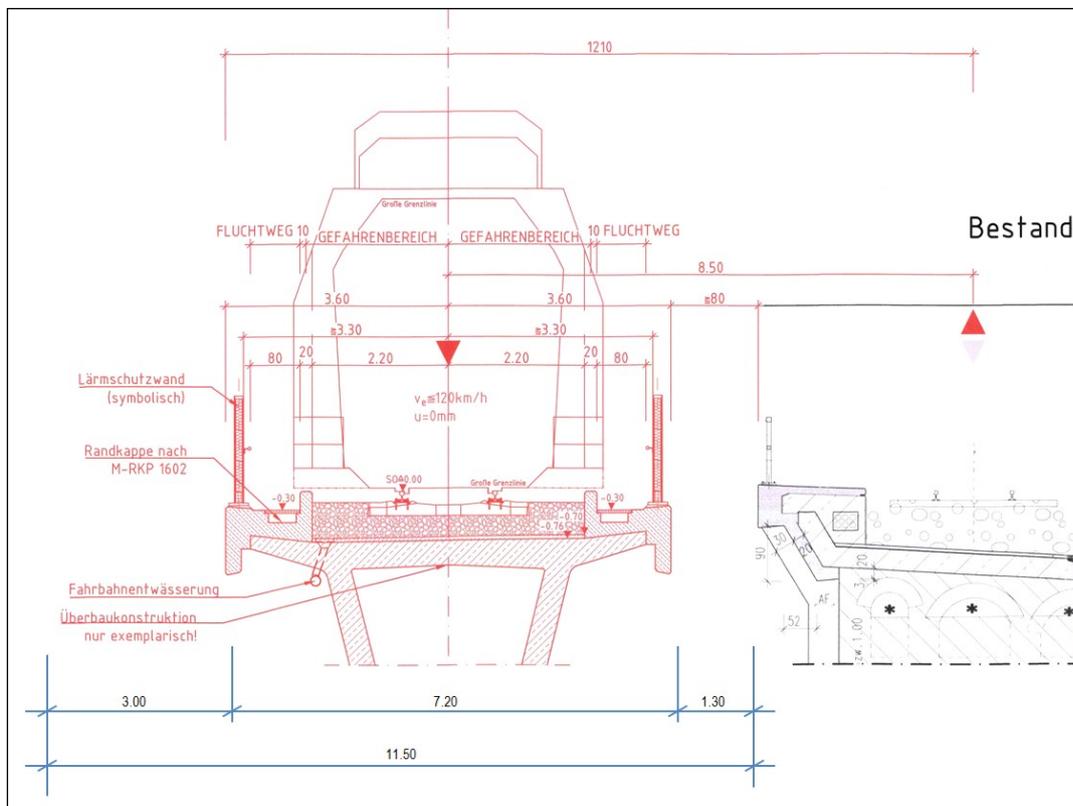
Bebauung Kasinostraße/Jägerstraße (westlicher Bereich)

Für dieses Grundstück besteht grundsätzlich ein Baurecht gem. § 34 BauGB. Durch den Bebauungsplan soll an dieser Stelle keine Einschränkung der grundsätzlichen Bebaubarkeit erfolgen. Ausgelöst durch das Ziel des Bebauungsplans, den Korridor für das 3. Bahngleis freizuhalten, entsteht für das Grundstück jedoch eine Einschränkung der Bebaubarkeit durch Festsetzung derjenigen Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind, und für das Brückenbauwerk bzw. den seitlichen Inspektionsweg freizuhalten sind. Diese Einschränkung ist aber wegen der geringen Grundstücksausdehnung in Richtung der Bahnanlagen marginal. Der Eigentümer der Parzelle 2293 nutzt derzeit in Teilen auch die Parzelle 2294 der DB AG als Stellplatzanlage. Bei einer Bebauung der Parzelle 2293 kann an die bestehende Grenz wand des Wohngebäudes Jägerstraße 2 angebaut werden, muss aber zu den Grundstücksnachbarn (2294) eine Abstandsfläche von mindestens 3,00 m einhalten. Für das Brückenbauwerk und den seitlichen Inspektionsweg wird eine Fläche benötigt, die die Abstandsfläche um ca. 0,50 m zusätzlich überscheitert. Die überbaubare Grundstücksfläche wird also nach Nordosten um lediglich ca. 0,50 m reduziert. Es wird dabei davon ausgegangen, dass das Gebäude bis unmittelbar an den Inspektionsweg errichtet werden kann. Die konkrete Ausgestaltung ist jedoch ausschließlich dem Baugenehmigungsverfahren nach den Maßgaben des § 34 BauGB zu überlassen.

3.3 Erschließung / Verkehr

3.3.1 Eisenbahninfrastruktur

Dasurtscheider Viadukt wurde zwischen 2007 und 2009 aufwendig saniert, um den statischen Anforderungen des zweigleisigen Bahnverkehrs der Gegenwart und Zukunft gerecht zu werden. Um die Frequenzsteigerung der Zukunft abzudecken, ist ein zusätzliches Gleis erforderlich. In Abstimmung zwischen der Verwaltung der Stadt Aachen und der Deutschen Bahn (DB Netz AG) wurde eine Machbarkeitsstudie durch die DB Engineering Consulting GmbH beauftragt. Seit Mai 2018 liegt der Stadt Aachen das Ergebnis dieser Studie vor. Demnach kann die bis dahin prognostizierte Trassenbreite von 14,80 m auf 11,50 m (Abstandsmaß zum historischen Viadukt) reduziert werden. In den 11,50 m ist ein 3,00 m breiter Weg einbezogen, der zu Inspektions- und Wartungszwecken für das neue Brückenbauwerk auf der Südseite dienen soll. Um eine Nutzung der betroffenen Grundstücke in einer annähernd wirtschaftlichen Art und Weise zu ermöglichen, wird bei den dargestellten Varianten die Bebauung bis unmittelbar an die Wegeparzelle geführt. Damit dient die Wegeparzelle zum einen möglichen Wartungsarbeiten und zum anderen der Übernahme notwendiger bauordnungsrechtlicher Abstandsflächen.



Die Machbarkeitsstudie kommt zu folgendem Schluss: “[...] Für den Neubau eines dritten Gleises für dasurtscheider Viadukt ist ein Bauwerk auf der südlichen Seite anzuordnen. Der Achsabstand zwischen dem vorhandenen südlichen Gleis und der neuen Gleisachse sollte mindestens 8,50 m betragen.

Neben dem neuen Bauwerk ist ein Streifen von mindestens 3,00 m Breite für Bauwerksbesichtigungen freizuhalten. Daraus ergibt sich eine Grenze für eine mögliche Nutzung als Eisenbahnbetriebsanlage im Abstand von mindestens 15,10 m zum vorhandenen südlichen Gleis (Anmerkung: bezogen auf Mittelachse Bestandgleis) Eventuelle Einschränkungen aus Abstandsflächen sind gesondert zu betrachten.

In der weiteren Planung sind folgende Punkte besonders zu betrachten

- Denkmalschutz des bestehenden Bauwerks
- Mögliche Einflüsse eines neuen Bauwerks auf den Thermalwasserstrom

- Neubau Speiseleitung im Bauwerksbereich
- Erhebliche Veränderungen bzw. Neubau der Oberleitungsanlage Aachen HBF
- Erweiterung der bestehenden angrenzenden Eisenbahnüberführungen und Anordnung von Weichen auf diesen Bauwerken [...]"



Abb. 2 Flächenbedarf und Eigentümer Brückenbauwerk 3. Gleis - Streckenabschnitt Burtscheider Viadukt

3.3.2 Fußwegeverbindungen

Ziel des Bebauungsplans ist es, die Fußwegeverbindung der Schulwege als auch die Verknüpfung zwischen dem Kurgarten, dem Frankenberger Park und dem Moltkepark zu verbessern. Hierzu soll die Stichstraße vor dem Schulgebäude Amos-Comenius-Schule verlängert und unter dem vorhandenen 2. Bogen des Viadukts hindurchgeführt werden (s. Abb. 3a, S. 17). Ein Durchstich bis zur Moltkestraße ist ausschließlich durch eine Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen möglich. Betroffen hiervon sind voraussichtlich drei private Grundstücke und das Grundstück der DB Netz AG. Aufgrund der Grundstückssituation und der Höhendifferenz ist die vorgeschlagene Verbindung nur dann denkbar, wenn das Eckgrundstück (Flurstück 2224) in Gänze erworben, die Nutzung verlagert und die Gebäude abgerissen werden können. Derzeit ist auf diesem Grundstück eine Kfz-Werkstatt untergebracht. Als Alternative wurde eine Führung des Weges ausschließlich über Grundstücke der DB südlich des Werkstattgebäudes geprüft. Hierzu wäre eine Abgrabung und Abfangung des Bahndammes mit Spundwänden erforderlich gewesen. Da auf dieser Seite des Bahndammes rund 20 Bäume stehen, die der Baumschutzsatzung unterliegen und nach Einschätzung des Fachbereichs Klima und Umwelt als besonders erhaltenswert einzustufen sind, musste auf eine Inanspruchnahme dieser Trassenführung verzichtet werden. Durch die Wegeführung am Fuße des Dammes wären etliche schützenswerte Bäume direkt von einer Fällung betroffen. Weitere Bäume müssten in der Folge aus Verkehrssicherungsgründen weichen, da sich die eng zueinander gewachsenen Bäume gegenseitig im Verband stützen und eine Fällung des Gehölzrandes eine Gesamtinstabilität zur Folge haben würde. In der Abwägung zwischen den Belangen der Umwelt und der privaten Eigentumsrechte, wurde im Hinblick auch auf den Klimanotstandsbeschluss der Stadt Aachen zugunsten des Baumschutzes entschieden. Die Entscheidung zugunsten des Baumbestandes bedeutet in der Konsequenz jedoch die Existenzgefährdung des Pächters des Werkstattgeländes. Um diese Härte zu umgehen soll folgendermaßen vorgegangen werden. Die Wegeflächen sollen als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die Umsetzung des 1. Bauabschnittes, zwischen Bachstraße und Kurbrunnenstraße 8, findet

ausschließlich auf Grundstücken im Eigentum der DB AG statt und soll grundstücksvertraglich geregelt werden. Der zweite Abschnitt, der Durchstich zur Warmweiherstraße, soll im ersten Schritt nur planungsrechtlich gesichert werden. Durch die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen steht der Stadt Aachen ein allgemeines Vorkaufsrecht gem. § 24 Abs. 1 BauGB zu. Im Falle einer Veräußerung der Immobilie und unter Vermeidung einer Existenzgefährdung kann die Kommune die notwendigen Flächen erwerben und die Planung langfristig umsetzen oder freihändig erwerben und eine Lösung zur Verlagerung des Betriebes vorschlagen. Eine zeitliche Vorhaltung der Planungsabsicht erscheint angesichts der derzeit noch nicht planungsrechtlich vorhandenen Fortsetzung der Trasse über das Gelände des ehem. Moltkebahnhofs sinnvoll. Zwischen dem tiefliegenden Wegeanfang an der Bachstraße und dem Ende des Weges an der Warmweiherstraße ist eine Höhendifferenz von rund 5 m zu überwinden. Aufgrund der relativ langen Distanz ist ein Steigungsverhältnis von max. 4,0 % möglich und gestattet eine barrierefreie Nutzung. Aufgrund der anzulegenden schiefen Ebene ist eine Abfangung der Höhendifferenz zu den benachbarten Grundstücken durch Spundwände erforderlich. Eine Beleuchtung des Weges soll aus Sicherheitsaspekten vorgesehen werden.

Wie im Kapitel 1.4 - Bestehendes Planungsrecht ausgeführt, wurde diese Wegeverbindung durch einen Bogen des Viaduktes bereits im Jahre 1881 durch den Fluchtlinienplan Nr. 207 planungsrechtlich gesichert, jedoch durch einen Beschluss aus dem Jahre 1949 aufgehoben. Insoweit bestehen keine planungsrechtlichen Handhabungen mehr und die Erwähnung an dieser Stelle hat eher informellen Charakter. Durch die geplante Wegeverbindung kann auf den bestehenden, kritischen Fußweg durch den Verkehrstunnel Moltkestraße verzichtet werden. Diese Unterführung ist sehr eng, so dass der Tunnel zu Zeiten eines hohen Fußgängeraufkommens (Schulanfang und -ende) für den motorisierten Verkehr gesperrt werden muss, um die Fußgänger zu schützen. Diese Fußwegeverbindung kann nach Herstellung der alternativen Verbindung möglicherweise aufgegeben werden.

Das Flurstück der DB, auf dem das Viadukt steht, ist breiter als das Viadukt selbst, so dass nördlich am Fuße des Bauwerks ein schmaler Grundstückstreifen übrig bleibt. Es erscheint sinnvoll, diesen etwa 3,00 – 4,00 m breiten Streifen als Wegeparzelle in West-Ost-Richtung für den Fuß- und Radverkehr zu nutzen. Damit kann der bahnparallele Fußweg "Am Viadukt" eine sinnvolle Verlängerung bis zum bahnunterquerenden Fußweg Richtung Hugo-Baumann-Weg oder Richtung Moltkepark erfahren. Diese Wege-trasse eröffnet eine neue fußläufige Verbindung zwischen dem Frankenberger Viertel und dem Hauptbahnhof. Für Radfahrer ist diese Verbindung zwischen Innenstadt und Vennbahnradweg von Interesse.

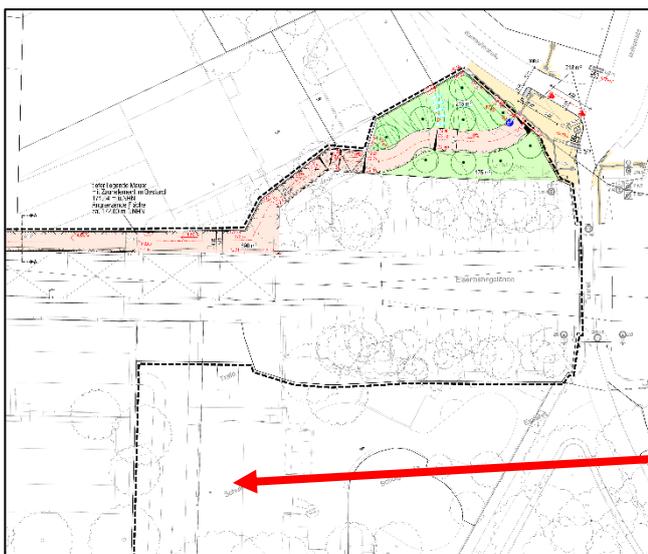


Abb. 3a Fußwegeführung und Fremdgrundstücke (Entwurfsplanung)

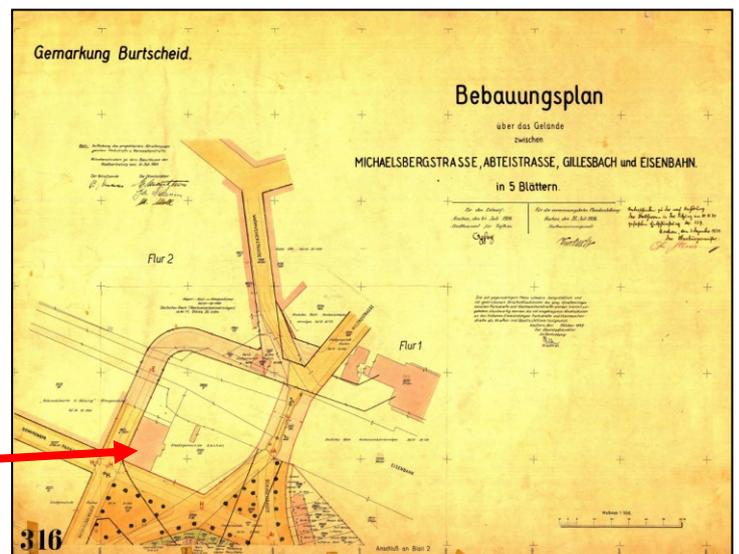


Abb. 3b Fluchtlinienplan 316 (ehemalige Planung) wurde verworfen

3.4 Freiraumkonzept

Anlässlich der Voruntersuchung wurde ein Abriss bzw. Teilabriss des vorhandenen Parkhauses und die Anlage einer öffentlichen Grünfläche in Erwägung gezogen. Durch die zuständige Fachabteilung der Verwaltung wurde ein unbedingter Erhalt der öffentlichen Parkplätze für das dicht besiedelte Frankenberger Viertel gefordert. Für einen Entfall an dieser Stelle müssten Ersatzplätze im Viertel geschaffen werden. Flächen hierfür stehen der Stadt Aachen jedoch nicht zur Verfügung. Außerdem wurden auf den Flächen der öffentlichen Parkplatzanlage 80 Stellplätze für Lehrer und Personal der Gesamtschule Maria-Montessori durch Baulast gesichert. Auch hierzu sind keine Alternativflächen in fußläufiger Entfernung vorhanden. Das Konzept der Maria-Montessori-Schule und der zugehörige Bebauungsplan definieren ein – bis auf Stellplätze für Menschen mit Behinderungen - stellplatzfreies Schulgelände. Insoweit wurde die Konzeption zur Aufgabe der Parkplatznutzung verworfen und konzeptionell von einem Fortbestand der Parkhausnutzung ausgegangen. Durch den topographischen Höhengsprung wird das Parkhaus mit den begleitenden Grünstreifen gegenwärtig als Platzfläche und weniger als Bauwerk wahrgenommen. Durch die vorhandenen Restriktionen aufgrund der Freihaltung der Belüftungsbahn als auch der Tiefenbegrenzung durch den Thermalwasserschutzbereich ist eine Aufstockung, wie auch die Planung zusätzlicher Tiefgeschosse ausgeschlossen. Insoweit verbleibt ausschließlich eine Nutzung in den vorhandenen Abmessungen.

Je nach dem Pfeilerabstand des neuen Brückenbauwerks werden vorhandene Parkplätze im parallelen Verlauf des Burtscheider Viaduktes verloren gehen. Maximal sind hier 28 Plätze betroffen.

Durch Umsetzung des geplanten Fuß- und Radweges mit Anschluss an die Moltkestraße muss, wie beschrieben, ein Grundstück durch die Stadt Aachen erworben und ein Gebäude abgerissen werden. An dieser Stelle ergibt sich die Möglichkeit einer neu zu schaffenden öffentlichen Grünfläche. Im weiteren Verfahren ist zu klären, wie diese recht kleine Fläche angelegt werden kann.

3.5 Soziale Infrastruktur / Jugend- und Familienfreundlichkeit

Primäres Ziel des Bebauungsplans ist die Sicherung der Trasse für ein drittes Gleis im Bereich des Engpasses Burtscheider Viadukt. Eine Stärkung der Bahninfrastruktur ist im weiteren Sinn auch eine indirekte Maßnahme im Sinne der Jugend- und Familienfreundlichkeit. Insbesondere die Stärkung des Personennah- und Fernverkehrs dient allen Altersgruppen und ist als öffentliches Verkehrsmittel unabhängig von persönlichen Einkommensverhältnissen der Nutzergruppen. Durch die Planung neuer Wegebeziehungen –getrennt vom motorisierten Individualverkehr- ergeben sich vielfältige Vorteile insbesondere für junge Menschen, ohne Teilhabe am Kfz-Verkehr. Durch den Fußweg unter dem Viadukt hindurch soll der Schulweg sicherer gestaltet und der Engpass durch den gefährlichen Tunnel in der Moltkestraße umgangen werden. Die Ausstattung im Nahbereich mit Grund- und weiterführenden Schulen ist als gut zu bezeichnen. Beispielhaft erwähnt seien an dieser Stelle die Grundschule Michalelsbergstraße, die Viktoriaschule, die Maria-Montessori-Gesamtschule und die Luise-Hensel-Realschule. Kindertagesstätten im Umfeld sind die integrative Einrichtung Clara-Fey im Klostergarten, die Kindertagesstätte in der Bergischen Gasse und in der Turpinstraße.

3.6 Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Stadt Aachen hat im Januar 2020 beschlossen, ihr anteilig verbleibendes Restbudget an Treibhausgasen zu berücksichtigen, um die Erderwärmung auf unter zwei Grad zu halten. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, sind erhebliche Anstrengungen, eine Beschleunigung geplanter Maßnahmen und neue unkonventionelle Wege in allen städtischen Ressorts notwendig. Im aktuellen Integrierten Klimaschutzkonzept – Strategie 2030 wird der städtebaulichen Planung zwar keine Schlüsselrolle bei der Problembewältigung zugeordnet, jedoch sind insbesondere im Bereich der planungsrechtlichen Sicherung von Neubebauung klimafreundliche Lösungen möglich bzw. kann interdisziplinär steuernd auf Mobilitätsverhalten und Energieversorgung eingegangen werden. Um den Fokus einer klimafreundlichen Stadtplanung möglichst breit zu

fächern, wurde die neue Aachener Checkliste zu Klimaschutz und –folgenanpassung angewendet. Die Liste ist mit Kommentaren versehen, um den Umgang den Einzelkriterien nachvollziehbar darzulegen. Aus Gründen der Transparenz soll die ausgefüllte Liste sowohl der Vorlage als auch als Anlage zur Begründung in der öffentlichen Auslegung offengelegt werden.

3.6.1 Klimaschutz

Die Wahl des Bauleitplanverfahrens ist ausschlaggebend für die Qualität und Dichte von Maßnahmen zum Schutz des Klimas. Bei einem Vorhaben- und Erschließungsplan gem. §12 BauGB bestehen durch eine parallel zu entwickelnde Hochbauplanung und den Durchführungsvertrag die besten Voraussetzungen zu einer nachhaltigen Sicherung der Klimaziele. Bei reinen Angebotsbebauungsplänen, die primär den Bestand sichern – wie im vorliegenden Fall – sind die Möglichkeiten der Einflussnahme auf private Eigentümer hingegen sehr begrenzt.

Das eigentliche Ziel des Bebauungsplans ist die Stärkung der schienengebundenen Infrastruktur, es dient somit dem allgemeinen Interesse zur Beschleunigung der individuellen Mobilität und des kollektiven Gütertransportes. Da die Eisenbahn über Oberleitungen an das Stromnetz angeschlossen ist, kann die elektrische Energie unmittelbar und effizient –ohne aufwendige Speichertechnologie- genutzt werden. Bei einer Nutzung elektrischen Stroms aus regenerativen Energiequellen erfüllt das Verkehrsmittel beste Voraussetzungen für ein klimafreundliches und nachhaltiges öffentliches Verkehrsmittel im öffentlichen Nah- und Fernverkehr und dient unmittelbar dem Schutz des Klimas. Zusätzlich erfährt der Güterverkehr eine Attraktivitätssteigerung und schafft zusätzliche Kapazitäten zum Umstieg von der Straße auf die Schiene. Auch wenn der Bebauungsplan keine planungsrechtliche Berechtigung für eine Festsetzung von Bahnanlagen hat, verschafft er dennoch dem Planfeststellungsverfahren den notwendigen Rahmen (Raum und Zeit) zur Umsetzung. Insoweit erfüllt der Bebauungsplan eine wesentliche Aufgabe zur Sicherung einer klimafreundlichen Mobilität. Die Steuerung verkehrlicher Entwicklungen ist eine zentrale Aufgabe der Bauleitplanung und kann nur als Angebotsbebauungsplan ohne entsprechende Verträge umgesetzt werden. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Gebäude werden durch einen eigenständigen Vorhaben- und Erschließungsplan geschaffen. Neben den Ansprüchen an eine gute Gestaltungsqualität sind in diesem Bebauungsplanverfahren auch konkrete Forderungen hinsichtlich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung z.B. durch eine vertragliche Bindung möglich und sollen angewendet werden.

Dennoch wurde, soweit im Geltungsbereich möglich, auf klimafreundliche Lösungen geachtet. Ein gut ausgebautes Wegenetz an Fuß- und Radwegen stärkt die emissionsfreie Mobilität. Durch das zusätzliche Angebot an separaten Wegen wird ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Im laufenden Verfahren wurde aufgrund von Stellungnahmen der Öffentlichkeit über eine Verschiebung der Wegetrasse in den Bahndambereich nachgedacht und eine Umsetzung geprüft. Eine Verlagerung würde nach Einschätzung des Fachbereiches Umwelt zu einem Totalverlust des schutzwürdigen Baumbestandes auf der Nordostseite des Bahndammes führen. Der Baumbestand ist derart ineinander verschlungen und ein Baum übernimmt Stützfunktionen für einen anderen, dass eine Entnahme unmittelbar betroffener Bäume die Instabilität des gesamten Bestandes bewirkt hätte. Aus Gründen des Klimaschutzes als CO₂-Senke und als Beitrag zur Klimaanpassung im Sinne einer Staubfiltration und sommerlichen Temperaturreduzierung sollen die Bäume erhalten werden. Diese Entscheidung hat jedoch zur Folge, dass wenn die Stadt Aachen das Grundstück erwerben kann und eine einvernehmliche Lösung mit dem Werkstattpächter gefunden wurde, Gebäude abgerissen und ggf. in den Baumbestand eingegriffen werden muss. In Abstimmung mit dem Fachbereich Klima und Umwelt wurde diejenige Variante gewählt, die den geringsten Eingriff in den Baumbestand bedeutet. Auf den restlichen Grundstücksflächen seitlich der Wegeverbindung sollen Grünflächen angelegt und zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Da mit einer Herstellung der Wegebaumaßnahme erst langfristig zu rechnen ist, da eine Veräußerung derzeit nicht zu erwarten ist und die Bäume auf Grundstücken Dritter stehen, soll die konkrete Bauausführung und die Entscheidung über Ersatzmaßnahmen nach Baumschutzsatzung erst zum Baubeschluss konkret getroffen und politisch beraten werden. Dies erscheint sinnvoll, da eine statische Festlegung (im Bebauungsplan) dynamisch (wachsender) Bäume erfahrungsgemäß dann problematisch wird, wenn absehbar ein langer Zeitraum zwischen der Schaffung des Planungsrechtes und der Umsetzung liegt. Entweder wachsen ungeschützte Bäume in den Bauschutz hinein, oder verlieren an Vitalität bzw. erleiden Sturmschäden. Sollte der Bedarf der Ersatzpflanzungen nicht vor Ort innerhalb der Grünfläche

umsetzbar sein, soll der Ausgleich im nahen Umfeld vorgenommen werden. Die Entsiegelung der vollflächig versiegelten Gewerbefläche wirkt sich positiv auf den Grundwasserhaushalt aus und verringert die sommerliche Aufheizung der Flächen.

Die zentrale Lage im städtischen Raum bietet sehr gute Möglichkeiten hinsichtlich einer klimaschonenden Mobilität. Für die potentiellen Nutzer ergeben sich kurze Wege zu Erholungsflächen z.B. dem gegenüberliegenden Kurgarten. Die geplante Radvorrangroute Kornelimünster verläuft unmittelbar über die Kurbrunnenstraße und tangiert das Plangebiet. Unmittelbar an der Kurbrunnenstraße liegen die Bushaltestellen Rosenquelle, die von den Linien 11, 21, 36, 51, SB 63 bedient werden und in enger Taktung den Hauptbahnhof, den Bushof und den Nord- und Südraum der Städteregion ansteuern. Der Hauptbahnhof ist auch fußläufig in wenigen Minuten erreichbar.

Als Chance für eine regenerative Erzeugung von elektrischer Energie wird eine Teilüberdachung der ebenerdigen Parkplätze durch aufgeständerte Fotovoltaikanlagen gesehen, die ins Stromnetz eingespeist oder unmittelbar als Energie für die Aufladung der E-Mobilität genutzt werden kann. Da es sich ausschließlich um städtische Flächen handelt, ist eine Umsetzung durch die Stadt oder die STAWAG grundsätzlich denkbar.

3.6.2 Klimaanpassung

Durch die topographische Lage der Stadt Aachen in einem Talkessel ist der Luftaustausch generell eingeschränkt, was zu klimatischen und lufthygienischen Problemen, je nach Wetterlage, führen kann. Vorhandene Kaltluftströme wirken diesen Problemen entgegen und sind in ihrer Funktionsweise zu erhalten. Das Plangebiet umfasst einen Bereich quer zum Tal des Wurmbaches, der etwa mittig unter der Bachstraße verrohrt verläuft. Dieses Bachtal hat einen entscheidenden Einfluss auf den Kaltluftstrom vomurtscheider Talraum in das Frankenberger Viertel. Das Burtscheider Viadukt kann, dank seiner großen Öffnungen, unter- bzw. durchströmt werden. Durch die Bebauung entlang der Kurbrunnenstraße ist derzeit schon eine Unterströmung der Bahnanlagen im westlichen Bereich des Bebauungsplans nur in sehr reduziertem Umfang möglich. Der östliche Teil des Viaduktes wird teilweise durch die Riegelwirkung des Baukörpers der Reha-Klinik Rosenquelle beeinträchtigt. Der andere Teil kann nahezu ungehindert durchströmt werden. Dieser freie Durchstrom muss aus klimatischen und lufthygienischen Gründen unbedingt freigehalten werden. Wie beschrieben soll die Nutzung der Parkpalette beibehalten und auf eine weitere Bebauung (inkl. einer Erhöhung der Parkpalette um ein weiteres Parkdeck) im Windschatten der Rosenquelle verzichtet werden, um die Barrierewirkung der Reha-Klinik nicht weiter zu verfestigen. Diese Entscheidung ist ausschließlich der Klimaanpassung zur Erhaltung bzw. Optimierung des Kaltluftstroms geschuldet. Der Schutz des Kaltluftstroms dient der Klimaerhaltung bzw. -anpassung, um in den zunehmenden Hitzeperioden einen ausreichenden Luftaustausch in das Frankenberger Viertel sicherzustellen.

Rein wegen der topographischen Situation sind Überflutungen im Bereich der Bachstraße nicht auszuschließen. Begünstigt durch die Tallage bildet der Verlauf der Bachstraße eine Mulde, die bei außergewöhnlichen Starkregenereignissen möglicherweise zu Überflutungssituationen führen kann.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist weitgehend versiegelt. Um Aufheizungseffekte in den Sommermonaten zu vermeiden und dem Niederschlagabfluss durch Regenwasserversickerung zu begegnen, ist es sinnvoll, die Flächenversiegelung so gering wie möglich zu halten. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist -auch nach Umsetzung der späteren Planung der Bahnbrücke- in etwa mit einem gleichbleibenden Versiegelungsgrad zu rechnen.

4. Begründung der Festsetzungen

4.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung der privaten Grundstücksflächen Flurstücke 2293 und 1657 wird Gewerbegebiet festgesetzt. Diese Festsetzung resultiert aus der Belastung der Verkehrsimmissionen, die an dieser Stelle Wohnnutzungen generell nicht zulässt bzw. ungesunde Wohnverhältnisse zur Folge hätte. Bei den Flächen handelt es sich um die Bereiche, die zu einem späteren Zeitpunkt für ein Brückenbauwerk und einem Inspektionsweg der DB AG genutzt werden sollen und zusätzlich mit einem Planzeichen, als Flächen die von Bebauung freizuhalten sind, versehen sind. Eine Bebauung der Gewerbegebiete sowohl über- wie unterirdisch ist nicht zulässig. Die Nutzung bezieht sich somit ausschließlich auf eine reine gewerbliche Freiflächennutzung, z.B. als offene Lagerflächen oder Stellplatzanlage. Die vorhandenen Nutzungen und baulichen Anlagen genießen Bestandsschutz. Bauliche Maßnahmen zur Bestandserhaltung und -unterhaltung und Nutzungsänderungen sind weiterhin zulässig. Durch die Festsetzungen sollen eine adäquate Nutzung und Weiterentwicklung des privaten Eigentums ermöglicht werden, jedoch unter dem Vorbehalt, dass keine neuen baulichen Anlagen in Form von Hochbauten (z.B. Gebäude) und Tiefbauten (z.B. Tiefgaragen) erstellen werden können. Die Festsetzung soll sicherstellen, dass einerseits das Grundstück bis zum Planfeststellungsbeschluss der Bahninfrastruktur sinnvoll genutzt werden kann, um dem Eigentümer nicht zusätzliche Beschränkungen aufzuerlegen und andererseits keine zusätzlichen Gebäude entstehen, die die Umsetzung des potentiellen Brückenbauwerks erschweren oder unmöglich machen.

4.2 Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind und ihre Nutzung

Im Bebauungsplan werden diejenigen Flächen der privaten Grundstücke, die für das Brückenbauwerk und den Inspektionsweg benötigt werden, als Flächen festgesetzt, die von Bebauung frei zu halten sind. Die Festsetzung dient dazu, den einzig möglichen Trassenverlauf für ein drittes Bahngleis im Streckenabschnitt des Burtscheider Viaduktes planungsrechtlich abzusichern und so eine Interimslösung bis zum erwarteten Planfeststellungsbeschluss des Fachplanungsrechtes zu schaffen. Die Festsetzung der von Bebauung frei zu haltenden Bereiche bewirkt eine Einschränkung der potentiellen baulichen Ausnutzbarkeit der betroffenen Grundstücke. Dies gilt für Gebäude oberhalb und unterhalb der Geländeoberfläche. Hochbauten, als auch Tiefbauten im Trassenverlauf würden den geplanten Gleisusbau unmöglich machen und damit einen negativen Einfluss auf die Verkehrsinfrastrukturentwicklung der Stadt und Region Aachen ausüben. Entweder stünden die Bauten unmittelbar im Weg des höhen- und radiengebundenen Gleisverlaufs oder eine statische Gründung des Bauwerks könnte aufgrund von Gebäuden oder Tiefgeschossen nicht erfolgen. Insoweit ist das Ziel der Festsetzung, den Status Quo der Nutzung bis zum Feststellungsbeschluss durch den Bebauungsplan planungsrechtlich zu sichern. Als Erschwernis in diesem Zusammenhang ist der Bestand des Hallengebäudes auf dem Flurstück 1657 zu werten, das einerseits einem Bestandsschutz unterliegt und andererseits in die festgesetzten Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind, hineinragt. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans genießt das Gebäude (bzw. Teile des Gebäudes) Bestandsschutz und kann nach den o.g. Maßgaben erhalten bzw. umgenutzt werden. Nach der vorliegenden Machbarkeitsstudie der DB AG liegt der Gebäudekörper in dem Korridor für das neue Brückenbauwerk und der geplante Inspektionsweg kann nicht umgesetzt werden. Ein konkreter Umgang mit dem Gebäude, die Frage, ob ein Abriss notwendig ist oder das Gebäude überbrückt werden kann, die Regelung der Grundstückseigentumsfragen sowie die Klärung von Entschädigungsansprüchen können ausschließlich im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Abwägungsrelevant für den Bebauungsplan ist allein die Nutzungsbeschränkung auf den Status Quo und den passiven Bestandsschutz. In dieser Abwägung der privaten Interessen des Grundstückseigentümers gegen die Gemeinwohlinteressen für ein leistungs- und zukunftsfähiges Schienennetz für den Personen- und Güterverkehr wird den Interessen der Allgemeinheit eine höhere Wertigkeit beigemessen. Auf den abgestimmten Kompromiss einer eingeschränkten Nachverdichtung sei an dieser Stelle lediglich hingewiesen, bei der das Hallengebäude abgerissen werden soll, um dem Hochhaus Platz zu verschaffen. Da jedoch die planungsrechtliche Sicherung der Nachverdichtung in einem unabhängigen Bauleitplanverfahren (Vorhaben- und Erschließungsplan) geschaffen werden soll und dieses Bebauungsplanverfahren ergebnisoffen zu führen ist, kann der geplante Umstand nicht in die Abwägung einbezogen werden und soll ausschließlich der Darstellung dienen, dass eine realistische Lösungsperspektive existiert. Durch die Übernahme und Festsetzung der jeweilig angrenzenden Nutzungen (von West nach Ost) Gewerbegebiet, Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Parkpalette - und Fläche für den Gemeinbedarf – entstehen den Eigentümern keine Nachteile

hinsichtlich der ausgeübten Nutzungen. Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung der bisher ausgeübten Nutzung werden von der Festsetzung nicht berührt. Die gegenwärtig vorhandenen Nutzungen als Stellplatzanlagen sind ohne Einschränkungen weiterhin verwendbar, da sich der Ausschluss nur auf die Erstellung von Gebäuden (Hoch-, Tiefbauten) bezieht.

4.3 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Öffentliche Parkpalette

Die städtische Parkpalette soll erhalten werden und weiterhin den ruhenden Verkehr aus Burtscheid und aus dem Frankenger Viertel aufnehmen. Nach Möglichkeit sollen die Stützen der neuen Brücke derart platziert werden, dass eine Anfahrt zu dem Tiefgeschoss erfolgen kann. Von einer Reduzierung der ebenerdigen Parkplätze im Bereich des freizuhaltenden Brückenkorridors ist mit einer hohen Wahrscheinlichkeit auszugehen. Ob zukünftig zwischen den Stützen geparkt werden kann ist derzeit nicht zu beantworten. Eine Kompensation der entfallenden Parkplätze durch Aufstockung der Palette um eine zusätzliche Ebene ist wegen der Sicherung der Durchlüftungssituation nicht möglich. Ein ungehinderter Luftaustausch in das Frankenger Viertel durch die Bögen insbesondere in den Sommermonaten dient dem Schutz des Stadtklimas und der Klimaanpassung und genießt einen höheren Rang als eine vollständige Kompensation an Parkplätzen im Plangebiet.

Um ggf. das Entwicklungspotential der aufgeständerten PV-Anlagen planungsrechtlich zu ermöglichen, wurde eine entsprechende Ausnahme definiert. Eine Beeinträchtigung des Belüftungsstromes ist nach Expertenmeinung nicht zu befürchten.

4.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Fußgänger und Radverkehr

Entlang der Nordseite wird auf dem Grundstück der DB AG eine Wegeverbindung von der Bachstraße bis zur Warmweiherstraße als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für Fußgänger und den Radverkehr festgesetzt. Diese Verbindung dient als sicherer Schulweg und kann für den Radverkehr genutzt werden.

4.5 Öffentliche Grünflächen

Im östlichen Mündungsbereich des Fuß- und Radweges sollen flankierend öffentliche Grünflächen angelegt und dauerhaft erhalten werden. Innerhalb der Grünflächen kann eine Pflanzung von Bäumen erfolgen.

4.6 Nachrichtliche Übernahmen

Bahnanlagen

Wegen der Abgrenzung des Geltungsbereiches und der Notwendigkeit zur Festsetzung der Rad- und Fußwegeverbindung zur Moltkestraße liegen Bahnanlagen im Plangebiet. Die Gleistrasse, Teile des Viaduktes und der Bahndamm wurden nachrichtlich als bestehende Bahnanlagen dargestellt. Dabei wurden die Nutzungsfestsetzungen auf die Ebene 0 bezogen, d.h. die bestehenden Bahnanlagen werden durch die öffentlichen Verkehrsflächen unterbrochen. Auf eine Darstellung der Bahnanlagen auf der Ebene 1 (Hochlage) wird verzichtet, da es sich nicht um eine Festsetzung, sondern um eine nachrichtliche Übernahme handeln würde und dies zum Verständnis nicht wichtig erscheint.

Thermalwasserschutz

Unterhalb von Teilen des Geltungsbereiches verläuft ein Thermalquellenbereich, der nach Aussage der Unteren Wasserbehörde der Stadt Aachen unter besonderem Schutz steht. Damit Gründungen / Bauwerke nicht in den geschützten Bereich einbinden, wird eine maximale Eindringtiefe definiert. Nach der Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde darf westlich der Bachstraße ein Höhenkorridor von 165,00 m ü. NHN nicht unterschritten werden. Östlich der Bachstraße ist die Eindringtiefe von Bauwerken auf einen Höhenkorridor von 166,00 m ü. NHN beschränkt. Jegliche Eingriffe in den Boden sind mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Da der Bebauungsplan keine zusätzlichen Baurechte auslöst und in der Hauptsache bestandssichernde Festsetzungen trifft, ist eine Definition der Tiefenbegrenzung als Maß der baulichen Nutzung nicht sinnvoll. Darüber hinaus wird vorausgesetzt, dass die Forderung der Unteren Wasserbehörde durch bestehende wasserschutzrechtliche Bestimmungen ausreichend geschützt ist und eine nachrichtliche Übernahme ausreicht. Das Fachplanungsrecht zur Sicherung des Brückenbauwerks muss sich mit dieser Thematik auseinandersetzen, da zur Gründung

(Pfahlgründung) der Brückenpfeiler mit hoher Wahrscheinlichkeit in den geschützten Horizont eingreifen wird und ein Benehmen mit der Unteren Wasserbehörde herzustellen ist. Bei der statischen Sanierung des historischen Brückenbauwerks wurden ausweislich der Ergänzung zur Machbarkeitsstudie (Anlage 1.3) ebenfalls Pfahlgründungen vorgenommen, die in den kritischen Bereich abgeteuft und mit der UWB abgestimmt wurden. Insoweit ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung von Auflagen eine derartige Tiefengründung möglich ist und die Zielvorstellungen des Bebauungsplans 997, Freihaltung des Trassenverlaufes mit dem Ziel, dass ein neues Brückenbauwerk geplant und gebaut werden kann, vollzugsfähig ist.

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich bzw. im direkten Umfeld befinden sich Baudenkmale als wesentliche Zeugnisse vergangener Baukulturen, die bei Planungen im Nahbereich zu berücksichtigen bzw. einvernehmlich mit den Denkmalbehörden abzustimmen sind.

- Viadukt der Rheinischen Eisenbahn
- Kurbrunnenstraße 18 (Fabrik Montanus)
- Kurbrunnenstraße 6 (ehemalige Volksschule)
- Am Viadukt 3 (Fabrikanlage Mannesmann)
- Gartenpavillon J. Couven (im Kurgarten an der Kurbrunnenstraße)
-

Besonders hervorzuheben ist dasurtscheider Viadukt als monumentales und gut erhaltenes Brückenbauwerk aus der Pionierzeit des Bahnverkehrs. Dieses Bauwerk dominiert das Ortsbild und gibt ein Zeugnis der Bahngeschichte. Leider ist jedoch die Bauwerkskrone zu schmal, um ein zusätzliches Bahngleis aufnehmen zu können und den Bahnverkehr des 21. Jahrhunderts zu bewältigen. Zur Beseitigung des Engpasses der Bahninfrastruktur ist eine Neuerrichtung eines zusätzlichen Brückenbauwerks erforderlich. Da die Bestandsbebauung an der Nordseite des Viaduktes bis unmittelbar an das Bauwerk heran reicht ist der Planungskorridor auf der Südseite alternativlos. Auch ist in dem dicht bebauten Siedlungsraum der Stadt Aachen keine andere Trassenführung zwischen den Bahnhöfen Rothe Erde – Hauptbahnhof – Schanz denkbar. Durch die neue Brücke ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung der derzeit weitgehend freien Sicht auf das Baudenkmal zu rechnen. Da das Viadukt ursprünglich komplett freigestellt war, ist diese Einschränkung der Wahrnehmbarkeit unwiederbringlich aber im Kontext der Bahngeschichte und deren Fortentwicklung in die Zukunft nachvollziehbar und sinnvoll. Gerade weil das historische Bauwerk als ein Zeugnis hoher Baukunst gewertet werden muss, besteht eine hohe Gestaltungsherausforderung für das neue Bauwerk. So kann im Idealfall das schwere historische Ziegelbauwerk neben einem sehr leichten filigranen neuzeitlichen Ingenieurbauwerk auf den Betrachter wirken und das Spannungsfeld zwischen Alt und Neu im Hinblick auf die Baukunst darstellen. Durch den Bebauungsplan Nr. 997 werden keine unmittelbaren baulichen Maßnahmen planungsrechtlich gesichert, die einen Einfluss auf das Baudenkmal haben. Bei der Konzeption des neuen Brückenbauwerks und der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens sind die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Da die Planungshoheit für die Bauleitplanung der Kommune bei übergeordneten Planungen endet, sind insbesondere die Denkmalbehörden gefordert, für eine denkmalverträgliche Brückenplanung zu sorgen.

Die Bauleitplanung Nr. 997 hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die genannten Baudenkmale in der Umgebung. Hingegen ist bei dem Planfeststellungsverfahren für das Brückenbauwerk der Umgebungsschutz der ehemaligen Volksschule und ggf. der ehemaligen Fabrikanlage Mannesmann zu betrachten. Der Vorhaben- und Erschließungsplan zur Nachverdichtung des Grundstücks Kurbrunnenstraße muss sich mit den Baudenkmalen Fabrik Montanus und Viadukt auseinandersetzen. Der Gartenpavillon J. Couven nimmt hier eine Sonderstellung ein, da einerseits die Lage im Kurgarten abseits der Planungen liegt und andererseits der Pavillon transloziert wurde und von dem Standort keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Umgebung ausgehen.

4.7 Hinweise

Kampfmittelverdachtsflächen

Luftbilder aus den Jahren 1939 -45 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe. Auch wenn kein konkreter Verdacht auf das Vorhandensein von Kampfmitteln oder Bombenblindgängern vorliegen, empfiehlt der Kampfmittelbeseitigungsdienst eine Überprüfung der zu bebauenden Flächen. Insbesondere bei der Baumaßnahme zur Erstellung des Fuß- und Radweges (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) ist eine Untersuchung im Vorfeld der Baumaßnahme erforderlich.

Bodendenkmalschutz

Die Grundstücke im Plangebiet sind fast vollständig versiegelt, so dass archäologische Prospektionen nur unter extrem erschwerten Bedingungen durch eine Beseitigung der Oberflächenversiegelung und -nutzung durchgeführte werden können und somit als nicht wirtschaftlich zumutbar einzustufen sind. Aufgrund des dokumentierten archäologischen Zustandes werden im Geltungsbereich mit einer hohen Wahrscheinlichkeit archäologisch bedeutsame Funde und Befunde vermutet, die eine Prospektion im Bauleitplanverfahren rechtfertigen würden. Aufgrund der beschriebenen Oberflächensituation und der damit verbundenen Unzumutbarkeit wurde mit dem LVR abgestimmt, dass der Untersuchungsrahmen im Zuge der Baustellenumsetzung erfolgen kann. Ein Vorhabenträger hat dort, wo er in den Boden eingreift, und wo sich nach wissenschaftlicher Vermutung Bodendenkmäler befinden, deren wissenschaftliche Untersuchung, die Bergung von Funden und die Dokumentation der Befunde sicherzustellen. Die Kosten hierfür sind im Rahmen des Zumutbaren vom Vorhabenträger zu tragen. Zur Umsetzung der archäologischen Untersuchung sind die Beauftragung einer archäologischen Fachfirma sowie die Beantragung einer Grabungsgenehmigung bei der Oberen Denkmalbehörde notwendig.

Die Genehmigung ist der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Aachen vor Beginn der Erdarbeiten vorzulegen. Beim Auftreten besonders bedeutender Bodendenkmäler ist deren Unterschutzstellung und damit einhergehend deren Erhalt in situ zu rechnen, wenn ein überwiegend öffentliches Interesse an ihrer Erhaltung besteht. In diesem Fall ist möglicherweise mit Umplanungen zu rechnen. Der Hinweis auf die archäologische Situation ist insbesondere im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren von Belang und eine frühe Auseinandersetzung mit den Belangen der Bodendenkmalpflege ist anzuraten.

5. Umweltbelange

Lärmschutz

Nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden §§ 3 u. 4 Abs. 1 BauGB und vor der Trennung des Geltungsbereiches in zwei eigenständige Bauleitplanverfahren wurde ein Gutachten zum Umgebungslärm, hervorgerufen durch Verkehrsemissionen, durch die Stadt Aachen beauftragt. Dieses Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Schallimmissionen, die auf das Plangebiet durch den Schienen- und Straßenverkehr tags wie nachts einwirken, derart hoch sind, dass eine schutzbedürftige Wohnnutzung grundsätzlich nicht möglich erscheint. Insofern kommt ausschließlich eine Nutzung als Gewerbegebiet in Betracht. Diese Nutzungsoption deckt sich mit den Vorstellungen des Eigentümers Kurbrunnenstraße 22, der für die Nachverdichtung eine Hotel- oder Büronutzung favorisiert. Auch wenn der Bebauungsplan eine bauliche Nutzung explizit gem. § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB ausschließt, ist dennoch eine Nutzung festzulegen. Aus den vorgenannten Gründen wurde eine Nutzung als Gewerbegebiet definiert.

Altlastenverdacht

Aufgrund der gewerblichen Vornutzung der Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans existieren diverse Altlastenverdachtsflächen. Drei Altlastenflächen ragen in bzw. liegen im reduzierten Geltungsbereich. Zur Klärung der Relevanz wurden zwei Gutachten erstellt, die eine Unbedenklichkeit für die aktuelle bzw. geplante Nutzung ergaben. Möglicherweise ergeben sich maximal abfallrechtliche Aspekte bei Bodeneingriffen und Handlungsanweisungen zur Deponierung für den Aushub.

Grundwasserschutz / Thermalwasserschutz

Der überwiegende Teil des Plangebietes liegt im sensiblen Bereich des Burtscheider Thermalquellenzuges. Eine negative Beeinträchtigung des Quellenzuges kann im sensiblen Bereich unmittelbar erfolgen, so dass das Schutzerfordernis in diesem Bereich sehr hoch anzusetzen ist. Insbesondere Eingriffe in den Untergrund bedürfen einer sehr kritischen Überprüfung. Gemäß § 53 Abs. 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) kann die Untere Wasserbehörde (UWB) auch außerhalb eines Heil- /Thermalquellenschutzgebietes schützende Entscheidungen / Festsetzungen treffen, wenn anderenfalls der mit der Festsetzung verfolgte Schutzzweck gefährdet wäre. Gegen die geplante Aufstellung bestehen seitens der UWB bezüglich des Thermalquellenschutzes grundsätzlich Bedenken. Diese Bedenken können nur ausgeräumt werden, wenn mindestens folgende Beschränkungen / Anforderungen berücksichtigt werden. Aufgrund der relativ starken Geländemorphologie im Plangebiet ist es sinnvoll, den Bereich aus der Sicht des Thermalquellenschutzes in zwei Bereiche aufzuteilen. Eine entsprechende Grenzlinie stellt die Bachstraße dar. Neben allgemeinen Beschränkungen, die für beide Bereiche gelten, hat die UWB für den westlichen Bereich eine Maximalaushubtiefe von 165,00 m ü. NHN und für den östlichen Bereich eine Maximalaushubtiefe von 166,00 m ü. NHN definiert. Demnach wäre maximal ein Tiefgeschoss möglich.

Da nach der Reduzierung des Geltungsbereiches keine direkten planungsrechtlichen Voraussetzungen für Baumaßnahmen geschaffen werden, die einen Eingriff in den Boden zur Folge haben werden, soll auf eine Festsetzung zu der maximalen Eingriffstiefe in den Boden verzichtet werden und statt dessen das Thermalwasserschutzgebiet nachrichtlich übernommen werden. Auf die Erforderlichkeit zur Abstimmung von Bodeneingriffen in die geschützten Thermalwasserschichten mit der UWB wird hingewiesen.

Baumbestand

Die Wahl der Fuß- und Radwegtrasse wurde nach den Aspekten des Baumschutzes bestimmt. Der Trassenverlauf mit dem geringsten Einfluss auf den schützenswerten Baumbestand wurde ausgewählt. Da eine Inanspruchnahme des Flurstücks 2224 erst durch die Ausübung des Vorkaufsrechtes erfolgen soll, ist der Zeitpunkt der Umsetzung der Baumaßnahme derzeit nicht zu definieren. Zudem ist die Entwicklung des Baumbestandes dynamisch und kann sich durch Hineinwachsen in die Schutzpflicht oder durch Absterben ändern. Insoweit ist eine konkrete Festlegung in einem statischen Bebauungsplan nicht sinnvoll und entspricht auch nicht dem Wesen der Baumschutzsatzung. Der Eingriff in den Baumbestand ist also dann zu bewerten, zu beantragen und auszugleichen, wenn die Baumaßnahme konkret ansteht. Falls eine Inanspruchnahme des Flurstücks Nr. 2224 möglich werden sollte, ist im Rahmen der dann stattfindenden Planung der Baumschutz zu berücksichtigen.

Eingriff / Ausgleich

Ein ökologischer Ausgleich des Eingriffs gemäß Bundesnaturschutzgesetz ist bei Verfahren der Innenentwicklung gemäß §13 a BauGB nicht notwendig. Aufgrund der nahezu vollflächigen Versiegelung im Plangebiet würde sich ein Ausgleichsbedarf voraussichtlich kaum einstellen.

6. Auswirkungen der Planung

Der Bebauungsplan sichert die Freihaltung des Brückenbauwerks für ein zusätzliches Gleis im Streckenabschnitt Burtscheider Viadukt für die DB - Strecke Aachen-Köln. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Freihaltung der Trasse als Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren. Damit wirkt der Bebauungsplan indirekt auf das neue Brückenbauwerk ein und bereitet dessen Umsetzung vor. Das zusätzliche Brückenbauwerk wird das Ortsbild erheblich verändern. Der gegenwärtig z.T. freie Blick auf das imposante denkmalgeschützte Viadukt wird durch das geplante neue Brückenbauwerk stark eingeschränkt. Zur Sicherung eines größtmöglichen Einfügens in den besonderen städtebaulichen Kontext erscheint eine intensive Auseinandersetzung mit der Gestalt des neuen Brückenbauwerks zwingend. Die DB AG ist für die Umsetzung des Planfeststellungsverfahrens und die bauliche Ausführung allein verantwortlich. Aufgrund der prominenten Lage im Stadtgebiet sollte die Stadt Aachen Einfluss auf die Gestaltung des Ingenieurbauwerks nehmen, um ein positives Nebeneinander des historischen und neuzeitlichen Bauwerks sicherzustellen.

Durch die Vorbereitung zur Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen für ein zusätzliches Brückenbauwerk entstehen den jeweiligen Eigentümern durch die Festsetzungen des Bebauungsplans Einschränkungen hinsichtlich potentieller Nachverdichtungsmaßnahmen. Durch die Festsetzung von Nutzungskategorien entsprechend den Bestandsnutzungen sollen hingegen Härten bei der ausgeübten Nutzung vermieden werden. Eine Bebaubarkeit der verbleibenden privaten Restparzellen in den Gewerbegebieten erscheint möglich.

Die vorgesehenen Fuß- und Radwegeverbindungen werden dem nicht motorisierten Verkehr wesentlich verbesserte Bedingungen und eine bislang verborgene Erlebbarkeit des historischen Viadukts verschaffen. Die planungsrechtliche Sicherung des Fuß- und Radweges ist mit einer Inanspruchnahme von Grundstücken der DB-AG und drei privaten Eigentümer*innen verbunden. Das Flurstück 2224 (Warmweiherstraße) muss zur Umsetzung der Planung komplett verändert werden. Die vorhandenen Gebäude müssen abgerissen und das Gelände entsiegelt und angepasst werden. Im Falle einer Veräußerung des Grundstücks kann die Stadt Aachen das Vorkaufsrecht gem. § 24 BauGB ausüben und nach Eigentumswechsel die Wegebaumaßnahme umsetzen. Die Immobilie wird als Kfz-Werkstatt gewerblich genutzt und stellt die Existenzgrundlage für den Pächter dar. Um Härten zu vermeiden soll eine Entwicklung nur einvernehmlich erfolgen. Die Stadt Aachen kann z.B. bei der Suche nach einem Ersatzstandort behilflich sein. Ein Vorkaufsrecht besteht nach dem Krafttreten des Bebauungsplans auch für die beanspruchten Teilflächen der Parzellen 1148 und 1669. Angesichts der geringen Flächenanteile sollte jedoch nach einer vertraglichen Vereinbarung jenseits des Vorkaufsrechtes gesucht werden.

Mit Rücksichtnahme auf die vorhandenen und potentiell möglichen Nutzungen werden für die von Bebauung freizuhaltenden Flächen Gewerbegebiete festgesetzt. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans besteht bis zur Umsetzung des Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit, die Teile der privaten Grundstücke als der Baugrundstücke zu verwenden, was hinsichtlich der Ausnutzung des Maßes der baulichen Nutzung für die Eigentümer Vorteile bietet. Die unmittelbar anschließenden Grundstücke sind grundsätzlich bebaubar, was durch entsprechende Entwürfe nachgewiesen wurde. Für den Bereich der Nachverdichtung Kurbrunnenstraße 22 ist hierfür die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans notwendig.

7. Kosten

Die Bauleitplanung zur Freihaltung der Trasse für das neue Brückenbauwerk verursacht unmittelbar keine Kosten. Grunderwerb, Planungs- und Herstellungskosten für das Brückenbauwerk sind durch die DB AG zu tragen. Da die Bauleitplanung einen unmittelbaren Einfluss auf die tatsächlich ausgeübte Nutzung (Stellplatzanlagen) nimmt und diese Nutzungen auch nach Rechtskraft des Bebauungsplans bis zum Planfeststellungsverfahren zulässig sind, werden Entschädigungsansprüche nach einer Ersteinschätzung nicht gesehen.

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

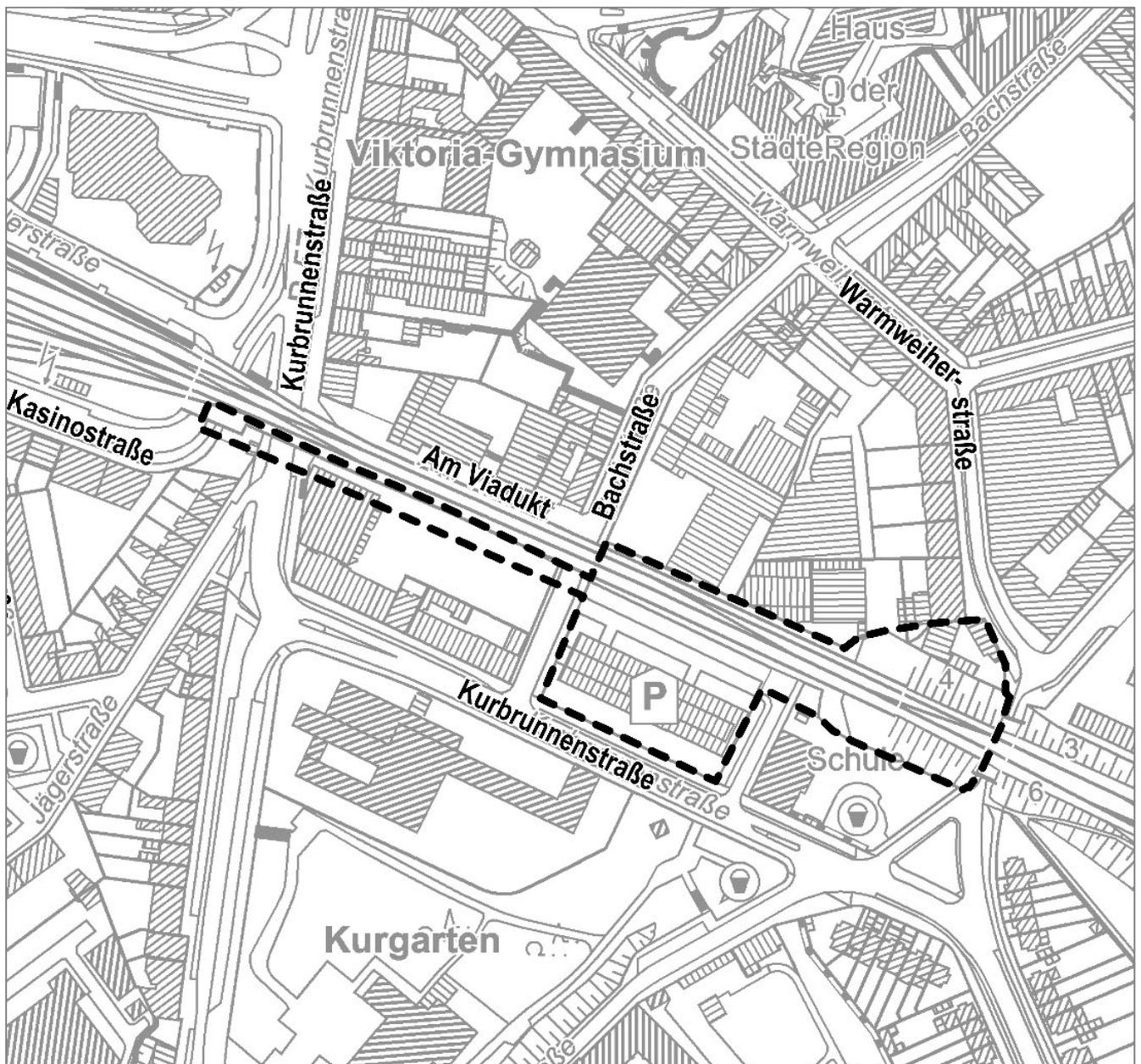
8. Plandaten

Gewerbegebiet	1.423 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Parkpalette)	3.631 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fuß- und Radweg)	688 m ²
Öffentliche Grünfläche	399 m ²
Fläche für den Gemeinbedarf (Schule)	86 m ²
Bahnanlagen	3.837 m ²
Öffentliche Verkehrsflächen	899 m ²
Geltungsbereich	10.787 m²

Abwägungsvorschlag über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Bebauungsplan –Kurbrunnenstraße/Bachstraße–

für den Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln
im Stadtbezirk Aachen-Mitte
zur frühzeitigen Beteiligung



Lage des Plangebietes

Hinweis: Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit vom 04.02. bis 08.03.2019 wurde für einen Geltungsbereich einschließlich der Grundstücke an der Kurbrunnenstraße/Bachstraße und an der Kasinostraße durchgeführt. Die Ziele des Bebauungsplans umfassten, neben der planungsrechtlichen Sicherung der Grundstücke zum Neubau eines weiteren Brückenbauwerks und der Fuß-/Radwegverbindung, die bauliche Nachverdichtung der von der Brückenplanung tangierten privaten Grundstücke. Die zahlreichen Eingaben der Öffentlichkeit bezogen sich auf den gesamten Geltungsbereich und sämtliche Ziele des Bebauungsplans.

Die Verwaltung der Stadt Aachen hat nach der Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen, den Gesamtgeltungsbereich in zwei eigenständige Bauleitplanverfahren aufzuteilen:

1. Angebotsbebauungsplan (Trasse neues Brückenbauwerk, Fuß- und Radwegeverbindung, vorh. Parkpalette)
2. Vorhaben- und Erschließungsplan VEP (bauliche Nachverdichtung privates Grundstück, Kurbrunnenstraße 22)

Die Eingaben der Öffentlichkeitsbeteiligung werden nun inhaltlich wie räumlich den Teilbebauungsplänen zugeordnet und entsprechende Abwägungsvorschläge erarbeitet. In den Fällen, die eine eindeutige Zuordnung nicht zulassen, werden die Anregungen in beide Bauleitplanverfahren einbezogen und abgewogen. Die Zuordnung wird jeweils kenntlich gemacht. Alle Eingaben aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung können so ausreichend gewürdigt werden.

1 – 12. Eingabe vom 27.02.2019

350 53 - 2017

Vorname

Strasse+Nr.

Land

Email

An die Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
FB 61/201
z. Hd. **Herrn Jan Willen**
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen



Petition – Widerspruch gegen den Bebauungsplan – Kurbrunnenstraße/Bachstraße-
Bau eines Hochhauses am Aachener Viadukt in Burtscheid

Sehr geehrter Herr Willen,

hiermit lege ich frist- und formgerecht **vor dem 8. März 2019** Widerspruch ein gegen den obigen Bebauungsplan. Ich begründe meinen Widerspruch wie folgt:

Im Rahmen des Bebauungsplanes wurde mir zur Kenntnis gebracht, dass für den Bereich Kurbrunnenstraße/Bachstraße durch die Deutsche Bahn AG ein weiteres Viadukt auf der burtscheider Seite des bestehenden Viaduktes errichtet werden soll. Weiterhin soll angedacht sein, auf dem jetzt in der Bachstraße befindlichen Parkplatz und der stillgelegten Klettersporthalle der Firma Move eine Bebauung vorgesehen sein soll. Im Bereich dieser ehemaligen Kletterhalle ist wie in der unten aufgeführten Entwurfsskizze u.a. ein Hochhaus von bis zu 10 geschossen neben den Gebäude Kurbrunnenstraße 22 vorgesehen.

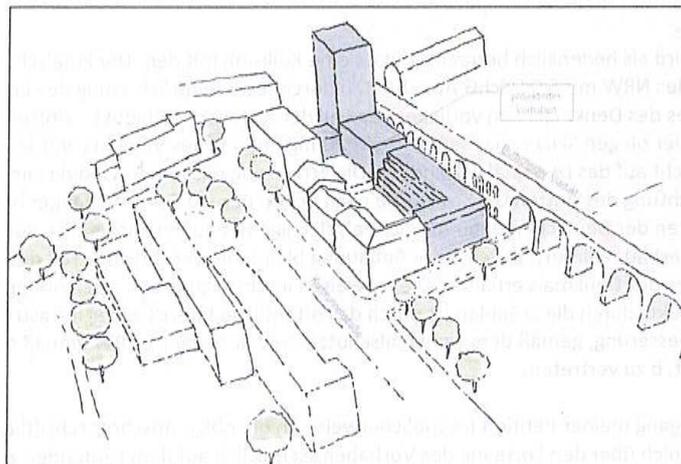


Abb. 1 Vorhaben, Entwurf Kada-Willfeld-Architekten – Aachen (Ursprungsplanung)

Ich trage folgende Einwände vor:

- a) Die Ansicht Burtscheids würde durch das Hochhaus beeinträchtigt werden. Der bisherige Blick von der Brücke (Anfahrt per Bahn) in Richtung der beiden burtscheider Kirchen würde durch das geplante Hochhaus beherrscht.
- b) Das geplante Hochhausgebäude würde eine Traufhöhe von ca. 30 m erreichen. Diese Höhe sollte nach unten angepasst werden und die Traufhöhe der zu planenden Bebauung sollte die Höhe des Viadukts nicht überschreiten.
- c) Eine Klärung des Parkraummanagements ist unbedingt erforderlich, da durch die Verdichtung der Bebauung weiterer Bedarf erzeugt wird. Sollte der Parkplatz zum Teil durch den Viadukt des dritten Gleises entfallen und die bisherigen Parkplätze auf dem Grundstück Kurbrunnenstraße 22, sind die Kurparkterrassen als Veranstaltungsort, sowie die Anlieger und Besucher als auch Kunden der Umgebung betroffen. Die Schaffung von Tiefgaragen erscheint unter der Berücksichtigung des Schutzgebiets der Thermalquellen als sehr problematisch, da in diesem Schutzgebiet ausschließlich ein Geschoss unter Flur errichtet werden kann.
- d) Weiterhin würde der bisherige Charakter der Bebauung südlich der Bahnlinie deutlich verändert. Dies kann dann unter Umständen zu weiteren Großbauten in Richtung Zentrum von Burscheid führen, die den Charakter des Viertels komplett verändern würden.
- e) Der Planungsstand des dritten Gleises ist noch nicht soweit ausgereift, dass die architektonische Gestaltung erkennbar ist. Es wird meinerseits empfohlen, bevor ein Bauungsplan für die fragliche Fläche erlassen wird, die Planung der Deutschen Bahn AG abzuwarten, um ein Gesamtbild konzeptionieren zu können. Weiterhin ist es nicht sinnvoll, Planungen schon zu ermöglichen, wenn im Anschluss durch eine Überschneidung Konflikte entstehen können. Wir bitten darum, die genaue Planung des 3. Gleises abzuwarten, um dann im Anschluss die Überarbeitung des Bauungsplans umzusetzen.
- f) Ich betrachte es als nicht genehmigungsfähig, unmittelbar neben einer zu errichtenden Bahntrasse mit elektrischer Oberleitung ein voraussichtlich doppelt so hohes Gebäude als den bestehenden Viadukt zu errichten. Im Brandfall bestünde die Gefahr, dass Menschen im Dienst zu Schaden kommen können, dadurch dass Löschwasser mit der Oberleitung mit einer Spannung von 15.000 V in Berührung kommt. Die Abstände zur Oberleitung sind in der Norm VDE 0132:2015-10 geregelt. Der Mindestabstand hat 3 m bei einer Spannung von bis zu 110.000 Volt zu sein. Dies wird beim jetzigen Planungsstand nicht eingehalten, insbesondere dann, wenn auf dem geplanten Weg zwischen Viadukt und geplantem Hochhaus angeleitet wird. Die Leiter überschreitet dann die Oberleitungshöhe.
- g) Es wird als bedenklich betrachtet, dass eine Kollision mit dem Denkmalschutzgesetz des Landes NRW mit § 9 DSchG Abs. 1 Pkt. b durch die Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Denkmals - im vorliegenden Fall der historische Viadukt - eintreten würde. Die auf der obigen Skizze zu ersehende Bebauung entlang des Viadukts würde vollständig die Ansicht auf das Denkmal verhindern. Die Errichtung des neuen Viadukts im Rahmen der Errichtung des dritten Gleises würde nach den in der jüngsten Vergangenheit realisierten Bauten der Deutschen Bahn AG nicht als flächige Bebauung ausgeführt, sondern als Pfeilerbau realisiert. Durch diese Bebauung bleibt ein wesentlicher Teil des Erscheinungsbildes des Denkmals erhalten. Die teilweise Einschränkung des Erscheinungsbildes des Viadukts durch diese Säulen ist durch das öffentliche Interesse der Infrastrukturverbesserung, gemäß dem Denkmalschutzgesetz des Landes NRW gemäß § 9 DSchG Abs. 2 Pkt. b zu vertreten.

Ich bitte den Eingang meiner Petition freundlicherweise an die obige Anschrift schriftlich zu bestätigen und mich über den Fortgang des Vorhabens schriftlich auf dem Laufenden zu halten.

Aachen, den 27.2.2019

Gez.

Es wurden insgesamt 12 inhaltsgleiche Eingaben von 12 unterschiedlichen Absendern eingereicht. Da es sich um wortgleiche Eingaben handelt wird exemplarisch nur eine Eingabe eingestellt und eine Stellungnahme der Verwaltung erstellt, die jedoch für alle 12 Eingaben gleichermaßen gilt.

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 1 - 12:

a) Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

b) Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

c) Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Eine definitive Aussage zum Entfall von öffentlichen Parkplätzen lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht treffen, da die Konstruktion des neuen Brückenbauwerks noch unbekannt ist und mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht bis zum Abschluss des Bauleitplanverfahrens vorliegen wird. Ziel der Stadt Aachen ist es, eine möglichst große Anzahl öffentlicher Stellplätze zu erhalten, um den Bedarf nach Lehrerstellplätzen, Ausweichparkplätzen für das Frankenberger Viertel und dem Burtscheider Norden zur Verfügung zu stellen. Dennoch ist zu erwarten, dass konstruktionsbedingt Plätze entfallen werden. Zusätzliche Parktiefgeschosse werden wegen der Thermalwasserschutzgebietsausweisung und auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein. Insofern muss mit einer Reduzierung der Parkplätze gerechnet werden, die aufgrund nicht vorhandener Alternativflächen hingenommen werden muss. Die Stadt Aachen wird die Belange des Erhalts des ruhenden Verkehrs bei dem nachgeordneten Planfeststellungsverfahren entsprechend vertreten und sich für ein diese Belange beachtendes Bauwerk einsetzen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zurückzuweisen.

d) Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

e) Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und VEP

Wie im Erläuterungstext beschrieben, ist das Ziel der Bauleitplanung eine Ermöglichung des dritten Gleises. Als bedeutende Infrastrukturmaßnahme genießt dieses Ziel absolute Priorität. Es wurde ein Bauantrag für ein privates Bauvorhaben eingereicht, dessen Umsetzung das zusätzliche Gleis unmöglich gemacht hätte. Als Instrument zur Schaffung eines Zeitkontingents zur Aufstellung eines Bebauungsplans wurde eine Veränderungssperre erlassen, die jedoch einer gesetzlichen Befristung unterliegt. Aufgrund dieser gesetzlichen Befristung ist es nicht möglich, das Planfeststellungsverfahren des Brückenbauwerks abzuwarten. Insofern muss hingenommen werden, dass der Bebauungsplan ein Angebot für ein Brückenbauwerk schafft, dessen Konstruktion und Ausführung nicht hinlänglich bekannt ist. Eine Schaffung von Angeboten für nachgeschaltete Verfahren ist bei Bauleitplanverfahren durchaus üblich, da ausreichend rahmensetzende Festsetzungen getroffen werden können. Grundsätzlich wäre es wünschenswert, wenn eine Ausführungsplanung des neuen Brückenbauwerkes bei der Erstellung des Bebauungsplans vorliegen und berücksichtigt werden könnte, um konkretere Festsetzungen treffen und Auswirkungen der Planung einschätzen zu können. Leider wurde durch die Einreichung des Bauantrages ein formaler Akt eingeleitet, auf den die Stadt Aachen reagieren muss und eine zeitparallele Bearbeitung der Stadt und der DB AG nicht zulässt. Die Stadt Aachen wird sich jedoch für eine Ausführung des neuen Brückenbauwerks einsetzen, die den Ansprüchen an die besondere städtebauliche und denkmalpflegerische Situation gerecht wird.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zurückzuweisen.

f) Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Ein Bebauungsplan schafft lediglich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung. Nachgeschaltet nach dem Inkrafttreten des Bebauungsplans muss das konkrete Vorhaben bei der Bauaufsichtsbehörde beantragt werden. Zu diesem Zeitpunkt muss der sachverständige Nachweis erbracht werden, dass das Bauvorhaben allen Bauvorschriften entspricht. Der Nachweis bzw. die Prüfung des Brandschutzes ist Gegenstand des Bauantrages bzw. des Baugenehmigungsverfahrens und nicht des Bebauungsplanverfahrens. Dennoch unterliegen die Festsetzungen des Bebauungsplans einem Vollzugsvorbehalt. Nur Festsetzungen, die tatsächlich vollzogen werden können, sind gerechtfertigt. Insoweit wurde der Sachverhalt bezüglich der Oberleitungen und den daraus resultierenden Gefahren bei einer möglichen Brandbekämpfung mit der zuständigen Feuerwehr abgestimmt. Demnach kann grundsätzlich festgehalten werden, dass die Feuerwehr nicht in der schmalen Abstandsfläche zwischen neuem Brückenbauwerk und Gebäuden anleitern muss, da bei Brüstungshöhen $\geq 8,00$ m Hubrettungsfahrzeuge eingesetzt werden und diese auf speziell vorgesehenen Aufstellflächen platziert werden müssen. Voraussichtlich kämen die Kurbrunnenstraße oder der Innenhofbereich des Vorhabens als Aufstellflächen in Frage. Näheres ist im Baugenehmigungsverfahren zu bestimmen. Außerdem ist die Feuerwehr autorisiert, elektrische Anlagen, die eine Gefährdung bei Löscharbeiten darstellen, stromlos stellen zu lassen. Dies gilt auch für Oberleitungen der DB. Insofern steht dem Gesamtkonzept aus Brückenbauwerk und Gebäuden zur Nachverdichtung, der vorbeugende Brandschutz grundsätzlich nicht entgegen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

g) Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Durch den Neubau des Brückenbauwerks ist mit einer Verschlechterung der Sichtbeziehung von Süden (Kurbrunnenstraße/Bachstraße/Kurgarten) auf das Baudenkmal Burtscheider Viadukt auszugehen. Sowohl der neue Brückenkörper als auch die konstruktionsbedingten Pfeiler werden Teile des Baudenkmals verdecken und die derzeit weitgehend freie Sicht auf das Baudenkmal beeinträchtigen. Der minimierte lichte Abstand der beiden Brücken zueinander von ca. 1,30 m lässt eine Sichtperspektive von Süden -ohne den Neubau- nicht mehr zu. Diese Einschränkung der bisherigen weitgehend freien Sicht muss akzeptiert werden, da der sehr wichtigen Infrastruktureinrichtung zur Stärkung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs eine höhere Priorität als dem Umgebungsschutz des Baudenkmals beigemessen wird. Insofern rückt die geplante Neubebauung des Grundstücks Kurbrunnenstraße 22 nicht an das Baudenkmal Viadukt, sondern an das geplante neue Brückenbauwerk. Die Schließung der Baulücke an der Bachstraße und eine Neubebauung parallel zum neuen Brückenbauwerk werden grundsätzlich für vertretbar gehalten. Nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung hat es eine Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und den Denkmalbehörden gegeben und es wurde ein Kompromiss zur Sichtbarmachung des zentralen Brückenwiderlagers vereinbart. Durch den Beschluss der Stadt Aachen, den östlich der Bachstraße gelegenen Teil des Plangebietes aus Gründen der Klimaanpassung nicht weiter zu bebauen, obwohl dies in den ersten städtebaulichen Konzeptionen vorgesehen war und entsprechend im Bebauungsplan festzusetzen, ergibt sich ein weitreichender Schutz einer weitgehend freien Sicht auf die beiden Brückenbauwerke. Dieses Sichtfenster von der Kurbrunnenstraße auf das Baudenkmal wird als ausreichend empfunden, zumal das eigentliche Baudenkmal –sowohl durch das neue Brückenbauwerk als auch die Neubebauung - nicht unmittelbar verändert wird. Weiterhin ist festzustellen, dass sich das Plangebiet im dicht bebauten Innenstadtbereich befindet und vielfache Belange auf diesen Bereich einwirken. Exemplarisch seien hier die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, Belange des Personen- und Güterverkehrs, die Belange der Wirtschaft, der Baukultur, des Denkmalschutzes und Umwelt- und Klimaschutzes genannt, die zusammen mit den privaten Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden müssen. Das Umfeld des ehemals komplett freigestellten Viaduktes über das offene

Bachtal der Wurm wurde über die Jahrhunderte komplett verändert. Der Bachlauf wurde unterirdisch verrohrt, und eine gewerblich-industrielle Bebauung unmittelbar am nördlichen Fuße des Viaduktes errichtet. Teile dieser sichtbeeinträchtigenden Bebauung unterliegen heute ebenfalls dem Denkmalschutz. Insoweit spricht sehr viel dafür, den Bereich der Parkpalette nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes (Kaltluftstrom) vor einer Bebauung zu schützen, sondern zusätzlich und verstärkend auch als Sichtfenster auf das bedeutende Baudenkmal des Viaduktes festzuschreiben. Aus diesem Grund soll der Bebauungsplan keine weiteren Hochbauten im Bereich der Parkpalette zulassen. Dies soll in der Begründung zum Bebauungsplan auch zur Kompensation des Umgebungsschutzes ausdrücklich dargelegt werden. Außerdem kann das historische Viadukt von zwei Seiten wahrgenommen werden. Die Nordseite bleibt unverändert und wird nicht durch ein zusätzliches Brückenbauwerk in der Sicht behindert. Durch die geplante Verlängerung des Fuß- und Radweges unmittelbar am Fuße des Viaduktes kann das imposante Bauwerk auf der gesamten Baulänge erlebt werden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

13. – 84. **Eingabe vom 27.02.2019**

35053 - 2019

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen – Vielen Dank

~~Firma~~
Strasse+Nr.
Email

FB 61
Eing.: 11. MRZ. 2019
Abt.

010
200

An die Stadt Aachen
FB 61/201 Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
z. Hd. **Herrn Jan Willen**
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen

Petition – Widerspruch gegen den Bebauungsplan – Kurbrunnenstraße/Bachstraße-
Bau eines Hochhauses am Aachener Viadukt in Burtscheid

Sehr geehrter Herr Willen,
hiermit lege ich frist- und formgerecht **vor dem 8. März 2019** Widerspruch ein gegen den obigen Bebauungsplan. Ich begründe meinen Widerspruch wie folgt:

Im Rahmen des Bebauungsplanes wurde mir zur Kenntnis gebracht, dass für den Bereich Kurbrunnenstraße/Bachstraße durch die Deutsche Bahn AG ein **weiteres Gleis** auf der burtscheider Seite des bestehenden Viaduktes errichtet werden soll. Weiterhin soll angedacht sein, auf dem jetzt in der Bachstrasse befindlichen Parkplatz und der stillgelegten Kletter-sporthalle der Firma Move eine Bebauung vorgesehen sein soll. Im Bereich dieser ehemaligen Kletterhalle ist wie in der unten aufgeführten Entwurfsskizze u.a. ein **10-stöckiges Hochhaus** neben den Gebäude Kurbrunnenstraße 22 vorgesehen.

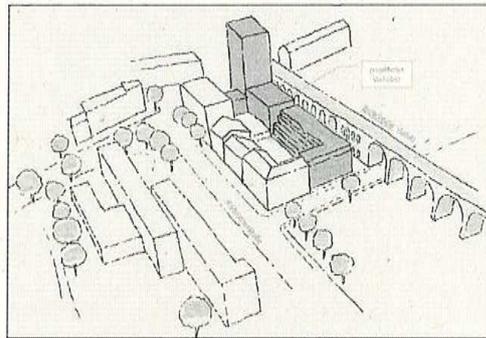


Abb. 1 Vorhaben, Entwurf Kada-Willeid-Architekten – Aachen (Ursprungsplanung)

Ich trage folgende Einwände vor:

- **Stadtbild:** um das Viadukt herum wird durch das 10-stöckige Hochhaus beeinträchtigt
- **Bauhöhe:** Das Hochhaus sollte nicht höher als das Viadukt sein
- **Baucharakter:** Der Baucharakter Burtscheids würde verändert. Dies zieht evtl. weitere Hochhäuser nach sich.
- **Feuerschutz:** Der Feuerschutz des Hochhauses könnte durch die Nähe zur Oberleitung der Bahn Gefahrensituationen verursachen.
- **Fehlendes Gesamtkonzept:** Der Plan der Dt. Bahn AG für das 3. Gleis liegt nicht vor. Es fehlt daher ein Gesamtkonzept, das die Umgebung mit einbezieht.
- **Denkmalschutz:** Der Denkmalschutz des Viaduktes ist unklar wegen der denkmalnahen Bebauung.
- **Parkplätze:** Das 3. Bahngleis nimmt Parkplätze weg. Die neue Parkplatzsituation ist unklar.

Ich bitte den Eingang meiner Petition freundlicherweise an die obige Anschrift schriftlich zu bestätigen und mich über den Fortgang des Vorhabens schriftlich auf dem Laufenden zu halten.

Aachen, den 27.02.19 Gez.

Es wurden insgesamt 76 inhaltsgleiche Eingaben von 76 unterschiedlichen Absendern eingereicht. Da es sich um wortgleiche Eingaben handelt wird exemplarisch nur eine Eingabe eingestellt und eine Stellungnahme der Verwaltung erstellt, die jedoch für alle 76 Eingaben gleichermaßen gilt.

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 13 - 84:

- **Stadtbild**

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

- **Bauhöhe**

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

- **Baucharakter**

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

- **Brandschutz**

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Ein Bebauungsplan schafft lediglich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung. Nachgeschaltet nach dem Inkrafttreten des Bebauungsplans muss das konkrete Vorhaben bei der Bauaufsichtsbehörde beantragt werden. Zu diesem Zeitpunkt muss der sachverständige Nachweis erbracht werden, dass das Bauvorhaben allen Bauvorschriften entspricht. Der Nachweis bzw. die Prüfung des Brandschutzes ist Gegenstand des Bauantrages bzw. des Baugenehmigungsverfahrens und nicht des Bebauungsplanverfahrens. Dennoch unterliegen die Festsetzungen des Bebauungsplans einem Vollzugsvorbehalt. Nur Festsetzungen, die tatsächlich vollzogen werden können, sind gerechtfertigt. Insoweit wurde der Sachverhalt bezüglich der Oberleitungen und den daraus resultierenden Gefahren bei einer möglichen Brandbekämpfung mit der zuständigen Feuerwehr abgestimmt. Demnach kann grundsätzlich festgehalten werden, dass die Feuerwehr nicht in der schmalen Abstandsfläche zwischen neuem Brückenbauwerk und Gebäuden anleitern muss, da bei Brüstungshöhen $\geq 8,00$ m Hubrettungsfahrzeuge eingesetzt werden und diese auf speziell vorgesehenen Aufstellflächen platziert werden müssen. Voraussichtlich kämen die Kurbrunnenstraße oder der Innenhofbereich des Vorhabens als Aufstellflächen in Frage. Näheres ist im Baugenehmigungsverfahren zu bestimmen. Außerdem ist die Feuerwehr autorisiert, elektrische Anlagen, die eine Gefährdung bei Löscharbeiten darstellen, stromlos stellen zu lassen. Dies gilt auch für Oberleitungen der DB. Insofern steht dem Gesamtkonzept aus Brückenbauwerk und Gebäuden zur Nachverdichtung, der vorbeugende Brandschutz grundsätzlich nicht entgegen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

- **Fehlendes Gesamtkonzept**

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Ziel des Bebauungsplans –Kurbrunnenstraße/Bachstraße– ist die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für ein zusätzliches Gleis im Streckenabschnitt des Burtscheider Viaduktes. Der Bebauungsplan soll eine Trasse für ein zusätzliches Brückenbauwerk sichern und von einer möglichen beeinträchtigenden Bebauung freihalten. Notwendige Baumaßnahmen der Bahninfrastruktur sind dem Fachplanungsrecht vorbehalten. Die kommunale Bauleitplanung hat diesbezüglich gemäß Baugesetzbuch keinerlei verbindliche Regelungsbefugnisse. Insoweit besteht die Aufgabe des Bebauungsplans –Kurbrunnenstraße/Bachstraße– ausschließlich in einer quasi vorbereitenden, flankierenden Aufgabe zur Freihaltung der notwendigen Bahntrasse. Als Bestimmung dienen die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der

Bevölkerung, die einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs in der verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Der Bedarf für ein zusätzliches Gleis zur Aufweitung des Engpasses wurde nachgewiesen und steht unzweifelhaft fest. Eine konkrete Brückenplanung muss zur planungsrechtlichen Sicherung der Bahntrasse noch nicht vorliegen, da der Bebauungsplan lediglich ein Angebot festsetzen kann. Es ist jedoch sicherzustellen, dass das festgesetzte Angebot auch vollzogen werden kann. Hierzu wurde seitens der Stadt Aachen ein realistisches Maß für die Trassenbreite von der DB AG eingefordert. Durch die Machbarkeitsstudie – Burtscheider Viadukt Erweiterung um ein zusätzliches Gleis- der DB Netz AG Produktionsdurchführung Köln (März 2018) wurde diese Forderung erfüllt und dient der Bauleitplanung als Grundlage für die konkreten Festsetzungen. Aufgrund der Anwendung der Sicherungsinstrumente der Bauleitplanung und der daraus resultierenden Terminierung der maximalen Verfahrensdauer ist es nicht möglich, auf die Bereitstellung der konkreten Brückenplanung der DB AG zu warten. Insofern ist es unmöglich, ein Gesamtkonzept –unter Berücksichtigung konkreter Brückenbauwerksdetails- in die Bauleitplanung einzustellen. Im Rahmen des Möglichen betrachtet der Bebauungsplan jedoch die Gesamtsituation, was sich z.B. in der Berücksichtigung der Fuß- und Radwegeverbindung darstellt.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

- **Denkmalschutz**

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Durch den Neubau des Brückenbauwerks ist mit einer Verschlechterung der Sichtbeziehung von Süden (Kurbrunnenstraße/Bachstraße/Kurgarten) auf das Baudenkmal Burtscheider Viadukt auszugehen. Sowohl der neue Brückenkörper als auch die konstruktionsbedingten Pfeiler werden Teile des Baudenkmal verdecken und die derzeit weitgehend freie Sicht auf das Baudenkmal beeinträchtigen. Der minimierte lichte Abstand der beiden Brücken zueinander von ca. 1,30 m lässt eine Sichtperspektive von Süden -ohne den Neubau- nicht mehr zu. Diese Einschränkung der bisherigen weitgehend freien Sicht muss akzeptiert werden, da die sehr wichtige Infrastruktureinrichtung zur Stärkung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs eine höhere Priorität als dem Umgebungsschutz des Baudenkmal beigemessen wird. Insofern rückt die geplante Neubebauung des Grundstücks, Kurbrunnenstraße 22, nicht an das Baudenkmal Viadukt, sondern an das geplante neue Brückenbauwerk. Die Schließung der Baulücke an der Bachstraße und eine Neubebauung parallel zum neuen Brückenbauwerk werden grundsätzlich für vertretbar gehalten. Nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung hat es eine Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und den Denkmalbehörden gegeben und es wurde ein Kompromiss zur Sichtbarmachung des zentralen Brückenwiderlagers vereinbart. Durch den Beschluss der Stadt Aachen, den östlich der Bachstraße gelegenen Teil des Plangebietes aus Klimaschutzgründen nicht weiter zu bebauen, obwohl dies in den ersten städtebaulichen Konzeptionen vorgesehen war und entsprechend im Bebauungsplan festzusetzen, ergibt sich ein weitreichender Schutz einer weitgehend freien Sicht auf die beiden Brückenbauwerke. Dieses Sichtfenster von der Kurbrunnenstraße auf das Baudenkmal wird als ausreichend empfunden, zumal das eigentliche Baudenkmal –sowohl durch das neue Brückenbauwerk als auch die Neubebauung - nicht unmittelbar verändert wird. Weiterhin ist festzustellen, dass sich das Plangebiet im dicht bebauten Innenstadtbereich befindet und vielfache Belange auf diesen Bereich einwirken. Exemplarisch seien hier die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, Belange des Personen- und Güterverkehrs, die Belange der Wirtschaft, der Baukultur, des Denkmalschutzes und Umwelt- und Klimaschutzes genannt, die zusammen mit den privaten Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden müssen. Das Umfeld des ehemals komplett freigestellten Viaduktes über das offene Bachtal der Wurm wurde über die Jahrhunderte komplett verändert. Der Bachlauf wurde unterirdisch verrohrt, und eine gewerblich-industrielle Bebauung unmittelbar am nördlichen Fuße des Viaduktes errichtet. Teile dieser sichtbeeinträchtigenden Bebauung unterliegen heute ebenfalls dem Denkmalschutz. Insofern spricht sehr viel dafür, den Bereich der Parkpalette nicht nur aus Gründen der Klimaanpassung (Kaltluftstrom) vor einer

Bebauung zu schützen, sondern zusätzlich und verstärkend auch als Sichtfenster auf das bedeutende Baudenkmal des Viaduktes festschreiben. Aus diesem Grund soll der Bebauungsplan keine weiteren Hochbauten im Bereich der Parkpalette zulassen. Dies soll in der Begründung zum Bebauungsplan auch zur Kompensation des Umgebungsschutzes ausdrücklich dargelegt werden. Außerdem kann das historische Viadukt von zwei Seiten wahrgenommen werden. Die Nordseite bleibt unverändert und wird nicht durch ein zusätzliches Brückenbauwerk in der Sicht behindert. Durch die geplante Verlängerung des Fuß- und Radweges unmittelbar am Fuße des Viaduktes kann das imposante Bauwerk auf der gesamten Baulänge erlebt werden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

- **Parkplätze**

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Eine definitive Aussage zum Entfall von öffentlichen Parkplätzen lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht treffen, da die Konstruktion des neuen Brückenbauwerks noch unbekannt ist und mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht bis zum Abschluss des Bauleitplanverfahrens vorliegen wird. Ziel der Stadt Aachen ist es eine möglichst große Anzahl öffentlicher Stellplätze zu erhalten, um den Bedarf nach Lehrerstellplätzen, Ausweichparkplätzen für das Frankenberger Viertel und dem Burtscheider Norden zur Verfügung zu stellen. Dennoch ist zu erwarten, dass konstruktionsbedingt Plätze entfallen werden. Zusätzliche Parktiefgeschosse werden wegen der Thermalwasserschutzgebietsausweisung und auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein. Insofern muss mit einer Reduzierung der Parkplätze gerechnet werden, die aufgrund nicht vorhandener Alternativflächen hingenommen werden muss. Die Stadt Aachen wird die Belange des Erhalts des ruhenden Verkehrs bei dem nachgeordneten Planfeststellungsverfahren entsprechend vertreten und sich für ein diesen Belangen beachtendes Bauwerk einsetzen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zurückzuweisen.

85. Eingabe vom 07.03.2019



Amos Comenius Inklusions gGmbH

ACI Kurbrunnenstr. 6, 52066 Aachen

Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
zu Hd. Herrn J. Willen
Lagerhausstraße 20

52064 Aachen

Aachen, den 07. März 2019

Eingabe in Sachen Bebauungsplan Kurbrunnenstraße/Bachstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich übermittle Ihnen hiermit meine Eingabe zu dem obigen Bebauungsplan Kurbrunnenstraße / Bachstraße im Rahmen der öffentlichen Anhörung.

Das Vorhaben steht in zweierlei Hinsicht im Konflikt mit dem Denkmalschutzgesetz des Landes NRW mit § 9 DSchG Abs. 1 Pkt. b durch das das Erscheinungsbild des Denkmals in Form des historischen Viadukts wesentlich beeinträchtigt würde. Die veröffentlichte Skizze, gemäß Abbildung 1, zeigt die geplante Bebauung ohne das dritte Gleis entlang des Viadukts.

1. Die Errichtung des neuen Viadukts im Auftrag der Deutschen Bahn AG für das dritte Gleis würde bei Zugrundelegung einer nicht flächigen Bebauungsausführung sondern in Form einer Pfeilerbauausführung zu einer teilweisen Erscheinungsbildeinschränkung führen. Jedoch bleibt durch diese Bebauung ein wesentlicher Teil des Erscheinungsbildes des Denkmals erhalten. Die Einschränkung des Erscheinungsbildes des historischen Viadukts durch die tragenden Säulen ist auf Grund des öffentlichen Interesses der Infrastrukturverbesserung, laut dem Denkmalschutzgesetz des Landes NRW § 9 DSchG Abs. 2 Pkt. b begründbar.

1

2. Durch einen Privatinvestor ist, wie auf der Abbildung 1 zu ersehen, eine flächige Bebauung entlang des zu errichtenden Viadukts für das dritte Gleis angedacht. Aus statischen Erwägungen ist für das dritte Gleis linksseitig der Bachstraße burtscheiderseitig im Bereich des großen Mittelpfeilers ein Pfeilerelement vorzusehen. In dieser Kombination, mit der skizzierten Bebauung, wird die Ansicht auf das Denkmal

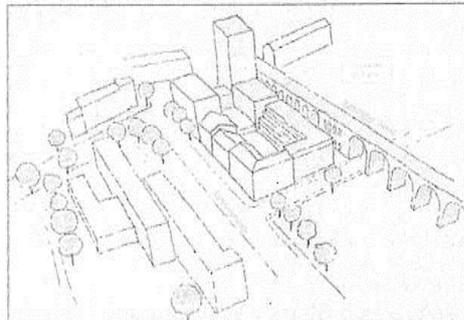


Abb. 1 Vorhaben, Entwurf Kaida-Wittfeld-Architekten - Aachen (Ursenungsplanung)

linksseitig der Bachstraße aus burtscheider Sicht zu einem wesentlichen Teil eingeschränkt.

Dieses Bauvorhaben würde das wesentliche architektonische Element des „aufgelösten Widerlagers“ im historischen Viadukt in Form von vier Bögen in zwei Reihen, wie in der Abbildung 2 zu erkennen ist, im Erscheinungsbild des Denkmals vollständig verdecken.

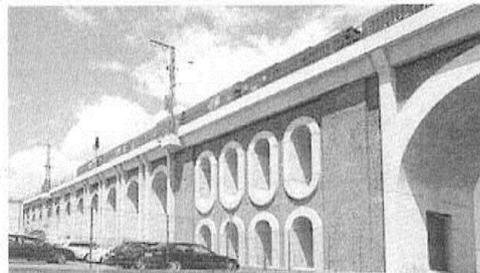


Abb. 2

Dieses „aufgelöste Widerlager“ ist durch die Ingenieure A.E. Pickel und F.

Wittfeld im Jahr 1838 als zentrales stilistisches Element konstruiert worden, da es vermitteln soll zwischen den östlich liegenden 12,2 m breiten Bögen und den westlich liegenden 6 m breiten Bögen, wie anschaulich auf Abbildung 3 zu sehen ist.

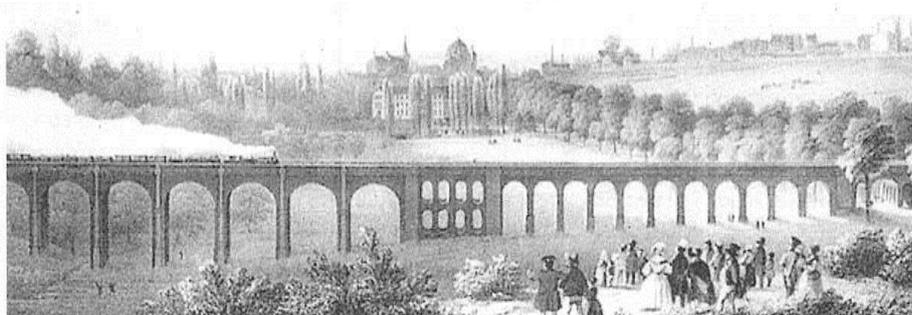


Abb. 3

Bei der geplanten Bebauung, gemäß Abbildung 1, handelt es sich nicht um ein Vorhaben welches die Erfordernisse des § 9 DSchG Abs. 2 Pkt. b erfüllt, da kein öffentliches Interesse für diese Vorhaben nachweisbar ist. Dieses Vorhaben stellt eine erlaubnispflichtige Maßnahme gemäß § 9 DSchG Abs. 1 Pkt. b dar, bei welchem das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt würde. Durch seine Größe stellt der historische Viadukt ein prägendes Element des Stadtteils Burtscheid in Kombination mit den zwei Kirchen auf dem Abteiberg dar. Eine der Art weitgreifende Erscheinungsbildbeeinträchtigung würde den Anforderungen an den Umgebungsschutz eines solchen stadtteilprägenden Elements widersprechen. Es ist sicherzustellen, dass eine Beeinträchtigung der Sichtbeziehung zu der denkmalpflegerischen Aussage verständlich und transportierbar bleibt.

Durch eine Länge von 251 m würde der historische Viadukt in einer engen räumlichen Abgrenzung dargestellt, welche nicht geeignet wäre um der Aussage des Denkmals Rechnung zu tragen. Es bedarf der Verhinderung, dass durch die geplante privatwirtschaftlich motivierte Bebauung, ein wesentlicher Teil des Denkmals in seiner Ansicht übertönt oder verdrängt würde. Es ist wichtig, dass signalisiert wird, dass eine Achtung gegenüber den Werten des Denkmals erkennbar ist. Der Aspekt des „Umgebungsschutzes“ ist hier als wesentliches Element zu betrachten.

Die bestehende Bebauung auf der Nordseite des Viadukts hat durch die enge bereits bestehende Bebauung die Ausstrahlungskraft des Denkmals bereits wesentlich eingeschränkt. Dies war hinnehmbar, da diese zum einen historisch gewachsen ist und zum anderen auf der südlichen Seite die Gesamtheit des Erscheinungsbildes des Denkmals gewahrt wird. Hier ist die zurzeit noch bestehende Sichtachse auf das Denkmal aus südlicher Ansicht zur Erhaltung der Ausstrahlungskraft des Gesamtbauwerks wesentlich. Ansonsten würde ein „Denkmal ohne Lebensraum“ geschaffen.

Es ist insbesondere wichtig, bei der Betrachtung der Abwägungsgründe zu Grunde zu legen, dass den Normen des Denkmalrechts nach Auffassung der laufenden Rechtsprechung eine drittbezogene Schutzrichtung nicht zukommt, mit der Folge, dass sie den Inhalt des Rücksichtnahmegebots nicht beeinflussen darf.

Die Charta von Venedig (abgedruckt in Bd. 54 der Schriftenreihe des DNK, S. 55) berücksichtigt den Umgebungsschutz ausdrücklich. Daher wird dort in Artikel 6 festgestellt, dass zur Erhaltung eines Denkmals die Bewahrung eines seinem Maßstab entsprechenden Rahmens gehört.

Bitte sind Sie so freundlich und teilen mir schriftlich mit, dass Sie mein Schreiben erhalten haben.

Mit freundlichen Grüßen

Es wurden insgesamt 4 inhaltsgleiche Eingaben von 4 unterschiedlichen Absendern, jedoch einem Unterzeichner eingereicht. Da es sich um wortgleiche Eingaben handelt wird exemplarisch nur eine Eingabe eingestellt und eine Stellungnahme der Verwaltung erstellt, die jedoch für alle 4 Eingaben gleichermaßen gilt.

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 85 –88:

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Durch den Neubau des Brückenbauwerks ist mit einer Verschlechterung der Sichtbeziehung von Süden (Kurbrunnenstraße/Bachstraße/Kurgarten) auf das Baudenkmal Burtscheider Viadukt auszugehen. Sowohl der neue Brückenkörper als auch die konstruktionsbedingten Pfeiler werden Teile des Baudenkmals verdecken und die derzeit weitgehend freie Sicht auf das Baudenkmal beeinträchtigen. Der minimierte lichte Abstand der beiden Brücken zueinander von ca. 1,30 m lässt eine Sichtperspektive von Süden -ohne den Neubau- nicht mehr zu. Diese Einschränkung der bisherigen weitgehend freien Sicht muss akzeptiert werden, da die sehr wichtige Infrastruktureinrichtung zur Stärkung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs eine höhere Priorität als dem Umgebungsschutz des Baudenkmals beigemessen wird. Insofern rückt die geplante Neubebauung des Grundstücks, Kurbrunnenstraße 22, nicht an das Baudenkmal Viadukt, sondern an das geplante neue Brückenbauwerk. Die Schließung der Baulücke an der Bachstraße und eine Neubebauung parallel zum neuen Brückenbauwerk werden grundsätzlich für vertretbar gehalten. Nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung hat es eine Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und den Denkmalbehörden gegeben und es wurde ein Kompromiss zur Sichtbarmachung des zentralen Brückenwiderlagers vereinbart. Der Baulückenschluss an der Bachstraße soll abgeschrägt erfolgen und so eine gewisse Blickachse auf das Brückenwiderlager ermöglichen. Dieser Kompromiss wird von der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Aachen als auch vom LVR mitgetragen. Gestützt durch diese Lösung erscheint die Umsetzung des städtebaulichen Gesamtkonzeptes auch unter den Gesichtspunkten des Baudenkmalsschutzes umsetzbar und erzeugt keine Widersprüche.

Durch den Beschluss der Stadt Aachen, den östlich der Bachstraße gelegenen Teil des Plangebietes aus Gründen der Klimaanpassung nicht weiter zu bebauen, obwohl dies in den ersten städtebaulichen Konzeptionen vorgesehen war und entsprechend im Bebauungsplan festzusetzen, ergibt sich ein weitreichender Schutz einer weitgehend freien Sicht auf die beiden Brückenbauwerke. Dieses Sichtfenster von der Kurbrunnenstraße auf das Baudenkmal wird als ausreichend empfunden, zumal das eigentliche Baudenkmal –sowohl durch das neue Brückenbauwerk als auch die Neubebauung - nicht unmittelbar verändert wird. Weiterhin ist festzustellen, dass sich das Plangebiet im dicht bebauten Innenstadtbereich befindet und vielfache Belange auf diesen Bereich einwirken. Exemplarisch seien hier die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, Belange des Personen- und Güterverkehrs, die Belange der Wirtschaft, der Baukultur, des Denkmalschutzes und Umwelt- und Klimaschutzes genannt, die zusammen mit den privaten Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden müssen. Das Umfeld des ehemals komplett freigestellten Viaduktes über das offene Bachtal der Wurm wurde über die Jahrhunderte komplett verändert. Der Bachlauf wurde unterirdisch verrohrt, und eine gewerblich-industrielle Bebauung unmittelbar am nördlichen Fuß des Viaduktes errichtet. Teile dieser sichtbeeinträchtigenden Bebauung unterliegen heute ebenfalls dem Denkmalschutz. Insoweit spricht sehr viel dafür, den Bereich der Parkpalette nicht nur aus Gründen der Klimaanpassung (Kaltluftstrom) vor einer Bebauung zu schützen, sondern zusätzlich und verstärkend auch als Sichtfenster auf das bedeutende Baudenkmal des Viaduktes festzuschreiben. Aus diesem Grund soll der Bebauungsplan keine weiteren Hochbauten im Bereich der Parkpalette zulassen. Dies soll in der Begründung zum Bebauungsplan auch zur Kompensation des Umgebungsschutzes ausdrücklich dargelegt werden. Außerdem kann das historische

Viadukt von zwei Seiten wahrgenommen werden. Die Nordseite bleibt unverändert und wird nicht durch ein zusätzliches Brückenbauwerk in der Sicht behindert. Durch die geplante Verlängerung des Fuß- und Radweges unmittelbar am Fuße des Viaduktes kann das imposante Bauwerk auf der gesamten Baulänge erlebt werden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

89. Eingabe vom 24.02.2019



Von: "onlineservices regio IT" <onlineservices@regioit.de>
An: "bebauungsplan@mail.aachen.de" <bebauungsplan@mail.aachen.de>
Datum: Sonntag, 24. Februar 2019 23:14
Betreff: Feedback Planverfahren

Absender der Mail:

Folgende Bewertungen wurden abgegeben.

Planungsart: Bebauungsplan

Planverfahren: Kurbrunnenstraße / Bachstraße

Kritik: Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin Pächter der Werkstatt bzw. des Werkstattgeländes auf der Parzelle 2224, die im Bereich des zu ändernden Bebauungsplans liegt.
Im Zuge dieser Bebauungsplanänderung wird über den Bau eines Fuß- und Radweges nachgedacht, der über eben dieses Gelände und zum Abriss meiner gepachteten Werkstatt führen kann bzw. soll.
Ich möchte hiermit meine Bedenken anmelden.
Die geplante Wegführung ist aus meiner Sicht nicht sinnvoll, da wie schon im Erläuterungsbericht angemerkt, der Höhenunterschied zwischen der Parzelle 1148 bzw. 1669 hin zu der Parzelle 2224 beträchtlich ist.
Bitte prüfen Sie, ob diese Variante bestehend aus dem Erwerb des Grundstücks, den Abrisskosten der Gebäude, den Folgekosten (Pflege des „Restgrundstücks“) etc. nicht durch eine Erstellung des Weges am Fuß des Bahndamms ersetzt werden kann.
Nicht zu Letzt habe ich Bedenken, dass bei der geplanten Variante meine Existenz gefährdet ist. Der Standortwechsel eines Gewerbes ist deutlich schwieriger als ein privater Umzug.
Neben dem Ortswechsel, sofern überhaupt eine entsprechende Räumlichkeit gefunden werden kann, ist auch eine Dezimierung des Kundenstamms durch diesen Wechsel zu erwarten, der nur in kleinen Schritten zu kompensieren ist.
Mit freundlichen Grüßen
Bodo Stollenwerk

Zustimmung:

Gesamteindruck: Abzulehnen

Wohnort: im Plangebiet

Rolle im Verfahren: Mieter/Pächter

Anschrift:

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

Datum des Mailversand: 24.02.2019 - 23:14:36

- **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 89:**

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ein alternativer Trassenverlauf am Fuße des Bahndamms geprüft und den zuständigen Fachabteilungen abgestimmt. Bautechnisch wäre diese Lösung machbar, würde aber in der Konsequenz dazu führen, dass nahezu der gesamte Baumbestand im Bahnböschungsbereich gefällt werden müsste. Der Fachbereich Umwelt trägt diese Lösung nicht mit, da sich die vorhandenen Gehölze gegenseitig stützen und eine Entnahme einzelner Bäume dazu führen würde, dass der gesamte Baumbestand potentiell umsturzgefährdet ist oder aus Gründen der Verkehrssicherheit gefällt werden muss. Aus Gründen der allgemeinen Wohlfahrtswirkung der Bäume sowie der Wertigkeit für den Natur-, Umwelt-, Tier- und Stadtklimaschutz hat die Verwaltung sich für eine Führung der Wegetrasse in Mittellage entschieden. Dies bedeutet, dass zur Umsetzung der Planung das gewerblich genutzte Grundstück und zwei weitere Teile privater Grundstücke durch die Stadt Aachen erworben und das Werkstattgebäude sowie die in das Erdniveau eingelassenen Garagen mit Orientierung zur Warmweiherstraße abgerissen werden müssen. Eine Gefährdung der Existenz des Gewerbetriebes ist nicht beabsichtigt und so soll ausschließlich das allgemeine Vorkaufsrecht gem. § 24 BauGB in Betracht gezogen werden. Wonach bei einer Veräußerung der Immobilie der Kommune ein Vorkaufsrecht zu steht, wenn ein Bebauungsplan besteht und dieser die betroffenen Grundstücke Flächen für eine öffentliche Nutzung vorsieht. Bei einer Ausübung des Vorkaufsrechtes soll die Stadt eine sozialgerechte Lösung erarbeiten und beispielsweise durch die Bereitstellung eines Ersatzstandortes behilflich sein.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zu Kenntnis zu nehmen.

90. Eingabe vom 21.02.2019

35053-2017
FB 61
Eing.: 8. MRZ. 2019
010
200

Von: "onlineservices regio iT" <onlineservices@regioit.de>
An: "bebauungsplan@mail.aachen.de" <bebauungsplan@mail.aachen.de>
Datum: Donnerstag, 21. Februar 2019 21:18
Betreff: Feedback Planverfahren

Absender der Mail:

Folgende Bewertungen wurden abgegeben.

Planungsart: Bebauungsplan

Planverfahren: Bebauungsplan -Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

Kritik: Ich halte die Genehmigung eines Hochhauses an dieser Stelle für nicht vertretbar, weil damit eine erhebliche Beeinträchtigung des Stadtbildes erfolgt, insbesondere in Bezug auf Burtscheid. Außerdem würde damit ein Präzedenzfall geschaffen, der vergleichbare Vorhabensplanungen nach sich ziehen würde. Die Traufhöhe der Planung muss meiner Meinung nach auf die der umgebenden Bebauung beschränkt werden.

Die Begründung für die Abweichung von § 34 BauGB ist mir gänzlich unverständlich: in unserer Region werden ganze Dörfer wegen „Gemeinnützigkeit“ auch zum Vorteil des Konzerns RWE weggebaggert, hier muss jemand aus Gründen der Gemeinnützigkeit wegen des dritten Gleises einen Streifen seines Grundstücks abgeben und soll dafür einen maßgeschneiderten Bebauungsplan serviert bekommen!

Zustimmung: Positiv finde ich die Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen durch das Viadukt, die Herstellung von Grünzügen und die Sicherung der Kaltluftzufuhr für das Frankenberger Viertel.

Gesamteindruck: Verbesserungswürdig

Wohnort: in der Nähe zum Plangebiet

Rolle im Verfahren: sonstiger Betroffener

Anschrift:

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

Datum des Mailversand: 21.02.2019 - 21:18:21

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 90:

- **Hochhaus**

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

- **Gemeinnützigkeit / Eigentumsrechte**

Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Entgegen dem Bergrecht sind gemäß Baugesetzbuch bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Unter die privaten Belange fallen die durch Art. 14 GG normierten Eigentumsrechte, die mit den öffentlichen Belangen, hier u.a. Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs, gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden müssen. Der Grundstückseigentümer hatte ein Vorhaben beantragt, dass aufgrund der o.g. öffentlichen Belange versagt wurde. Er muss hinnehmen, dass die Ausnutzbarkeit seines Grundstücks durch die Festsetzungen des Bebauungsplans erheblich eingeschränkt und er in seinen verfassungsrechtlich geschützten Eigentümerrechten beschnitten wird. Im Sinne einer gerechten Abwägung ist es somit geboten, einen Kompromiss als Ausgleich für die hinzunehmenden Beschränkungen zu suchen. Insofern ist es erforderlich, nicht nur beschränkende Festsetzungen vorzusehen, sondern auch die berechtigten privaten Interessen aufzugreifen und ein entsprechendes Angebot im Bebauungsplan zu definieren. Ein Vergleich zwischen dem Bundesberggesetz und dem Baugesetzbuch erscheint schwierig, da dem Bergrecht per se ein Gemeinnützigkeitsansatz immanent ist, jedoch die Abwägungsprinzipien fehlen. Insoweit sollten die Errungenschaften des Baugesetzbuches, die Öffentlichkeitspartizipation und das Abwägungsgebot, nicht in Frage gestellt werden. Nach dem Bundesberggesetz erteilt die Behörde die Genehmigung nicht im Ergebnis einer umfassenden Abwägung aller ggf. für oder gegen das Vorhaben sprechenden Belange, sondern hat der Bergbautreibende einen Genehmigungsanspruch, sobald die vage definierten Versagungsgründe nicht vorliegen. Regelungen zum Schutz der vom Bergbau betroffenen Menschen und der Umwelt gehören nicht zu diesen Versagungsgründen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

91. Eingabe vom 05.02.2019:



Von: "onlineservices regio iT" <onlineservices@regioit.de>
An: "bebauungsplan@mail.aachen.de" <bebauungsplan@mail.aachen.de>
Datum: Dienstag, 5. Februar 2019 13:41
Betreff: Feedback Planverfahren

Absender der Mail:

Folgende Bewertungen wurden abgegeben:

Planungsart: Bebauungsplan

Planverfahren: Bachstraße / Kurbrunnenstraße

Kritik: Die Schließung des Tunnels für den PKW-Verkehr ist mehr als notwendig. Kann man diesen außer für Fußgänger auch für Radfahrer öffnen? Im Stadtteil Burtscheid soll nach den Planungen von "FahrRad in Burtscheid Fahr sicher" (siehe www.unserAC.de) Teil einer Fahrradvorrangstraße von der Malmedyer Straße bis Rothe Erde werden.

Zustimmung: Der Ausbau der dritten Gleises ist unabdingbar und eilig. Schade, dass der Viadukt nicht nach Norden erweitert werden kann.

Gesamteindruck: Verbesserungswürdig

Wohnort: in der Nähe zum Plangebiet

Rolle im Verfahren: allgemein Planungsinteressierter

Anschrift:

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

Datum des Mailversand: 05.02.2019 - 13:41:04

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 91:

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine verbesserte Fuß- und Radwegeverbindung schaffen und setzt eine alternative Route fest. Ziel ist es, die Benutzung des engen Tunnels für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden. Nach dieser Planung soll der Tunnel für den Kfz-Verkehr offen bleiben, Fußgänger und Radfahrer sollen hingegen die Bahntrasse in Verlängerung der Stichstraße an der Schule durch den hohen Viaduktbogen unterqueren. Insoweit könnte ggf. die Fahrradvorrangtrasse diesen Verlauf übernehmen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

92. Eingabe vom 07.03.2019

Planung Viadukt 3. Gleis

35053-2017 Seite 1 von 2

Bebauungsplan Bebauungsplan - Planung Viadukt 3. Gleis



Von:
An: <bebauungsplan@mail.aachen.de>
Datum: Donnerstag, 7. Februar 2019 13:57
Betreff: Planung Viadukt 3. Gleis
CC:

Guten Tag Herr Willen,

vielen Dank nochmal für Ihre freundlichen Auskünfte gestern.

Ausgehend vom Termin möchte ich 3 Anregungen hierzu klar formulieren:

A:

Ggf. Andockung des neuen Brückenbauwerks direkt an das vorhandene Viadukt, nur falls technisch möglich. Damit entfallen die beiden jetzt innenliegenden auskragenden Gleisschutzwände oben. Deren lichter Abstand ist ja z.Zt. mit 1,35m geplant. Entfiele dies ganz und es würde ein einziges 3-gleisiges Gleisbett, rücken die neuen Stützen ca. 3m oder 3,50 näher direkt an die alten Stützen, hieße, der gesamte notwendige Geländestreifen wäre nicht mehr 11,5 m sondern nur ca. 8m breit. Gegenüber dem angedachten "mittigen 3- Gleisbett", das den Schienenverkehr Monate oder Jahre lahmlegen würde, könnte beim "Andocken neue Brücke" der Verkehr weitestgehend aufrechterhalten bleiben. Außerdem könnte für perfekte Gesamtoptik die Seitenansicht der neuen Brücke als Mischkonstruktion aus Stahlbeton und Ziegelmauerwerk so wiederholt werden, wie sie heute aussieht. Dabei denke ich mir das Ziegelmauerwerk nur als optische Verblendung ohne statische Funktion. Ziegelwand-Kosten: ? Das kann, glaube ich, im Rahmen der Gesamtprojektkosten, bestimmt so teuer nicht sein. Ich schaue gerade hier auf eine Seite der Viaduktstütze und sehe, dass im Rahmen der großen Sanierung allein hier ca. 4m hoch x 2m breit neues Ziegelmauerwerk schon erstellt worden war, in Anpassung an die alte Ziegelsteinmauer. Das würde von den Denkmalschützern und auch allen Einwohnern sicher sofort akzeptiert, alles sähe aus wie heute, nur breiter. Falls aus statischer Sicht die neue Brücke ein "eigenes Bauwerk" bleiben muß, ist obige Lösung auch denkbar mit einer ggf. 10 Zentimeter breiten Gesamtfuge, die oben und rundum gegen Regen und Witterung kpl. abzudichten wäre bei gleichzeitiger Einbringung von seitlich offenen Schlitzen zur Belüftung.

B:

Der neue Radweg, von Normaluhr kommend, kreuzt ja dann die Bachstraße. Im weiteren Verlauf hätte dieser eingezeichnete Radweg an der Grundstückskante "Hamacher" einen plötzlichen Sprung nach oben von geschätzt 5 m oder noch mehr. Mit der Forderung nach "sanftem Anstieg für Radfahrer" wäre das meines Erachtens nur sehr aufwändig lösbar, Komplettbrücke, Damm oder ähnliches. Vorschlag: Der Fuß-Radweg, von Normaluhr kommend, biegt an der Bachstraße rechts ab, dann wieder links, und verläuft weiter auf der Gegenseite des Viaduktes über den Parkplatz. Mit der heutigen Topographie ansteigend käme der an der Schule mit +/- 0 Meter an.

file:///C:/Users/jwillen/AppData/Local/Temp/XPgrpwise/5C5C3945Stadt_AachenMar... 07.02.2019

Planung Viadukt 3. Gleis

Seite 2 von 2

Dort biegt er links vor der letzten Viaduktstütze ab, unter dem Viadukt durch, dann rechts wäre es möglich, an einer in 5m Abstand zum Viadukt zu errichtenden Stützmauer noch an der Werkstatt Carree (die könnte bleiben) mit einer Breite 3 bis 4m vorbei zu fahren. Dieser Fuß-Radweg wäre natürlich direkt offen zum Ende der Sackgasse Kurbrunnenstrasse, und die Schüler der Amos-Comeniuschule gehen vom Schulhof die vorhandene Treppe runter und stehen schon fast auf diesem Fußweg.

C:

Nur als Gefahrenhinweis: Falls hinter Carree durchgestochen wird, und man als Radfahrer ebenerdig am "kleinen" Tunnel ankommt, wäre dort ohne besondere Ampel ein Unfallschwerpunkt, weil die Autofahrer, aus dem Tunnel kommend, und die querenden Radfahrer sich definitiv NICHT sehen können. Hier müßte eine Auto-Fahrrad- Ampelanlage her, dafür entfielen ja die wartungsanfälligen Pylomaten.

Ich hoffe, mit meinen Vorschlägen zu einer guten Gesamtlösung vielleicht ein bisschen beizutragen.

Mit freundlichen Grüßen,

file:///C:/Users/jwillen/AppData/Local/Temp/XPgrpwise/5C5C3945Stadt_AachenMar... 07.02.2019

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 92:

a) **Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP**

Die Ausführungsplanung der neuen Gleistrasse ist nicht Aufgabe der Stadt Aachen und nicht Gegenstand der Bauleitplanung –Kurbrunnenstraße/Bachstraße-. Möglicherweise ist die vorgeschlagene "Anlehnung" der neuen Brücke an das alte Viadukt möglich. Eine qualifizierte Aussage hierzu ist erst nach der Planung der Brückenkonstruktion durch die DB selbst möglich. Die Stadt Aachen hat die DB AG zu Beginn der Bauleitplanung um Mitteilung einer verbindlichen Trassenbreite gebeten. Diesem Wunsch wurden durch die Erstellung der Machbarkeitsstudie und einer Überprüfung der Baustellendurchführung seitens der DB nachgekommen. Die Machbarkeitsstudie geht von einem statisch eigenständigen Brückenbauwerk aus und hat hierzu eine Trassenbreite angegeben. Dieses Maß wird als Maximalmaß angenommen und bei der Freihaltung der Gleistrasse im Bebauungsplan festgesetzt. Auch der Vorhabenbezogene Bebauungsplan (Kurbrunnenstraße 22) soll dieses Maß berücksichtigen. Sollte sich im Verlauf der konkreten Planung des neuen Brückenbauwerks herausstellen, dass dieses an das bestehende Viadukt angelehnt werden kann, schadet das der Gebäudenachverdichtung nicht, da ein zusätzlicher Abstand zwischen Brücke und Gebäude einen Zugewinn an Licht und Luft für die Nutzer bietet. Die weitere konkrete Planung wird von der Stadtverwaltung und hier insbesondere von der Denkmalbehörde begleitet und es wird sich dafür eingesetzt, eine denkmalverträgliche Ausführung zu wählen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

b) **Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan**

Der Vorschlag ist grundsätzlich gut, um insbesondere Herstellungskosten zu sparen. Die zu überwindende Höhendifferenz für Fußgänger und Radfahrer ist jedoch identisch mit der vorgeschlagenen Streckenführung auf der Nordseite des Viaduktes. Außerdem sollen wegen des erhöhten Bedarfs nach öffentlichen Parkplätzen möglichst wenig Parkstände durch das Brückenbauwerk entfallen. Somit ist davon auszugehen, dass zwischen den Tragpfeilern der neuen Brücke geparkt werden soll. Da es sich aller Voraussicht um senkrecht angeordnete Parkstände handelt, die rückwärts ausgeparkt werden, entstehen zahlreiche Konfliktpunkte zwischen Fußgängern/Radfahrern mit den ausparkenden Kraftfahrzeugen, die möglichst vermieden werden sollen. Bei der geplanten separaten Führung auf der Nordseite bestehen diese Konflikte nicht, so dass dieser Planung der Vorzug eingeräumt werden soll.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

c) **Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan**

Die konkrete Verkehrsregelung und Ausgestaltung des Kreuzungspunktes der Fuß-/Radwegtrasse und der Moltkestraße ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung, muss aber als Gesamtaufgabe bei der Planung betrachtet werden. Die Einschätzung als potentieller Gefahrenpunkt wird vorbehaltlos geteilt. Der Fuß- und Radweg wurde aus diesem Grund in die Mitte des zu erwerbenden Grundstücks gelegt, so dass der entstehende Kreuzungspunkt in die Warmweiherstraße hineinragt und so eine bessere Übersicht entsteht. Die Planung wurde mit den zuständigen Verwaltungsfachleuten abgestimmt und wird bei der Erarbeitung der Bauausführungsplanung noch einmal überprüft.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

93. Eingabe vom 05.03.2019

35053-2017

FB 61
Eing.: - 8. MRZ. 2019
Abt.

Von: "onlineservices regio iT" <onlineservices@regioit.de>
An: "bebauungsplan@mail.aachen.de" <bebauungsplan@mail.aachen.de>
Datum: Dienstag, 5. März 2019 13:35
Betreff: Feedback Planverfahren

Absender der Mail:

Folgende Bewertungen wurden abgegeben.

Planungsart: Bebauungsplan

Planverfahren: Kurbrunnenstr./ Bachstr.

Kritik:

Zustimmung: das hier viele Wohnungen geschaffen werden sollen, bei der akuten Wohnungsnot in Aachen.

Ich glaube nicht, dass sich die Bebauung von irgendeiner Seite aus besonders störend auswirkt und auch eine Bebauung mit 7 bis 10 Geschossen an der Kurbrunnenstraße würde wohl vor Allem von der Wilhelmstraße aus zu sehen sein. Von da aus ist der Blick auf die Burtscheider Brücke bisher allerdings auch nicht besonders ansehnlich.

Gesamteindruck: überzeugend

Wohnort: in der Nähe zum Plangebiet

Rolle im Verfahren: Eigentümer

Anschrift:

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

Datum des Mailversand: 05.03.2019 - 13:35:48

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 93:

- Hochbau

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

94. Eingabe vom 25.02.2019

35053-201

FB 61
Eing.: – 8. MRZ. 2019 ⁰¹⁰ ₂₀₀
Abl.

Von: "onlineservices regio iT" <onlineservices@regioit.de>
An: "bebauungsplan@mail.aachen.de" <bebauungsplan@mail.aachen.de>
Datum: Montag, 25. Februar 2019 09:09
Betreff: Feedback Planverfahren

Absender der Mail:

Folgende Bewertungen wurden abgegeben.

Planungsart: Bebauungsplan

Planverfahren: Kurbrunnenstr./Bachstr.

Kritik: Als Schriftführer der IG Burtscheider Vereine gebe ich für den Vorstand der IG Nachfolgendes ein:
Es wird darum gebeten, die genaue Planung des 2. Gleises abzuwarten, um dann im Anschluss die Überarbeitung des Bebauungsplans umzusetzen sowie die geplante Bebauung zu überdenken.
Es gibt etliche Bedenken: Parkraum für die Besucher der Kurparkterrassen fällt weg. Kann eine Tiefgarage wegen der Untergrundsituation (Bachläufe) überhaupt realisiert werden? Eine zehnstöckige Bebauung ist völlig überdimensioniert und passt nicht ins Wohnumfeld.

Zustimmung:

Gesamteindruck: Verbesserungswürdig

Wohnort: in der Nähe zum Plangebiet

Rolle im Verfahren: allgemein Planungsinteressierter

Anschrift:

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

Datum des Mailversand: 25.02.2019 - 09:09:38

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 94:

- **Planung des Brückenbauwerks vor B-Plan**

Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Wie im Erläuterungstext beschrieben, ist das Ziel der Bauleitplanung eine Ermöglichung des dritten Gleises. Als bedeutende Infrastrukturmaßnahme genießt dieses Ziel absolute Priorität. Es wurde ein Bauantrag für ein Vorhaben eingereicht, dessen Umsetzung das zusätzliche Gleis unmöglich gemacht hätte. Das Planfeststellungsverfahren wurde noch nicht begonnen und ein Startpunkt ist derzeit noch nicht definiert. Zur Sicherung der für die Stadt Aachen so wichtigen Infrastrukturmaßnahme soll ein Bebauungsplan die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Freihaltung der Trasse als Interimslösung schaffen. Insoweit muss hingenommen werden, dass der Bebauungsplan ein Angebot für ein Brückenbauwerk schafft, dessen Konstruktion und Ausführung nicht hinlänglich bekannt ist. Eine Schaffung von Angeboten für nachgeschaltete Verfahren ist bei Bauleitplanverfahren durchaus üblich, da ausreichend rahmensetzende Festsetzungen getroffen werden können.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zurückzuweisen.

- **Öffentliche Parkplätz**

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Eine definitive Aussage zum Entfall von öffentlichen Parkplätzen lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht treffen, da die Konstruktion des neuen Brückenbauwerks noch unbekannt ist und mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht bis zum Abschluss des Bauleitplanverfahrens vorliegen wird. Ziel der Stadt Aachen ist es ein möglichst große Anzahl öffentlicher Stellplätze zu erhalten, um den Bedarf nach Lehrerstellplätzen, Ausweichparkplätzen für das Frankenberger Viertel und dem Burtscheider Norden zur Verfügung zu stellen. Dennoch ist zu erwarten, dass konstruktionsbedingt Plätze entfallen werden. Zusätzliche Parktiefgeschosse werden wegen der Thermalwasserschutzgebietsausweisung und auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein. Insofern muss mit einer Reduzierung der Parkplätze gerechnet werden, die aufgrund nicht vorhandener Alternativflächen hingenommen werden muss. Die Stadt Aachen wird die Belange des Erhalts des ruhenden Verkehrs bei dem nachgeordneten Planfeststellungsverfahren entsprechend vertreten und sich für ein dies Belange beachtendes Bauwerk einsetzen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

- **Hochbau**

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

95. Eingabe vom 08.03.2019

An den
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

Aachen, den 08.03.2019
Az. FB 61/620-35053-2017

Bebauungsplan

-Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Bauleitplanung

FB 61
Eing.: 11. MRZ. 2019
Abt.

Was mir gefällt:

Eine gelungene Verkehrsrichtung auf einem bisher nicht aus-
reichend genutzten Grundstück in der Nähe der Aachener Innen-
stadt! Die geplante Bebauung liegt sich ausgezeichnet in die
Umgebung ein. Mehr solche Projekte in Aachen!

Was mir nicht gefällt:

Meine Verbesserungsvorschläge:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen und unterschrieben in bereitstehenden Briefkasten werfen

Name:

Straße:

Wohnort:

Unterschrift:

Eingaben auch im Internet unter: www.aachen.de/bauleitplanung
oder per E-Mail an:
bebauungsplan@mail.aachen.de



Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 95:

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

96. Eingabe vom 07.03.2019

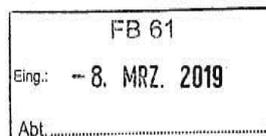
EDS Vermögensverwaltungs- GmbH & Co. KG , Egidius-Braun-Str.12, D-52223 Stolberg

Stadt Aachen

Verbindliche Bauleitplanung FB 61/201

Verwaltungsgebäude Am Marschierort

Lagerhausstraße 20
52064 Aachen



07.03.2019

Eingabe bzw. Einwendung zur Bauleitplanung Kurbrunnenstraße / Bachstraße

Sehr geehrter Herr Willem,

vielen Dank für das informative Gespräch am 08.02.2019 in Ihrem Haus.

Wie dort schon erwähnt sind wir die Eigentümer der Häuser Kasinostraße Nummer 15 und 17 mit einer dazugehörigen Tiefgarage im rückwärtigen Bereich.

Die Zufahrt zu dieser Tiefgarage und die Hauseingänge befinden sich in der Kasinostraße.

Sollte das dritte Gleis über eine eigene Trasse geführt werden sehen wir erhebliche Bedenken, was die Durchfahrtshöhe der neu zu bauenden Bahnunterführung angeht. Da der Gleiskörper nicht so weit angehoben werden kann, müssen wir davon ausgehen, dass in diesem Bereich die Straße entsprechend abgesenkt wird und zwar in solchen Ausmaßen, dass wir die Erreichbarkeit unserer Grundstücke gefährdet sehen.

Geschäftsführer:
Doris Schmitz
Achlm Schmitz
Steuernummer :
Aachen Kreis : 202/ 5803/0580

Bankverbindung
Raiffeisen Bank Eschweiler
BLZ 393 622 54
Konto: 250 4425 013

Amtgericht Aachen
HRA 6071
Ust-IdNr.:
DE233170934

Zusätzlich müssen wir mit einer Erhöhung der elektromagnetischen Strahlung durch die neue Oberleitung und eine Erhöhung der Erschütterungen sowie der Emissionen, insbesondere Lärm und Abgase sowie staubförmige Emissionen aus Abrieb von Bremsen und Fahrleitung der Schienenfahrzeuge, durch die zusätzlichen Bahnverkehre in diesem Bereich rechnen, was dann zu einer erheblichen Einschränkung der Nutzung und Vermietbarkeit der beiden Objekte führt.

Aus diesem Grunde sehen wir uns durch die geplante Baumaßnahme des dritten Gleises stark beeinträchtigt und möchten dies durch diese Eingabe bzw. Einwendung anmelden.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Rückfragen oder Erörterungen zur Verfügung.

Wir bitten um Kenntnisnahme und Eingangsbestätigung für dieses Schreiben

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 96:

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Die Bedenken bezüglich der Durchfahrtshöhe werden von der Verwaltung geteilt. In einem gemeinsamen Abstimmungstermin vor Einreichung der Stellungnahme wurde durch die Verwaltung auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Die Kasinostraße ist als Bundesstraße B 57 klassifiziert und beginnt am Grenzübergang Köpfchen zu Belgien als Eupener Straße, endet an der Normaluhr als Kasinostraße und setzt sich als B 1 fort. Die B 57 unterquert die Bahntrasse und ermöglicht eine lichte Höhe durch die Stahlkorbbogenkonstruktion von seitlich 3,80 m und mittig von 4,20 m. Die Gradienten der Kasinostraße (B 57) ausgehend von der Normaluhr steigt um ca. 19 m bis zum ehemaligen Luftschutzbunker (Kasinostraße 58/62) an. Die Steigung des Straßenverlaufs ist am Brückenbauwerk deutlich wahrnehmbar. Durch die Anordnung eines zusätzlichen Brückenbauwerks auf der Südseite der bestehenden Bahnüberführung wird sich die bestehende Durchfahrtshöhenproblematik weiter verschärfen. Die Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Burtscheider Viaduktes um ein zusätzliche Gleis (DB Engineering & Consulting GmbH 2018) führt hierzu aus: [...] *Für die Erweiterung der EÜ (Eisenbahnüberführung) Kasinostraße ist zu berücksichtigen, dass bereits jetzt die Durchfahrtshöhe gemäß Beschilderung auf 3,80 m bzw. 4,20 m eingeschränkt ist. Eine Erweiterung des Bauwerks in südlicher Richtung kann die Durchfahrtshöhe aufgrund des Gefälles der Straße weiter einschränken.* [...] Weitere Ausführungen erfolgen nicht.

Da es sich um eine Bundesstraße handelt, ergeben sich besondere Anforderungen an die lichten Durchfahrtshöhen. Gemäß der Richtlinie für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten RE-ING Teil 2 Brücken vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2017 ergeben sich folgende Anforderungen:

[...] (1) *Bei allen Brücken über Bundesfernstraßen ist stets eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m sicherzustellen.*

(2) *Bei Neubauten von Brücken über Bundesfernstraßen ist mit Rücksicht auf Veränderungen der Höhen der Bundesfernstraßen (z.B. bei Deckenerneuerungen im Hocheinbau) eine lichte Höhe von mindestens 4,70 m auszuführen. Im Hinblick auf die Gefährdung durch Anprall an den Überbau können im Einzelfall größere lichte Höhen sinnvoll sein.* [...] Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass die

Oberkanten der Gleisanlagen der alten bzw. neuen Brücke ein identisches Niveau aufweisen müssen, da der Verknüpfungspunkt des Bahnhofs in unmittelbarer Nähe ist und kaum Wegstrecke zur Verziehung von Höhendifferenzen besteht. Durch eine flache Stahlbetonkonstruktion kann möglicherweise gegenüber der Stahlkorbbogenkonstruktion Bauhöhe eingespart werden. Jedoch muss zusätzlich davon ausgegangen werden, dass die Kasinostraße in der Höhe, um geschätzte 0,80 – 1,10 m tiefer gelegt werden muss. Dies hat zum einen zur Folge, dass in einem kürzeren Straßenabschnitt mehr Höhe überwunden und die Straßenneigung steiler wird. Zum anderen müssen die Nebenanlagen der Straße und die Anschlüsse zu den privaten Grundstücken an die neue Höhe angepasst werden.

Eine konkrete Regelung ist auf der Ebene des Angebotsbebauungsplans nicht möglich, da die Brückenkonstruktion noch nicht bekannt ist. Grundsätzlich erscheint eine Lösung des Problems jedoch technisch umsetzbar. Die Anlieger, insbesondere die Eigentümer des Gebäudes Kasinostraße 15-17 sollen nach Möglichkeit keine Einschränkungen hinnehmen müssen. Die bestehenden Zwangspunkte der Gebäudeerschließung, Hauseingänge und Tiefgaragenzufahrten, müssen bei den Straßenanpassungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Grundsätzlich ist dem Ausbau der Bahninfrastruktur ein hohes Maß an Priorität im Sinne des Gemeinwohls zuzugestehen, so dass die Aufwendungen für Anpassungsmaßnahmen im Straßenraum in Kauf genommen werden müssen.

Mögliche umweltbezogene Einschränkungen durch den Gleisausbau sind im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Aufgrund nicht vorhandener Daten über Art und Umfang von Belastungen und der Lage möglicher emittierender Anlagen (z.B. Hochspannungsleitungen) kann im Bauleitplanverfahren eine Prüfung nicht erfolgen. Beispielsweise geht die Machbarkeitsstudie davon aus, dass durch das zusätzliche Gleis konkrete Lärmschutzeinrichtungen vorzusehen sind. Gleiches gilt übertragend für die Umweltauswirkungen durch Abgase, Staubpartikel und elektromagnetische Strahlung.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

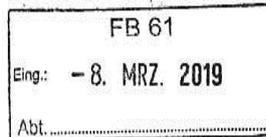
97. Eingabe vom 07.03.2019

Ewald & Doris Schmitz , Egidius-Braun-Str.12, D-52223 Stolberg

Stadt Aachen

Verbindliche Bauleitplanung FB 61/201

Verwaltungsgebäude Am Marschierort
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen



06.03.2019

Eingabe bzw. Einwendung zur Bauleitplanung Kurbrunnenstraße / Bachstraße

Sehr geehrter Herr Willem,

vielen Dank für das informative Gespräch am 08.02.2019 in Ihrem Haus.

Wie dort schon erwähnt sind wir die Eigentümer des Grundstückes mit der Flurstück Nummer 2293.

In der jetzt veröffentlichten Bauleitplanung war zu ersehen, dass Teile dieses Grundstückes für die Umsetzung des dritten Gleises überplant wurden.

Bereits im Januar 2016 haben wir mit der Stadt Aachen über die Möglichkeit einer Bebauung gesprochen, was uns durch die jetzt neue Planung in erheblichem Maße einschränken würde.

Bei uns besteht weiterhin das Interesse, auf diesem Grundstück ein mehrgeschossiges Bürogebäude zu errichten.

Neben einer Einschränkung der Bebauungsmöglichkeiten ist mit einer Erhöhung der elektromagnetischen Strahlung durch die Elektrifizierung und eine Erhöhung der Erschütterungen sowie der Emissionen, insbesondere Lärm und Abgase sowie staubförmige Emissionen aus Abrieb von Bremsen und Fahrleitung der Schienenfahrzeuge, durch die zusätzlichen Bahnverkehre in diesem Bereich zu rechnen, was zu einer erheblichen Einschränkung der Nutzung und Vermietbarkeit des Objektes bzw. zu deutlich erhöhten Baukosten führt.

Aus diesem Grunde sehen wir uns durch die geplante Baumaßnahme des dritten Gleises stark beeinträchtigt und möchten dies durch diese Eingabe bzw. Einwendung anmelden.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Rückfragen oder Erörterungen zur Verfügung.

Wir bitten um Kenntnisnahme und Eingangsbestätigung für dieses Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 97:

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Das Grundstück 2293 zählt zu den aufgelisteten Grundstücken, die für das geplante Brückenbauwerk in Teilen beansprucht werden. Bezüglich der Bebaubarkeit des kleinen Grundstücks (230 m²) sind enge Grenzen gesetzt, da das Gelände zwischen der Kurbrunnenstraße und der Kasinostraße um mehrere Meter in der Höhe verspringt und zusätzlich eine als besonders erhaltenswert eingestufte Platane in das Grundstück hineinragt. Hinzu kommt nun, dass ein Grundstücksanteil von ca. 3,50 m Breite für die neue Bahntrasse bzw. den Inspektionsweg beansprucht werden soll. Wenn das Gebäude unmittelbar an dem Inspektionsweg errichtet wird, entsteht eine Verkleinerung des Grundstücks durch die Planungen der DB AG lediglich von ca. 0,50 m, da per se eine bauordnungsrechtliche Abstandsfläche von 3,00 m zum Nachbargrundstück einzuhalten ist. Insofern sind die entstehenden Einschränkungen zwar isoliert betrachtet nicht gravierend, jedoch in der Gesamtschau wegen des kleinen Grundstücks und der weiteren Einschränkungen aus Topographie und Baumschutz erheblich. Nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Planungsrestriktionen und Bebauungsmöglichkeiten zwischen den Eigentümern und der Verwaltung intensiv erörtert. Eine finale Entwurfslösung wurde seitens der Eigentümer nicht vorgelegt. Im Zuge der Entscheidung zur Reduzierung des Geltungsbereiches wurde entschieden, das Grundstück der Eigentümer aus dem Geltungsbereich des Angebotsbebauungsplans heraus zu lösen und die bauliche Zulässigkeit gemäß den planungsrechtlichen Voraussetzungen des § 34 BauGB zu regeln. Für die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die Bauweise und die Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, bietet der bauliche Zusammenhang ausreichende Möglichkeiten, so dass planungsrechtliche Festsetzungen durch einen Bebauungsplan grundsätzlich nicht erforderlich sind. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass eine Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile Vorteile hinsichtlich einer Flexibilisierung der Lösungsmöglichkeiten bei der anstehenden, komplexen Planungsaufgabe entstehen.

Mögliche umweltbezogene Einschränkungen durch den Gleisusbau sind im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Aufgrund nicht vorhandener Daten über Art und Umfang von Belastungen und der Lage möglicher emittierender Anlagen (z.B. Hochspannungsleitungen) kann im Bauleitplanverfahren eine Prüfung nicht erfolgen. Beispielsweise geht die Machbarkeitsstudie davon aus, dass durch das zusätzliche Gleis konkrete Lärmschutzeinrichtungen vorzusehen sind. Gleiches gilt übertragend für die Umweltauswirkungen durch Abgase, Staubpartikel und elektromagnetische Strahlung.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

98. Eingabe vom 06.03.2019

Ludw. Montanus GmbH & Co. KG

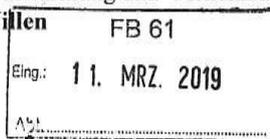
Stadt Aachen FB 61/201

Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen

z. Hd. **Herrn J. Willen**

Lagerhaustr. 20

52064 Aachen



Postanschrift:

Kurbrunnen Straße 18

52066 Aachen

Germany

Telefon: +49/ (0)-241-65087

Telefax: +49/ (0)-241-602313

eMail: info@monta-online.de

Ust.-Id.-Nr.: DE 123601677

Ihre Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Unsere Zeichen:

LM-ed

Aachen, den

06.03.2019

Eingabe in Sachen Bauungsplan Kurbrunnenstraße/Bachstraße

Sehr geehrter Herr Willen,

wir nehmen Bezug auf die öffentliche Bekanntmachung betreffend den Bauungsplan Kurbrunnenstraße / Bachstraße Aachen in welchem unser Gebäude sich ebenso befindet.

Wir haben uns detailliert mit dem Vorhaben beschäftigt und haben hierzu nachstehende Anmerkungen mit der freundlichen Bitte um Berücksichtigung.

Wir begrüßen es, dass der überwiegende Teil des Parkplatzes im Bereich der Kurbrunnenstraße Aachen erhalten bleibt.

Die Berücksichtigung der bestehenden First- und Traufhöhen bei der angedachten Bebauung im Bereich des dritten Bahngleises sind ebenso begrüßenswert.

Die angedachte Errichtung eines Gebäudes mit 7 bis 10 Geschosse betrachten wir als bedenklich, da die Stadtteil-Silhouette der Gemarkung Burtscheid hiermit in Mitleidenschaft gezogen würde. Die Achse Herz Jesu Kirche, Frankenburg, Abteiberg würde durch das geplante Gebäude nicht vorteilhaft verändert. Eine Einhaltung der bestehenden Gebäudehöhen angelehnt an das Gebäude Kurbrunnenstraße 22 sehen wir als sinnvoller an.

Bitte sind Sie so freundlich und bestätigen uns den Eingang unserer Petition an die oben angegebene Korrespondenzanschrift.

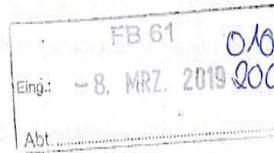
Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 98:

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbauungsplan

99. Niederschrift der Anhörungsveranstaltung, vom 06.03.2019

Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen

Der Oberbürgermeister



NIEDERSCHRIFT

über die Durchführung der Anhörungsveranstaltung zur
Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB
zum Bebauungsplan nach § 13 a BauGB -Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung fand statt in der Zeit vom 04.02.2019 bis 08.03.2019 im Foyer, Lagerhausstraße 20, mit einer Ausstellung der Planunterlagen und der darin dargestellten Planungsziele und den voraussichtlichen Auswirkungen der Planung. Am 06.02.2019 wurde von 18.00 bis ca. 19.10 Uhr eine Anhörungsveranstaltung durchgeführt.

Folgende Unterlagen waren ausgestellt:

Luftbild
Lageplan
Städtebauliche Konzeption
Bauabschnitt 1 (o.M.)
Bauabschnitt 2 (o.M.)
Erläuterungstext

Ergänzt wurden die Unterlagen durch ein Ablaufschema zum Bebauungsplanverfahren.

Von der Verwaltung waren anwesend:

Frau Angelika Hildersperger Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen / Moderatorin
Herr Jan Willen Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen / Bauleitplanung

Es waren ca. 4 Bürger erschienen.

Um 18.00 Uhr eröffnete Frau Hildersperger den Anhörungstermin und informierte die Anwesenden über den vorgesehenen Ablauf des Abends. Die Bürger wurden aufgefordert, nach der Vorstellung der Planung ihre Anregungen vorzubringen.

Herr Willen erläuterte ausführlich Anlass und Erfordernis der Bauleitplanung. Anschließend erläuterte Herr Willen das städtebauliche Konzept, den Verlauf und die Trassenbreite des neuen Brückenbauwerks, die Nachverdichtungsmöglichkeiten sowie den Verlauf der Fuß- und Radwegeverbindungen. Darüber hinaus erklärte Herr Willen den Ablauf des Bauleitplanverfahrens, die Möglichkeiten zur Ausübung eines Vorkaufsrechtes und die Abgrenzung des Bauleitplanverfahrens zum notwendigen Planfeststellungsverfahren.

Danach wurden die Fragen der Bürger gestellt und weitgehend von Herrn Willen beantwortet.

Bebauungsplan Nr.
-Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

Niederschrift zur Anhörungsveranstaltung

Folgende Themen wurden seitens der Bürger angesprochen und Fragen dazu gestellt:

Viadukt / Neue Brücke

- ein zusätzliches Brückenbauwerk sollte vermieden werden.
- bevor das Viadukt saniert wurde hatte es eine Planung mit drei Gleisen auf der Viaduktkrone gegeben, diese Alternative wurde von der Denkmalbehörde abgelehnt.
- Es wurden erste Bauschäden an den Betonsanierungen des Viaduktes beobachtet.

DB Schienenverkehr

- durch ein zusätzliches Gleis ist eine höhere Frequentierung der Bahntrasse insgesamt zu erwarten. Wie verhält es sich auf den mit der Verteilung der zusätzlichen Verkehre auf die vorhandenen Bahnachsen im Aachener Süden? Ist nach wie vor eine Trennung der Güter- und Personenzugtrassen vorgesehen?

Gebäudehöhe Hochhaus

- Die Gebäudehöhe soll die Höhe der Bestandsbebauung entlang der Kurbrunnenstraße nicht überschreiten.
- Die historische Silhouette von Burtscheid mit seinen markanten Hochpunkten verträgt keinen weiteren architektonischen Hochpunkt an der Kurbrunnenstraße/Unterführung Viadukt.
- Die bewegte Topographie von Burtscheid sollte bei der Bemessung der Gebäudehöhen berücksichtigt werden. Es sollte vermieden werden, Hochhäuser auf topographischen Hochpunkten zu errichten.

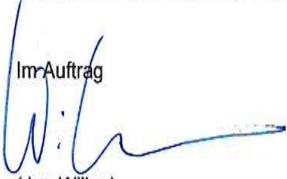
Umwelt

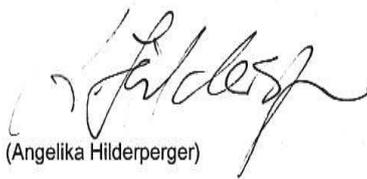
- Es wird um eine Klarstellung der Lage des Thermalwasserschutzgebietes gebeten.
- Ausgelöst durch ein zusätzliches Gleis ist mit einer Steigerung der Verkehrsfrequenz und einer höheren Schallimmissionsbelastung der Wohnnutzungen Friedrich-Ebert-Allee durch die Bahn zu rechnen. Werden Schallschutzeinrichtungen vorgesehen?
- Durch den Bahnverkehr werden gegenwärtig schon erhebliche Schwingungen ausgelöst, die in den am Viaduktfuß liegenden Gebäuden deutlich zu spüren sind. Es wird befürchtet, dass durch ein zusätzliches Gleis zusätzliche Schwingungen verursacht werden. Werden Maßnahmen zur Prüfung und Möglichkeiten der Dämpfung untersucht?

Fuß- / Radweg

- Es soll eine alternative Wegeföhrung auf Bahngelände geprüft werden. Durch Spundwände könnte der Bahndamm abgefangen und als Fußweg genutzt werden. Diese Lösung ist, zum Erhalt des Werkstattgebäudes an der Warmweierstraße, zu favorisieren.
- Zur Überwindung des erheblichen Höhenunterschiedes könnte die Planung von Treppenanlagen wesentlich zum Einsparen von Flächen beitragen. Ist dies aus Gründen der Barrierefreiheit möglich?

Abschließend wurden die Bürger noch einmal darauf hingewiesen, dass weitere Anregungen dem Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen bis zum 08.03.2019 zugeschickt werden können.
Gegen 19.15 Uhr beendete Frau Hildersperger den Anhörungstermin.

Im-Auftrag

(Jan Willen)


(Angelika Hildersperger)

Anlage: Foto Moderationstafel

Seite 2 / 2

Bürgerinformation

06.02.2019

Bebauungsplan - Kurbrunnenstraße / Bachstraße



Fußweg

Fußweg im
Bahndamm

Sind Treppenanlage
für Fußweg mögl.?

Umwelt

wo ist das
Thermalwasser
Schutzgebiet

Lärmbelastung
steigt für Wohnen
Friede-Ebert-Str.

Resonanz
Schwingung
berücksichtigen

Höhe Gebäude

Gebäudehöhe
reduzieren, so
hoch wie Kurbrunnenstr.

Stilvolle Bauschönheit
verfügt keinen
Hochpunkt

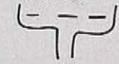
Topographie
Bauschönheit bei Erhalt
berücksichtigen

Beton Schäden
sind im Viadukt
"Kalkasen"

Viadukt

zweite Brücke
vermeiden

Vorschlag



Damals hätten
3-Gleise gemacht
werden können

DB-Verkehr

Güterverkehr
Perspektive?
kein Güter auf Konkrete

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 99

Viadukt / Neue Brücke

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Aufgrund des erheblichen Verkehrsbedarfs ist ein drittes Bahngleis absolut notwendig, um den derzeit bestehenden Engpass aufzuheben und den Bahnverkehr zukunftsfähig aufzustellen. Dem Hinweis, dass eine Planung mit drei Gleisen auf dem Viadukt scheinbar vorgesehen war, wurde nachgegangen. In den Planfeststellungsunterlagen zur Sanierung des Viaduktes wird ein drittes Gleis auf einem neuen Brückenbauwerk erwähnt. Es ist kein Hinweis auf ein drittes Gleis auf dem bestehenden Viadukt vorhanden. Eine Ablehnung durch die Untere Denkmalbehörde hat es auf Nachfrage nicht gegeben. Da es sich um ein Bauwerk des Bundes handelt, ist die Untere Denkmalbehörde der Stadt Aachen in den Belangen des Denkmalschutzes nicht zuständig.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

DB Schienenverkehr

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Durch die eine Beseitigung des Schienenengpasses im Streckenabschnitt desurtscheider Viaduktes ist von einer höheren Verkehrsfrequenz auszugehen. Wie sich diese Verkehre verteilen und ob eine Trennung von Güter- und Personenverkehr geplant ist, kann von der Verwaltung der Stadt Aachen nicht beantwortet werden und obliegt ausschließlich der Zuständigkeit der DB AG.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

Gebäudehöhe Hochhaus

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Umwelt

Die Anregung hat z.T. eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Die Thermalwasserschutzgebiete sind im Geoportal der Stadt Aachen für die Öffentlichkeit frei einsehbar. Dem Fragesteller wurde zusätzlich nach der Anhörungsveranstaltung die genaue Abgrenzung der Thermalwasserschutzgebiete zugesandt. Durch ein zusätzliches Gleis und die prognostizierte Steigerung des Personen- und Güterverkehrs ist von steigenden Lärmpegeln auszugehen. Im Bebauungsplanverfahren wurde der Umgebungslärm, verursacht durch den Verkehr, geprüft und bewertet. Wegen der erheblichen Belastung durch den Schienenverkehr, insbesondere auch im Nachtzeitraum, werden die Richtwerte für Wohnen bei Weitem überschritten, so dass als Folge nur eine gewerbliche Nutzung in Frage kommt. Folglich sollen die von Bebauung freizuhaltenden privaten Grundstücksflächen als Gewerbegebiete festgesetzt werden.

Eine Lösung des Gesamtkonfliktes auf der Ebene des Bebauungsplans ist nicht möglich, da der Bebauungsplan keine Legitimation zur Festsetzung neu zu planenden Gleisanlagen beinhaltet und eine Festsetzung z.B. von notwendigen aktiven Schallschutzmaßnahmen erst anhand einer konkreten Brückenplanung möglich ist. Beim Bau oder zur Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes einschließlich der Bahnfernstromleitungen ist zu prüfen, wie sich das Vorhaben auf die Umwelt auswirkt. Eine umfassende Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines solchen Vorhabens ist im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) geregelte und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) normiert. Nach § 6 Satz 1 i.V.m. Nr. 14.7 der Anlage 1

zum UVPG ist der eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich der Bahnstromfernleitungen grundsätzlich UVP-pflichtig. Gleiches gilt für die befürchteten Schwingungen durch das zusätzliche Gleis. Die Schwingungen sind den unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des zusätzlichen Gleises auf Kultur- und sonstige Sachgüter zuzurechnen und gemäß § 2 UVPG in einer UVP zum Planfeststellungsverfahren zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

Fuß- und Radweg

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ein alternativer Trassenverlauf am Fuße des Bahndamms geprüft und den zuständigen Fachabteilungen abgestimmt. Bautechnisch wäre diese Lösung machbar, würde aber in der Konsequenz dazu führen, dass nahezu der gesamte Baumbestand im Bahnböschungsbereich gefällt werden müsste. Der Fachbereich Umwelt trägt diese Lösung nicht mit, da sich die vorhandenen Gehölze gegenseitig stützen und eine Entnahme einzelner Bäume dazu führen würde, dass der gesamte Baumbestand potentiell umsturzgefährdet ist oder aus Gründen der Verkehrssicherheit gefällt werden muss. Aus Gründen der allgemeinen Wohlfahrtswirkung der Bäume sowie der Wertigkeit für den Natur-, Umwelt-, Tier- und Stadtklimaschutz hat die Verwaltung sich für eine Führung der Wegetrasse in Mittellage entschieden. Dies bedeutet, dass zur Umsetzung der Planung das gewerblich genutzte Grundstück und zwei weitere Teile privater Grundstücke durch die Stadt Aachen erworben und das Werkstattgebäude sowie die in das Erdniveau eingelassenen Garagen mit Orientierung zur Warmweiherstraße abgerissen werden müssen. Eine Gefährdung der Existenz des Gewerbetriebes ist nicht beabsichtigt und so soll ausschließlich das allgemeine Vorkaufsrecht gem. § 24 BauGB in Betracht gezogen werden. Wonach bei einer Veräußerung der Immobilie der Kommune ein Vorkaufsrecht zu steht, wenn ein Bebauungsplan besteht und dieser die betroffenen Grundstücke Flächen für eine öffentliche Nutzung vorsieht. Bei einer Ausübung des Vorkaufsrechtes soll die Stadt eine sozialgerechte Lösung erarbeiten und beispielsweise durch die Bereitstellung eines Ersatzstandortes behilflich sein.

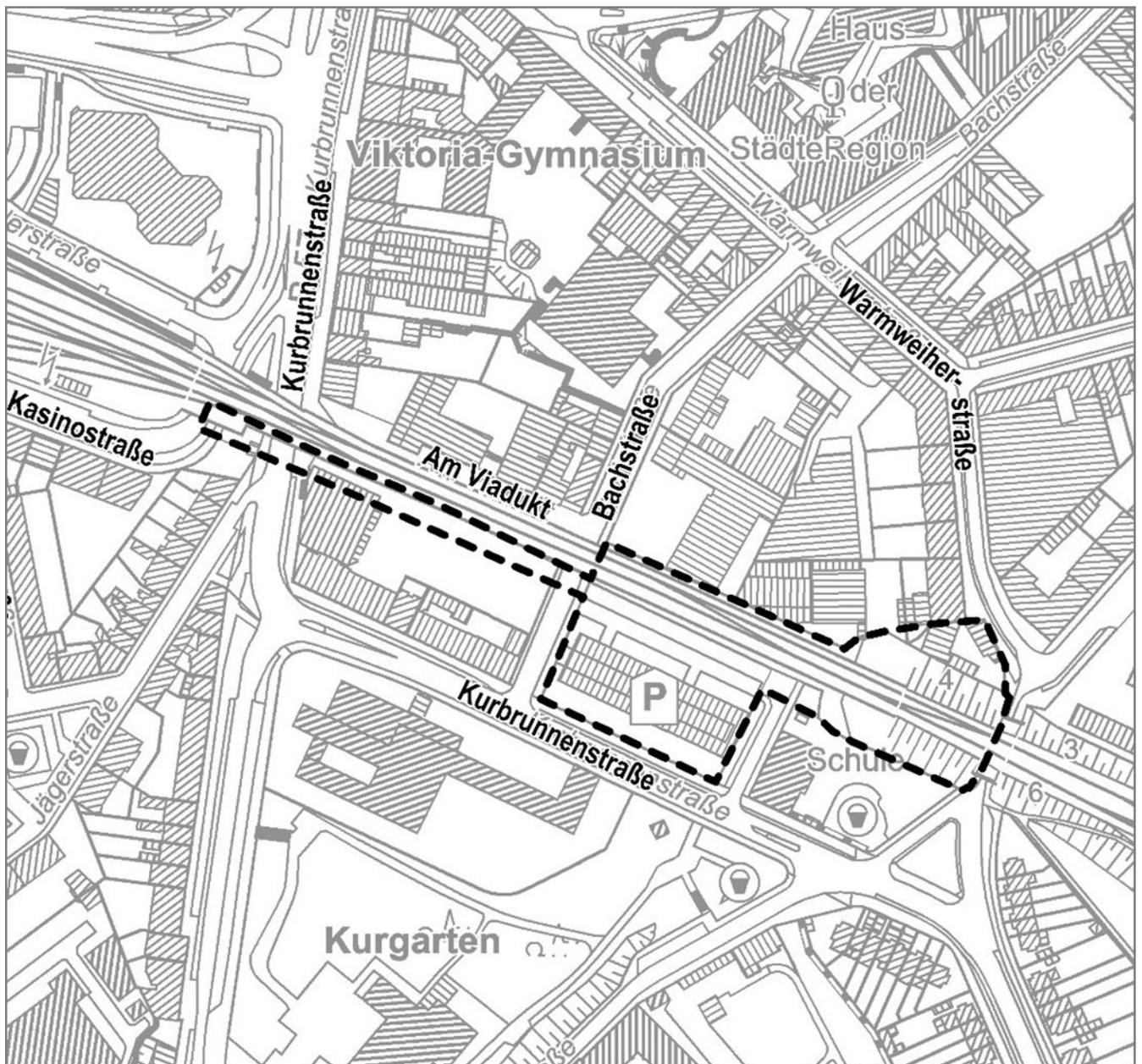
Zur Überwindung der Höhendifferenz soll grundsätzlich auf Treppenanlagen verzichtet werden. Treppenanlagen beschränken die Zugänglichkeit für Menschen mit Handicap und würden die angestrebte Nutzung für den Radverkehr ausschließen. Nach der zugrundeliegenden Erschließungsplanung kann die Höhendifferenz mit einem Steigungsverhältnis von max. 4,0 % überwunden werden. Damit ist eine barrierefreie Führung der Trasse möglich.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zu Kenntnis zu nehmen.

Abwägungsvorschlag über die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Bebauungsplan -Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

für den Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln
im Stadtbezirk Aachen-Mitte
zur frühzeitigen Beteiligung



Lage des Plangebietes

Inhaltsverzeichnis

Planungsrelevante Eingaben gem. § 4 Abs.1 BauGB zum Bebauungsplan mit den entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung

1. Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)
2. LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
3. LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
4. Stadt Aachen – Untere Wasserbehörde
5. Stadt Aachen – Bauverwaltung Kampfmittelbeseitigung

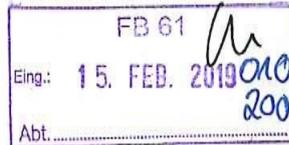
Hinweis: Die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 04.02. bis 08.03.2019 wurde für einen Geltungsbereich einschließlich der Grundstücke an der Kurbrunnenstraße/Bachstraße und an der Kasinostraße durchgeführt. Die Ziele des Bebauungsplans umfassten, neben der planungsrechtlichen Sicherung der Grundstücke zum Neubau eines weiteren Brückenbauwerks und der Fuß-/Radwegverbindung, die bauliche Nachverdichtung der von der Brückenplanung tangierten privaten Grundstücke. Die Eingaben der Träger öffentlicher Belange bezogen sich auf den gesamten Geltungsbereich und sämtliche Ziele des Bebauungsplans.

Die Verwaltung der Stadt Aachen hat nach der Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beschlossen, den Gesamtgeltungsbereich in zwei eigenständige Bauleitplanverfahren aufzuteilen:

1. Angebotsbebauungsplan (Trasse neues Brückenbauwerk, Fuß- und Radwegeverbindung, vorh. Parkpalette)
2. Vorhaben- und Erschließungsplan VEP (bauliche Nachverdichtung privates Grundstück, Kurbrunnenstraße 22)

Die Eingaben der Beteiligung werden nun inhaltlich wie räumlich den Teilbebauungsplänen zugeordnet und entsprechende Abwägungsvorschläge erarbeitet. In den Fällen, die eine eindeutige Zuordnung nicht zulassen, werden die Anregungen in beide Bauleitplanverfahren einbezogen und abgewogen. Die Zuordnung wird jeweils kenntlich gemacht. Alle Eingaben aus der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange können so ausreichend gewürdigt werden.

1. Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) vom 13.02.2019



Nahverkehr Rheinland GmbH • Glockengasse 37-39 • 50667 Köln

Stadtverwaltung Aachen
z.Hd. Herrn Willen
Lagerhausstraße 20
52058 Aachen

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37-39
50667 Köln
Tel.: +49 (0) 221 20808-0
Fax: +49 (0) 221 20808-6640
www.nvr.de • info@nvr.de

Unser Zeichen: Ld

Durchwahl: -6679
Andreas.Lindlau@nvr.de

13. Februar 2019

Stellungnahme Bebauungsplan am Burtscheider Viadukt, Akz.: FB 61/620-35053-2017, Ihr Schreiben an den AVV vom 10.01.2019

Sehr geehrter Herr Willen,

Zu Ihrer Anfrage vom 10.01.2019 an den AVV nehmen wir als Aufgabenträger für den SPNV im Bereich Aachen wie folgt Stellung:

Der ZV NVR drängt auf eine dritte Gleisachse zwischen Aachen Hauptbahnhof und Aachen Rothe Erde, um den aktuellen Anforderungen im SPNV gerecht zu werden. Gemäß der Machbarkeitsstudie „Erweiterung des Burtscheider Viadukts um ein drittes Gleis“ sind Bereiche südlich des Burtscheider Viadukts für eine Erweiterung dargestellt worden.

Davon betroffen sind die Flurstücke:

- Gemarkung Burtscheid, Flur 2, Flurstücke 2294, 1657, 1812, 188, 1380

Von diesen Flurstücken werden Voll- oder Teilflächen für die Errichtung eines Brückenbauwerkes zur Aufnahme des angestrebten dritten Gleises benötigt. Eventuell werden zusätzlich noch Flächen während der Auftragsdurchführung als Baufeld benötigt.

Nördlich des Bauwerks werden aller Voraussicht nach keine Flächen benötigt.

● ● ● Sie erreichen uns über: Appellhofplatz (Linien 3, 4, 5, 16, 18) | Neumarkt (Linien 1, 7, 9) | Bahnhof Köln Hbf

Geschäftsführung: Dr. Norbert Reinkober, Heiko Sedlacek, Michael Vogel
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Dierk Timm | Vorsitzender der Gesellschafterversammlung: Stephan Santelmann
Amtsgericht Köln HBR 62186 | Steuer Nr.: 215/5943/0909

Seite 1 / 2

SEITE 2

Mit freundlichen Grüßen
Nahverkehr Rheinland GmbH
i. A.



Joachim Wirths

i. A.



Andreas Lindlau

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr.1:

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Im Schreiben vom NVR wird darauf hingewiesen, dass neben den Flächen, die durch den Bebauungsplan von einer Bebauung freigehalten werden, möglicherweise weitere Flächen für die Bauwerksdurchführung als Baufeld benötigt werden. Dies ist insoweit unproblematisch, solange es sich um Flächen der Stadt Aachen handelt, da diese Flächen nicht für eine weitere Bebauung vorgesehen sind. Sollten jedoch Flächen benötigt werden, die sich im privaten Eigentum befinden, wird dies als sehr problematisch eingestuft, da die privaten Eigentümer*innen bereits Konzepte entwickelt haben, die die Freihaltekriterien der Machbarkeitsstudie (DB AG 28.03.2018) parzellenscharf berücksichtigen und mit einer Bauausführung zur Errichtung der Gebäude vor Erstellung des Brückenbauwerks gerechnet werden muss.

Aus diesem Problembewusstsein wurde die DB AG von der Stadt Aachen gebeten, den Raumbedarf für die Bauwerksdurchführung und das Baufeld zu prüfen. Die DB AG hat daraufhin die Machbarkeitsstudie um das Thema des erforderlichen Platzbedarfs für die Baustelleneinrichtung (05.06.2020) vorgelegt. Demnach reicht der bislang vorgesehene Raumbedarf für das Brückenbauwerk weitgehend aus. Eine Erstellung der Gebäude kann unter der Berücksichtigung bestimmter, in der Studie genannter Kriterien vor der Erstellung des Brückenbauwerks erfolgen, ohne dass es bei der Brückenbauwerkserstellung zu Problemen führt. Die Studie wurde an den Vorhabenträger Kurbrunnenstraße 22 weitergeleitet, sie ist im Verfahren des Vorhaben- und Erschließungsplans zu berücksichtigen. Für den Angebotsbebauungsplan ergibt sich kein Anpassungsbedarf zur Durchführung der Bauausführungsphase, so dass einem Vollzug der Planungsziele diese Belange nicht entgegenstehen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

2. LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland

LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland



LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
Endenicher Straße 133 · 53115 Bonn

Stadt Aachen
- Der Oberbürgermeister -
FB 61/201
Lagerhausstraße 20
52058 Aachen



Datum und Zeichen bitte stets angeben

27.02.2019
333.45 - 1.1/18-001

Herr Becker
Tel 0228 9834-187
Fax 0221 8284-0778
oliver.becker@lvr.de

Bebauungsplan – Kurbrunnenstraße / Bachstraße – im Stadtbezirk Aachen-Mitte

Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Hier: **Belange der Bodendenkmalpflege**

Ihr Schreiben vom 10.01.2019, Ihr Zeichen FB 61/620-35053-2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Übersendung der Planunterlagen zu den o.g. Planungen.

Unmittelbar südlich des Plangebietes an der Kurbrunnenstraße wurde Ende des 19. Jahrhunderts eine römische Wasserleitung aufgedeckt, welche in Richtung des Plangebietes führt. Vermutlich ist dies im Zusammenhang mit der ebenfalls Ende des 19. Jahrhunderts im Bereich des Gebäudes der heutigen Städteregion Aachen in der Zollerstraße zu sehen.

Die Belange des Denkmalschutzes und die kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 und 5 BauGB) sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen. Darüber hinaus haben die Gemeinden nach dem Planungsleitsatz des § 11 Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NRW) die Sicherung der Bodendenkmäler bei der Bauleitplanung zu gewährleisten. Dies gilt unabhängig von der Eintragung in die Denkmalliste auch für nur „vermutete“ Bodendenkmäler (§ 3 Abs. 1 Satz 4 DSchG NRW). Den Erhalt der Bodendenkmäler gilt es durch geeignete, die Bodendenkmalsubstanz langfristig sichernde Darstellungen und Festsetzungen zu erreichen.

Wir freuen uns über Ihre Hinweise zur Verbesserung unserer Arbeit. Sie erreichen uns unter der Telefonnummer 0221 809-2255 oder senden Sie uns eine E-Mail an Anregungen@lvr.de

082-001-12.2015

Besucheranschrift: 53115 Bonn, Endenicher Straße 129, 129a und 133
DB-Hauptbahnhof Bonn, Straßenbahnhaltestelle Bonn-Hauptbahnhof
Bushaltestelle Karlstraße, Linien 608, 609, 610, 611, 800, 843, 845
USt-IdNr.: DE 122 656 988, Steuer-Nr.: 214/5811/0027

Zahlungen nur an den LVR, Finanzbuchhaltung
50663 Köln, auf eines der nachstehenden Konten

Helaba
IBAN: DE84 3005 0000 0000 0600 61, BIC: WELADEDXXX
Postbank
IBAN: DE55 2701 0500 0000 5545 01, BIC: 2504 0310

Insofern ist eine Aufklärung des Sachverhaltes noch im Rahmen der Bauleitplanverfahren erforderlich, zumal gerade in dieser Fläche mit erhaltenswerter archäologischer Substanz zu rechnen ist, welche die Bebauungsmöglichkeiten aufgrund denkmalrechtlicher Vorschriften nachträglich einschränken könnte.

Ich bitte zu berücksichtigen, dass für die Durchführung der notwendigen archäologischen Untersuchungen eine Erlaubnis gem. § 13 DSchG NRW erforderlich ist, welche die Obere Denkmalbehörde im Benehmen mit mir erteilt. Dem entsprechenden Antrag ist regelmäßig ein Konzept des mit der Ausführung Beauftragten beizufügen. Eine Liste archäologischer Fachfirmen ist zu Ihrer Information beigelegt.

Gerne wird Ihnen das Fachamt eine Leistungsbeschreibung für die Durchführung einer archäologischen Sachverhaltsermittlung zur Verfügung stellen. Sollte dies gewünscht sein, bitte ich Sie, sich direkt mit meiner Kollegin, Frau Jenter, e-mail: susanne.jenter@lvr.de, in Verbindung zu setzen.

Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Becker

(als Anlage waren dem Schreiben eine Auflistung der archäologischen Fachfirmen beigelegt, die aus Platzgründen nicht aufgenommen wurden, da sie inhaltlich nicht weiterführen)

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 2

Die Stellungnahme hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Entgegen der Stellungnahme des LVR soll eine Aufklärung des Sachverhaltes (Prospektion) im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nicht durchgeführt werden. Der Geltungsbereich ist nahezu vollflächig versiegelt und zu einem Großteil oberirdisch wie unterirdisch (z.B. Parkhaus) bebaut. Eine Prospektion wäre mit erheblichen Aufbrüchen verbunden und trifft Flächen, die z.T. in der derzeitigen Nutzung fortgeführt und unverändert erhalten bleiben sollen. Insofern ist der Aufwand eines Aufbruchs und der Wiederherstellung zur Untersuchung des gesamten Geltungsbereiches unter einen ökonomischen Vorbehalt zu stellen. Wie in der Erläuterung dargelegt, ist das Ziel des Bebauungsplans die Freihaltung der Trasse für ein neues Brückenbauwerk. Für die planungsrechtliche Sicherung der Bahnanlage ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens notwendig. Die Belange der Bodendenkmalpflege sind im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Der Bebauungsplan –Kurbrunnenstraße/Bachstraße- setzt für diesen Verlauf nicht überbaubare Grundstücksflächen fest. Lediglich die Bauflächen an der Kurbrunnenstraße 22 sind für eine bauliche Nachverdichtung vorgesehen und bergen Entwicklungsrisiken hinsichtlich möglicher bodendenkmalrelevanter Substanz.

Um dennoch die Belange entsprechend ihrer Bedeutung zu würdigen und auf mögliche Planungsrisiken hinzuweisen, soll folgender Passus als Hinweis in die schriftlichen Festsetzungen aufgenommen werden: [...] *Aufgrund des dokumentierten archäologischen Zustandes werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit hoher Wahrscheinlichkeit archäologisch bedeutsame Funde und Befunde (Bodendenkmäler) vermutet. Der Vorhabenträger hat dort, wo er in den Boden eingreift, und wo sich nach wissenschaftlicher Vermutung Bodendenkmäler befinden, deren vorherige wissenschaftliche Untersuchung, die Bergung von Funden und die Dokumentation der Befunde sicherzustellen. Die Kosten hierfür sind im Rahmen des zumutbaren vom Vorhabenträger zu tragen (§ 29 Abs. 1 DSchG NRW). Zur Umsetzung der archäologischen*

Untersuchung sind die Beauftragung einer archäologischen Fachfirma sowie die Beantragung einer Grabungsgenehmigung nach § 13 DSchG NRW bei der Oberen Denkmalbehörde (Bezirksregierung Köln) notwendig.

Die Genehmigung ist der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Aachen vor Beginn der Erdarbeiten vorzulegen. Beim Auftreten besonders bedeutender Bodendenkmäler ist mit deren Unterschutzstellung und damit einhergehend deren Erhalt in situ zu rechnen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihrer Erhaltung besteht. In diesem Fall ist möglicherweise mit Umplanungen zu rechnen. [...]

Darüber hinaus wird der Eigentümer des Grundstücks Kurbrunnenstraße 22 darauf hingewiesen, dass eine frühzeitige Sachverhaltsermittlung Verzögerungen der späteren Bauausführung vermeidet und Planungssicherheit für das beabsichtigte Bauvorhaben schafft. Die geplante Vorgehensweise wurde dem LVR vorgestellt und mit Schreiben vom 29.09.2019 das Einverständnis der oberen Denkmalbehörde erteilt.

Die Verwaltung empfiehlt, der Eingabe zu folgen.

3. LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland



LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Stadt Aachen
FB Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
FB 61
Lagerhausstr. 20
52058 Aachen

Datum und Zeichen bitte stets angeben

08.03.2019
19-623-Ka

Maria Kampshoff
Tel 02234 9854-554
Fax 0221 8284-1991
Maria.Kampshoff@lvr.de

Aachen, Bebauungsplan Kurbrunnenstraße /Bachstraße – im Stadtbezirk Aachen-Mitte, im Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestraße und Bahnlinie Aachen – Köln

Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.1 BauGB

Ihr Schreiben vom 10.01.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

innerhalb des Bebauungsplangebietes Kurbrunnenstraße/Bachstraße beziehungsweise in der unmittelbaren Umgebung befinden sich mehrere Baudenkmäler, die maßgeblich die städtebauliche Situation bestimmen. Sie sollten daher benannt und beschrieben, hinsichtlich ihrer Bedeutung und Wirkung auf den Raum untersucht werden. Die Auswirkungen der Planung sind entsprechend darzustellen.

- Viadukt der Rheinischen Eisenbahn
- Kurbrunnenstraße 18 (Fabrik Montanus)
- Kurbrunnenstraße 6 (ehemalige Volksschule)
- Am Viadukt 3 (Fabrikanlage Mannesmann)
- Gartenpavillon, J.Couven, Kurbrunnenstraße

Außerdem ist angesichts der dargestellten Hochhausplanung auch auf die räumliche Wirkung der beiden nahegelegenen, architektonisch bedeutenden, als Baudenkmal geschützten Verwaltungshochhäuser der Stadt Aachen (Römerstraße) bzw. der Städtereion Aachen zu achten, die auch auf Grund ihrer repräsentativen Funktion ein entsprechendes Alleinstellungsmerkmal im Aachener Stadtbild besitzen.

Wir freuen uns über Ihre Hinweise zur Verbesserung unserer Arbeit. Sie erreichen uns unter der Telefonnummer 0221 809-2255 oder senden Sie uns eine E-Mail an Anregungen@lvr.de

980-001-01.2019

Besucheranschrift:
Abtel Brauweller – LVR-Kultur- und Dienstleistungszentrum
50259 Pulheim (Brauweller), Ehrenfriedstraße 19
Bushaltestelle Abtel Brauweller: Linien 949, 961, 962 und 980
Telefon Vermittlung: 02234 9854-0
Internet: www.afz.lvr.de, E-Mail: afz@lvr.de
UST-IdNr.: DE 122 656 988, Steuer-Nr.: 214/5811/0027

Zahlungen nur an den LVR, Finanzbuchhaltung
50663 Köln, auf eines der nachstehenden Konten

Helaba
IBAN: DE84 3005 0000 0000 0600 61, BIC: WELADEDXXX
Postbank
IBAN: DE95 3701 0050 0000 5645 01, BIC: PBNKDEFF370



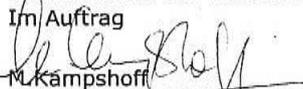
Inwieweit die topographisch bedeutsame Lage von St.Johann Baptist und St.Michael in Burtscheid im Hinblick auf zu erhaltende Blickbeziehungen (oder auch zu erhaltender „städtebaulicher Hochpunkt“) bezüglich des Hochhauses von Bedeutung ist, bedarf der Überprüfung.

Im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan wird der historische Eisenbahnviadukt (erbaut 1838-1840, Backsteinviadukt mit 22 Bogenstellungen und einem großen Mittelpfeiler mit 2 übereinanderstehenden 4-bogigen Öffnungen) als städtebaulich bedeutsames, die Situation dominierendes Denkmal beschrieben und gewürdigt. Historisches Kartenmaterial (Rappard-Plan von 1860 einschließlich seiner rahmenden Ansichten städtebaulich bedeutsamer Gebäude), die diese Anschaulichkeit bis heute aussagekräftig belegt, wird zur Visualisierung des Viadukts bis heute herangezogen. Die städtebauliche Verdichtung des 20.Jahrhunderts hat den Wirkungsraum des Viadukts bereits stark beschnitten, so dass aus denkmalpflegerischer Sicht eine weitere Einengung des Blickwinkels (Mittelpfeiler) sowohl von Norden (Bachstraße) als auch Süden (Kurbrunnenstraße) vermieden werden sollte. Dabei spielt sicherlich auch die Höhenentwicklung der Neubauten eine Rolle. Die direkt an den Viadukt angrenzenden Gebäude ordnen sich bisher dem Baudenkmal unter.

Da die Neubebauung an der Bachstraße unmittelbar zwischen dem Baudenkmal Kurbrunnenstraße 18 und dem Viadukt liegt, kann nur im Rahmen eines städtebaulichen Entwurfes über die denkmalpflegerische Verträglichkeit der Höhenentwicklung des Neubaus in diesem Bereich diskutiert werden. Momentan ist zu befürchten, dass die genannten Baudenkmäler keine angemessene Einbindung erhalten.

Das den Viadukt begleitende neue Brückenbauwerk für ein 3. Gleis wird eine erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes und des Wirkungsraumes des Baudenkmales „Viadukt“ aber auch der benachbarten Baudenkmäler (Schule, Fabrik) darstellen. Entsprechend sind denkmalpflegerische Belange bezüglich Gestaltung und dem Miteinander der beiden Brückenbauwerke im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
Die Direktorin des Landschaftsverbandes Rheinland
Im Auftrag


M. Kampshoff

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 3.

Baudenkmale in der unmittelbaren Umgebung

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Der Anregung nach Erwähnung der umgebenden Baudenkmäler, deren Wirkung auf das Stadtbild und die Auswirkungen der Planung auf die Baudenkmale wird in die Begründung des Bebauungsplans als Auswirkungen auf die Kulturgüter aufgenommen.

Hochhausplanung

Die Anregung hat keine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan

Burtscheider Viadukt

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Die Stellungnahme des LVR und insbesondere der Wunsch nach Freistellung des mittleren Widerlagers des Viaduktes - vorbehaltlich der Konstruktion des neuen Brückenbauwerks - wurde zum Anlass eines Ortstermins mit Vertreter*innen der Denkmalbehörden, des Vorhabenträgers, des Architekturbüros und der Verbindlichen Bauleitplanung genommen. In der Öffentlichkeit wurde durch eine Fluchtstange die nördliche Kante des geplanten Gebäudes simuliert und eine Lösung diskutiert. Der Vorhabenträger hat als Ergebnis des Ortstermins ein Kompromissvorschlag erarbeitet, der eine diagonale Gebäudekante vorsieht, um den Blickwinkel auf das Widerlager zu vergrößern. Der LVR hat diese Kompromisslösung akzeptiert, so dass die Bedenken hinsichtlich des Widerlagers als lösbar betrachtet werden können und die Ziele der Gesamtentwicklung an dieser Stelle umsetzbar erscheinen.

Eine konkrete Festsetzung bzw. deren Abwägung ist nicht Gegenstand des Angebotsbebauungsplans und ist dem VEP-Verfahren vorbehalten.

Das Burtscheider Viadukt ist hinsichtlich der Einzigartigkeit und seines ortsbildprägenden Charakters von herausragender Bedeutung. Der Bau des neuen Brückenbauwerks wird das Baudenkmal erheblich beeinträchtigen, da der bisher freie Blick von der Kurbrunnenstraße verstellt wird. Dennoch ist eine abschließende Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung nicht möglich, da der Bebauungsplan lediglich das zusätzliche Brückenbauwerk vorbereitet, nicht aber festsetzt. Hierzu fehlt die entsprechende Legitimation. Insofern müssen die Belange des Denkmalschutzes im Hinblick auf ein heranrückendes Ingenieurbauwerk an das Baudenkmal des Viaduktes im Planfeststellungsverfahren geprüft werden. Im Hinblick auf die Vollzugsfähigkeit und Abwägung des Bebauungsplans kann festgestellt werden, dass eine filigrane Brückenkonstruktion mit zeitgemäßen Baustoffen und weiten Pfeilerabständen vorstellbar ist und den Konflikt zwischen Alt und Neu mindern kann. Insoweit wird sich die Stadt Aachen dafür einsetzen, dass aufgrund der besonderen ortsbildprägenden Bedeutung des historischen Bauwerks ein konkurrierendes Verfahren zur Findung eines passenden Brückenentwurfs vorzusehen ist. Da die kommunalen Erwägungen in einem Planfeststellungsverfahren keine unmittelbaren Auswirkungen auslösen und eine Berücksichtigung dieser Belange dem Ermessen der DB AG unterliegt, wird sich die Stadt hierfür einsetzen, kann aber keine Forderungen stellen. In der Ergänzung zur Machbarkeitsstudie (05.06.2020) wurde zwei Konstruktionsmöglichkeiten untersucht. Zu der Frage einer denkmalgerechten Konstruktion hat sich die Untere Denkmalbehörde gegenüber der DB AG für das Kastenprofil mit den weiten Pfeilerabständen ausgesprochen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

4. Stadt Aachen – Untere Wasserbehörde

Fachbereich Umwelt
Untere Wasserbehörde

Der Oberbürgermeister

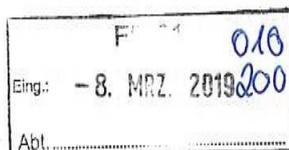


Postanschrift: Stadtverwaltung Aachen –FB36/300– 52058 Aachen

Auskunft Rolf Deigmann

An

-FB 61/201 -



Gebäude Reumontstr. 1 / Zimmer 106
Telefon +49 (0) 241 / 432-36301
Telefax +49 (0) 241 / 432-3699
e-mail rolf.deigmann@mail.aachen.de
Internet www.aachen.de
Haltestellen Reumontstraße, Hauptbahnhof,
Misereor, Burtscheid Hauptstraße
Datum 27.02.2019

Bebauungsplan Kurbrunnenstraße / Bachstraße – im Stadtbezirk Aachen-Mitte, im Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestraße und Bahnlinie Aachen - Köln
Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch

Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde als Träger öffentlicher Belange

Die Stellungnahme der UWB als Träger öffentlicher Belange befasst sich mit folgendem Themenkatalog:

I.1. Grundwasserschutz / Allgemein (§ 49 WHG)

I.2. Grundwasserschutz / Messstellen

I.3. Grundwasserschutz / festgesetzte und geplante Wasserschutzgebiete (§ 52 WHG)

I.4. Grundwasserschutz / Thermalquellenschutz (§ 53 WHG)

II.1. Oberirdische Gewässer / Hochwasserschutz (§ 5 (1) 1. WHG i.V.m. § 6 (1) 6. WHG)

II.2. Oberirdische Gewässer / Überschwemmungsgebiete (§ 78 WHG)

II.3. Oberirdische Gewässer / Ausbau (§ 27 WHG)

II.4. Oberirdische Gewässer / Gewässerrandstreifen (§§ 31, 97 LWG bzw. § 38 WHG)

III. Entwässerung / Beseitigung von Niederschlagswasser (§ 55 (2) WHG)

Konto der Stadtkasse: Konto Nr. 34
Sparkasse Aachen BLZ 390 500 00
IBAN: DE 09 3905 0000 0000 0000 34
BIC: AACSD33

Öffnungszeiten
Montag bis Donnerstag
Freitag

Fachbereich Umwelt
8:00 Uhr bis 15:00 Uhr
8:00 Uhr bis 13:00 Uhr
und nach Vereinbarung

Nach Prüfung aller vorgelegten Unterlagen nehme ich zu der o.g. Planung wie folgt Stellung:

Für das untersuchte B-Plangebiet sind die Punkte I.1. (Grundwasserschutz / Allgemein), I.4. (Grundwasserschutz / Thermalquellenschutz) II.1 (Oberirdische Gewässer / Hochwasserschutz), und III. (Entwässerung / Beseitigung von Niederschlagswasser) zu thematisieren.

I. Grundwasserschutz

1. Grundwasserschutz / Allgemein (§ 49 WHG)

Hinweis:

Das Plangelände besteht aus zwei Bereichen, einem westlich der Bachstraße und einem östlich. Der westliche Bereich ist vollständig bebaut und versiegelt, der östliche zu ca. 75 %.

Der Grundwasserflurabstand des obersten Grundwasserhorizonts liegt gemäß Kartenmaterial im westlichen Bereich bei ca. drei Metern, bis zur Bachstraße auf weniger als einen Meter ansteigend und im gesamten östlichen Bereich bei weniger als einem Meter. Ein Einbinden der neugeplanten Bebauung ins Grundwasser ist damit in weiten Teilen höchst wahrscheinlich, besonders wenn Tiefgeschosse vorgesehen sind.

Sollten Bauwerke ins Grundwasser einbinden, sind ggf. Maßnahmen, wie z.B. eine druckwasserdichte Abdichtung der erdberührenden Bauwerke, zum Schutz vor hohem Grundwasser oder Umleitungen des Grundwasserstromes um den Baukörper herum, erforderlich. Diese Maßnahmen sind dann durch einen Gutachter zu benennen und Lösungsansätze zu ermitteln und zu beschreiben.

Die Anforderungen ergeben sich aus den vorhandenen wasserrechtlichen Bestimmungen (§ 49 WHG). Danach sind Arbeiten, die so tief in den Boden eindringen, dass sie sich unmittelbar oder mittelbar auf das Grundwasser auswirken können, der UWB einen Monat vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen. Ggf. wird dann eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich, die möglicherweise an Auflagen, wie zum Beispiel das Erstellen von hydrogeologischen Gutachten und das Umsetzen der darin ermittelten Schutzmaßnahmen, gebunden ist. Sollte gemäß Gutachten eine Umleitung des Grundwasserstromes erforderlich werden, ist bei der Unteren Wasserbehörde (UWB) eine Erlaubnis zu beantragen.

Kommentar:

Damit ist der allgemeine Grundwasserschutz grundsätzlich geregelt und von den Planern entsprechend der erforderlichen Schutzmaßnahmen und der anerkannten Regeln der Technik sicherzustellen. Wird dies umgesetzt, bestehen seitens der Abteilung Gewässerschutz keine Bedenken zum allgemeinen Grundwasserschutz.

Die Umsetzung der Auflagen und Schutzmaßnahmen, die in der wasserrechtlichen Erlaubnis bzw. in den erforderlichen Gutachten benannt sind, können jedoch im Bebauungsplanverfahren nicht direkt gesichert werden, sondern sind bereits durch die Gesetzgebung (hier § 49 WHG) vorgeschrieben.

4. Grundwasserschutz / Thermalquellenschutz (§ 53 WHG)

Der östliche Teil des Plangrundstücks liegt vollständig im sensiblen Bereich des Burtscheider Thermalquellenzuges; vom westlichen Teil nur der östliche Randbereich (ca. 10 Meter).

Eine negative Beeinträchtigung des Quellenzuges kann im sensiblen Bereich in wenigen Tagen erfolgen, so dass das Schutzerfordernis in diesem Bereich sehr hoch anzusetzen ist. Insbesondere Eingriffe in den Untergrund bedürfen einer sehr kritischen Überprüfung. Gemäß § 53 (5) kann die UWB auch außerhalb eines Heil-/Thermalquellenschutzgebietes schützende Entscheidungen / Festsetzungen treffen, wenn andernfalls der mit der Festsetzung verfolgte Zweck (Schutz) gefährdet wäre.

Gegen die geplante Aufstellung des Bebauungsplanes bestehen bezüglich des Thermalquellenschutzes grundsätzlich Bedenken. Diese Bedenken können nur ausgeräumt werden, wenn mindestens folgende Beschränkungen / Anforderungen berücksichtigt werden.

Aufgrund der relativ starken Geländemorphologie im Plangebiet ist es sinnvoll, den Bereich aus Sicht des Thermalquellenschutzes in zwei Bereiche aufzuteilen. Eine entsprechende Grenzlinie stellt die Bachstraße dar:

Für den gesamten Planbereich gilt:

- Geplante Baubereiche sind einer aktuellen Baugrunduntersuchung zu unterziehen.
- Die Baumaßnahmen sind gutachterlich durch einen auf dem Sektor der Hydrogeologie tätigen und mit den Aachener Thermalquellenverhältnissen vertrauten geologischen Büro gutachterlich zu begleiten; die Auswahl des Gutachterbüros ist mit der Unteren Wasserbehörde (FB 36/30) abzustimmen.
- Jeglicher Eingriff in das Grundwasser (Grundwasserentnahme) ist gemäß § 8 Wasserhaushaltsgesetz erlaubnispflichtig. Ob und unter welchen Bedingungen eine entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis erteilt werden kann, liegt im Ermessen der Unteren Wasserbehörde.
- Erforderliche bauzeitliche Grundwasserabsenkungen sind ggf. nur mit weiteren Schutzauflagen umzusetzen.
- Der Einsatz von Altbaustoffen (RCL-Material) im Grundwasserbereich ist unzulässig.
- Es dürfen keine wassergefährdenden Flüssigkeiten (z.B. Treibstoffe, Öle o.ä.) oder sonstige wassergefährdenden Stoffe auf unbefestigter Fläche gelagert oder umgeschlagen werden.
- Die Gewinnung von Erdwärme mittels konventioneller Geothermieanlagen ist unzulässig.

Für den westlichen Bereich gilt darüber hinaus:

- Maximaltiefes Aushubniveau inklusive Fundamenten etc. (= absolute Baugrubensohle) 165,00 m NHN.

Für den östlichen Bereich gilt darüber hinaus:

- Maximaltiefe Aushubniveau inklusive Fundamenten etc. (= absolute Baugrubensohle) 166,00 m NHN; das bedeutet, dass maximal ein Tiefgeschoss vorgesehen werden kann.
- Jegliche Eingriffe in den Untergrund sind im Vorfeld bei der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.
- Die Ausführung von Bodenplatten mit aufgehenden Wänden sind in wasserdruckhaltender Bauweise („weiße Wanne“) auszuführen.
- Bohrpfählen etc. sind unzulässig.
- Beim Aushub darf die Baugrubensohle nicht länger frei liegen, sondern ist sukzessive mit beispielsweise Bentonitmatten abzudecken.
- Möglicherweise aufgegrabene Kalkrippen sind kurzfristig mit Bentonitmatten abzudecken.

Die Auflistung ist möglicherweise nicht abschließend. Die geforderten Untersuchungen zum Baugrund und zur Hydrologie können weitere Erfordernisse ergeben.

Kommentar:

Die o.g. Anforderungen müssen durch den jeweiligen Planer der Baumaßnahme in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde und der Bauaufsichtsbehörde berücksichtigt werden.

Eine Tiefenfestsetzung für den Aushub von Baugruben, bezogen auf die Baugrubensohle, muss für den westlichen Planbereich auf 165,00 m NHN und für den östlichen auf 166,00 m NHN im Bebauungsplan festgesetzt werden, solange nicht die Untere Wasserbehörde nach der Vorlage weitergehender Erkenntnisse eine Abweichung zulässt.

Die Sicherstellung muss dann im Baugenehmigungsverfahren unter Beteiligung der Unteren Wasserbehörde erfolgen.

II. Oberirdische Gewässer

1. Oberirdische Gewässer / Hochwasserschutz (§ 5 (1) 1. WHG i.V.m. § 6 (1) 6. WHG)

Hinweis:

Das Plangelände ist momentan zu ca. 90 % versiegelt. Es gehört zum Einzugsgebiet der Abwasserreinigungsanlage Soers und folglich auch der Wurm, an deren Unterlauf, unterhalb des Stadtgebietes Aachen immer noch Hochwassergefahr besteht.

Anforderung:

Bei weiteren Versiegelungen in vorgenanntem Einzugsgebiet ist der notwendige Hochwasserschutz durch den Abwasserbeseitigungspflichtigen der Stadt in Abstimmung mit dem Wasserverband Eifel Rur nachzuweisen und eigenverantwortlich umzusetzen.

Kommentar:

Damit ist dann der erforderliche Hochwasserschutz sichergestellt.

III. Entwässerung :

1. Entwässerung / Konzepterstellung

Hinweis:

Das o.g. Plangebiet ist zu ca. 90 % versiegelt. Durch die Verwirklichung des geplanten Bebauungsplanes werden möglicherweise zusätzliche Flächen versiegelt.

Anforderung:

Bei weiteren Versiegelungen in vorgenanntem Einzugsgebiet ist gegebenenfalls eine Anpassung der betroffenen Entwässerungsanlagen durch den Abwasserbeseitigungspflichtigen der Stadt erforderlich und in Abstimmung mit der Stawag und dem Wasserverband Eifel Rur eigenverantwortlich umzusetzen.

Kommentar:

Damit ist dann eine geordnete Entwässerung sichergestellt.

Fazit:

Gegen die geplante Aufstellung des Bebauungsplanes bestehen bezüglich des Thermalquellenschutzes grundsätzlich Bedenken. Diese Bedenken können nur ausgeräumt werden, wenn die aufgelisteten Beschränkungen / Anforderungen berücksichtigt werden.

I.A. Rolf Deigmann

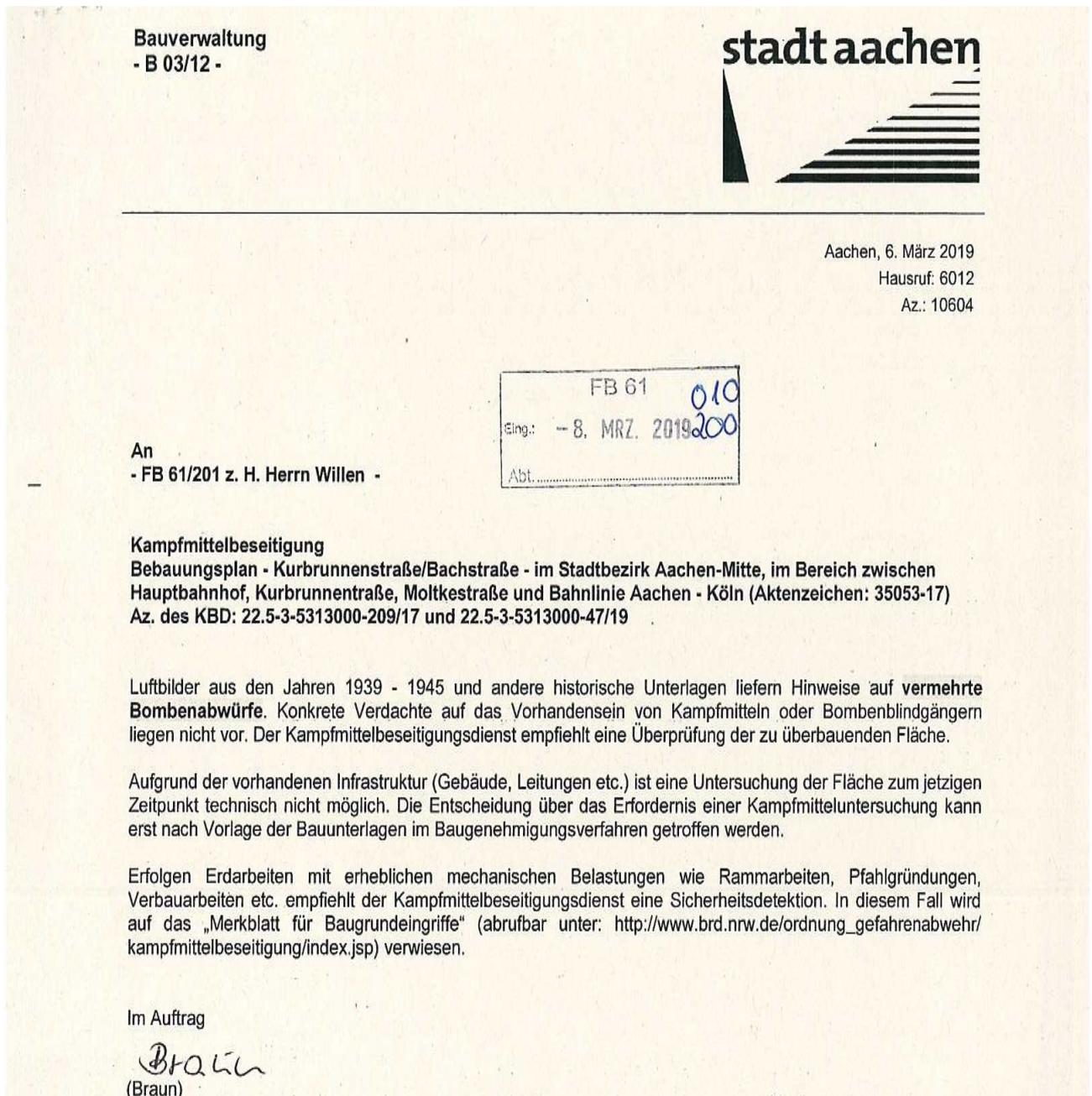
Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 4

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Der Angebotsbebauungsplan schafft keine neuen Baurechte, sondern sichert planungsrechtlich den vorhandenen Bestand bzw. setzt Gebiete fest, die von einer weiteren Über- bzw. Unterbauung geschützt sind. Insoweit erscheint es angebracht, keine Tiefenbegrenzung festzusetzen, sondern den Sachverhalt nachrichtlich aufzunehmen, da wasserrechtliche Vorschriften gelten, die unabhängig von der Bauleitplanung anzuwenden sind. Außerdem ist absehbar, dass im Planfeststellungsverfahren zur Sicherung des neuen Brückenbauwerks individuell Alternativen für die Bohrpfahlgründungen zwischen der DB AG und der Unteren Wasserbehörde ausgehandelt werden müssen, da, wie die Ertüchtigung des bestehenden Viaduktes zeigt, in den geschützten Thermalquellenbereich punktuell eingegriffen werden muss. Insofern wird in die schriftlichen Festsetzungen ein Passus zum Thermalwasserschutz nachrichtlich aufgenommen.

Die Verwaltung empfiehlt, der Eingabe zu folgen.

5. Stadt Aachen – Bauverwaltung / Kampfmittelbeseitigung



Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 5.

Die Anregung hat eine Relevanz für den Angebotsbebauungsplan und den VEP

Das Plangebiet ist nahezu vollflächig versiegelt und eine Untersuchung nicht möglich bzw. sinnvoll. Somit ist eine Klärung, ob Kampfmittel im Geltungsbereich liegen, im Rahmen der Bauleitplanung nicht möglich. Durch eine Beteiligung der Kampfmittelbeseitigung bei Bauantragsverfahren ist eine Weitergabe der Information und Handlungsanweisung gesichert. Da ausgelöst durch das Bauleitplanverfahren verschiedene Untersuchungen durchzuführen sind, die mit Eingriffen in den Boden verbunden sind ist eine Weitergabe der Information und Handlungsanweisung an die beauftragenden Stellen notwendig. Der Fachbereich Umwelt und die Abteilung Straßenplanung und –bau werden entsprechend informiert.

Die Verwaltung empfiehlt, der Eingabe zu folgen.

Klimaschutz und Klimaanpassung in Aachen – Checkliste für städtebauliche Entwürfe und Bebauungspläne

- Bebauungsplan 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

Hinweis:

Die Systematik und Inhalte dieser Checkliste wurden zum Teil von der Checkliste „Klima-Check in der Bauleitplanung“ der RWTH Aachen im Rahmen des Projekts BESTKLIMA – Umsetzung und Qualitätssicherung des Klimaanpassungskonzeptes im Bergischen Städtedreieck – übernommen.

Die Checkliste dient der Überprüfung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsbelangen im Rahmen von städtebaulichen Entwürfen und Bebauungsplänen und wird fortlaufend aktualisiert.

Klimaschutz 	Klimaanpassung 	Klimaschutz und Klimaanpassung 
---	--	--

Planungsphase 1: Generelle Einschätzung der Fläche aus Sicht des Klimaschutzes und der Klimaanpassung /
Planungsvoraussetzungen

Kriterium	Klassifizierung		Anmerkungen / Erläuterung
Stadtklimatische Verhältnisse 	<input type="checkbox"/> Lage außerhalb beider Signaturen (+) <input type="checkbox"/> Lage innerhalb der Signaturen Schutzbereich Stadtklima (-) <input type="checkbox"/> Lage innerhalb der Signatur Belüftungsbahn Stadtklima (-) <input checked="" type="checkbox"/> Lage innerhalb beider Signaturen (Schutzbereich Stadtklima und Belüftungsbahn Stadtklima) (--) <input type="checkbox"/> Erstellung eines lokalen Klimagutachtens (+)		Der Bebauungsplan ermöglicht keine neue Bebauung. Im Planfeststellungsverfahren muss der Belang des Stadtklimas und insbesondere des Schutzes der Kaltluftbahn durch die Stadt Aachen vehement vertreten werden.
Lage im Stadtgebiet / Vornutzung der Fläche 	<input type="checkbox"/> Rückbau von versiegelten Siedlungs- und Verkehrsflächen im Bereich „Schutzbereich Stadtklima“ (++) <input type="checkbox"/> Rückbau von versiegelten Siedlungs- und Verkehrsflächen mit der Klimafunktion Schutzbereich Belüftungsbahn (++) <input type="checkbox"/> Rückbau von versiegelten Siedlungs- und Verkehrsflächen außerhalb von Flächensignaturen (+) <input type="checkbox"/> Nutzung von Bestandsgebäuden, sofern energetisch sinnvoll (+) <input type="checkbox"/> Flächenrecycling / Fläche bereits versiegelt (+) <input checked="" type="checkbox"/> Innenentwicklung (0) <input type="checkbox"/> Bauliche Außenentwicklung (-) <input type="checkbox"/> Bauliche Inanspruchnahme von Freiflächen mit Klimafunktion (--) 		Der Bebauungsplan dient der Innenentwicklung und der Geltungsbereich ist weitgehend versiegelt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans bewirken keine zusätzliche Versiegelung. Die Herstellung des Fuß- und Radweges wird durch die beabsichtigte Teilentsiegelung des Grundstücks an der Warmweiherstraße kompensiert.
Gefährdung gegenüber Starkregen 	<input type="checkbox"/> Keine Hanglage, Geländemulde oder -senke, Rinne (nicht topografisch exponiert) (+) <input checked="" type="checkbox"/> Hanglage, Geländemulde oder -senke oder Rinne (topografisch exponiert) (-) <input type="checkbox"/> Bekannte, vergangene Schadensereignisse in der Lage (-)	 	Die Bachstraße bildet eine Rinne und Überflutungen sind bei außergewöhnlichen Regenereignissen nicht vollständig auszuschließen. Gegenüber der Bestandsnutzung sieht der Bebauungsplan keine zusätzlichen sensiblen Nutzungen vor.

Art des Bebauungsplanes 	<input type="checkbox"/> Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Durchführungsvertrag (++) <input type="checkbox"/> Angebotsbebauungsplan auf städtischen Flächen (++) <input type="checkbox"/> Bebauungsplan mit städtebaulichem Vertrag (+) <input checked="" type="checkbox"/> Angebotsbebauungsplan (o)		Ist aufgrund der Aufgabenstellung alternativlos.
---	--	--	--

Zusammenfassende Bewertung der Planungsphase 1

Plus (Anzahl) 5	Minus (Anzahl) 4	Erläuterungen / verbal-argumentative Zusatzbewertung Ziel des B-Plans ist die Freihaltung einer bestimmten Bahntrasse u. insoweit ist das Ergebnis zur Einschätzung der Fläche nur sehr bedingt aussagekräftig!
Was ist in der nächsten Planungsphase zu beachten? Möglicherweise ergibt sich ein Potential für eine PV Freiflächenanlage als Überdachung/Schattierung der öffentlichen Parkplatzfläche. Der B-Plan sollte eine Herstellung nicht behindern. Von einer Verschlechterung der Durchlüftung bzw. des Kaltluftabflusses durch die PV-Anlage ist nicht auszugehen.		

Planungsphase 2: Klimaschutz und Klimaanpassung im Städtebaulichen Vorentwurf / Entwurf

Kriterium	Klassifizierung		Anmerkungen / Erläuterung
Qualitätssicherndes Verfahren 	<input type="checkbox"/> Wettbewerb, Klimaschutz- und Klimaanpassungsbelange in Auslobung integriert (++) <input type="checkbox"/> Werkstattverfahren, Klimaschutz- und Klimaanpassungsbelange in Auslobung integriert (++) <input type="checkbox"/> Mehrfachbeauftragung, Klimaschutz- und Klimaanpassungsbelange in Auslobung integriert (++) <input checked="" type="checkbox"/> Kein qualitätssicherndes Verfahren (-)		Aufgrund der Aufgabenstellung ist ein qualitätssicherndes Verfahren nicht möglich.
Städtebauliche Dichte / Kompaktheit der Gebäude hinsichtlich Energiebedarf 	Wohnungsbau überwiegend: <input type="checkbox"/> kompakte mehrgeschossige Wohnanlage (++) <input type="checkbox"/> Reihenhäuser (+) <input type="checkbox"/> Doppelhäuser (0) <input type="checkbox"/> freistehende Einfamilienhäuser, zweigeschossig (-) <input type="checkbox"/> freistehende Einfamilienhäuser, eingeschossig (--) Gewerbe / Industrie:	-	Ziel des Bebauungsplans dient nicht einer Gebäudeerstellung. Insoweit ist die städtebauliche Dichte bei diesem Verfahren ohne Relevanz.

	<input type="checkbox"/> größere kompakte und mehrgeschossige Gebäudekomplexe (++) <input type="checkbox"/> größere kompakte Gebäudekomplexe (+) <input type="checkbox"/> wenige Gebäude mittlerer Größe (o) <input type="checkbox"/> mehrere kleinzellige Einzelgebäude (-) <input type="checkbox"/> gestreckte, mehrgliedrige Baukörper, eingeschossig (--) <input type="checkbox"/> Vor- und Rücksprünge in den Fassaden (-)		
Energetischer Baustandard 	<input type="checkbox"/> Null- oder Plusenergiehaus (++) <input type="checkbox"/> Passivhausstandard (++) <input type="checkbox"/> Verbessertes energetischer Standard in öffentlichen Förderprogrammen (+) <input type="checkbox"/> Cradle2Cradle (+) <input type="checkbox"/> Gesetzlicher Standard (o)	-	Ziel des Bebauungsplans dient nicht einer Gebäudeerstellung. Insofern ist der energetische Baustandard bei diesem Verfahren ohne Relevanz.
Energieversorgung 	<input type="checkbox"/> Nutzung erneuerbarer Energien deutlich über dem gesetzlichen Standard (++) <input type="checkbox"/> Bauweise, die minimale Wärmeversorgung ermöglicht (++) <input type="checkbox"/> Fernwärmeanschluss (+) <input type="checkbox"/> Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung (+) <input checked="" type="checkbox"/> Energieversorgungskonzept vorhanden (+) <input type="checkbox"/> Kein Energieversorgungskonzept vorhanden (-)		Der Bebauungsplan soll keine weitere Bebauung ermöglichen, allerdings sieht er die Nutzung von Photovoltaik im Bereich der Parkpalette vor, wodurch der Strombedarf für Elektrofahrzeuge lokal erzeugt werden kann.
Dachform, -neigung und -ausrichtung hinsichtlich aktiver Solarenergienutzung 	<input type="checkbox"/> Solarenergetische Optimierung mithilfe eines Simulationsprogrammes (++) <input type="checkbox"/> Keine maßgebliche Verschattung der Dächer durch andere Baukörper oder Bäume (+) <input type="checkbox"/> Dachneigung 40 (-60) Grad (+) <input checked="" type="checkbox"/> Ausrichtung Süd (++) <input type="checkbox"/> Ausrichtung SO / SW (+) <input type="checkbox"/> Ausrichtung O / W / NO / NW (-) <input type="checkbox"/> Ausrichtung Nord (--) 		Die Parkpalette bietet aufgrund der Ausrichtung und weitgehenden Freistellung gute Möglichkeiten für eine Solarenergienutzung
Versiegelung (Siedlungs- und Verkehrsflächen) 	<input checked="" type="checkbox"/> Mehrfachnutzung von versiegelten Flächen, z. B. gemeinsame Parkflächennutzung (tagsüber Geschäfte, abends Wohnen) oder		Die Parkpalette bietet gute Möglichkeiten der Mehrfachnutzung (Parkplatz/Solardach). Vorteil direkte Einspeisung als Solarstromtankstelle, sowie Beschattung der Fahrzeuge (z.B.

	<p>Parkdeck mit weiterer Nutzung (z.B. Wohnen oder Grün-/Solardach) (++)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Anteil der versiegelten Flächen insgesamt unter 40 % (++) <input type="checkbox"/> Anteil der versiegelten Flächen insgesamt 40 bis 60 % (+) <input type="checkbox"/> Anteil der versiegelten Flächen insgesamt 60 bis 80% (-) <input checked="" type="checkbox"/> Anteil der versiegelten Flächen insgesamt über 80 % (--) <input type="checkbox"/> Mehr als 50 % der nicht überbauten Flächen sind mit einer Tiefgarage unterbaut (-) 		<p>Vermeidung sommerlicher Aufheizung)</p> <p>Anteil der Versiegelten Flächen gegenüber der Bestandsnutzung und dem Planungszustand bleibt annähernd gleich (keine zusätzliche Versiegelung)</p>
<p>Stellung der Baukörper hinsichtlich der Lage in Kaltluftbahnen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Erstellung eines Gutachtens / einer Simulation (+) <input type="checkbox"/> Lenkung des Kaltluftstroms zur Versorgung weiterer Gebiete durch Stellung der Baukörper oder Pflanzungen möglich (++) <input type="checkbox"/> Keine Beeinflussung der Kaltluftströmungsrichtung durch Baukörper oder andere Hindernisse (++) <input checked="" type="checkbox"/> Ausrichtung der Baukörper mit möglichst geringem Widerstand in der Kaltluftbahn (+) <input type="checkbox"/> Ausrichtung der Baukörper quer zur Kaltluftströmungsrichtung (-) 		<p>Die Stadt Aachen hat auf eine Überbauung der Parkpalette zugunsten der Kaltluftbahn komplett verzichtet. Für das folgende Planfeststellungsverfahren zum geplanten Brückenbauwerk ist auf eine Bauweise mit möglichst geringem Widerstand in der Kaltluftbahn zu bestehen.</p>
<p>Stellung und Kubatur der Baukörper hinsichtlich der Durchlüftung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Lenkung des Frischluftstroms zur Versorgung weiterer Gebiete durch Stellung der Baukörper oder Pflanzungen möglich (++) <input type="checkbox"/> Keine Beeinflussung der Frischluftströmungsrichtung durch Baukörper oder andere Hindernisse (++) <input checked="" type="checkbox"/> Ausrichtung der Baukörper mit möglichst geringem Widerstand in der Frischluftbahn (+) <input type="checkbox"/> Ausrichtung der Baukörper quer zur Frischluftströmungsrichtung (-) 		<p>Die Stadt Aachen hat auf eine Überbauung der Parkpalette zugunsten der Kaltluftbahn komplett verzichtet. Für das folgende Planfeststellungsverfahren zum geplanten Brückenbauwerk ist auf eine Bauweise mit möglichst geringem Widerstand in der Kaltluftbahn zu bestehen.</p>
<p>Grünkonzept</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Grünkonzept/Grünordnungsplan vorhanden, der/das Klimabelange einschließlich von Verschattungsaspekten (z.B. hinsichtlich aktiver und passiver Solarenergienutzung) berücksichtigt (++) 		

	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vollständiger Erhalt des Straßenbegleitgrüns (++) <input type="checkbox"/> Signifikante Erhöhung des Grünanteils innerhalb des Plangebietes und / oder des näheren Umfeldes (++) <input type="checkbox"/> Grünkonzept/Grünordnungsplan vorhanden (+) <input type="checkbox"/> Vollständiger Erhalt des gem. Baumschutzsatzung geschützten Baumbestandes (++) <input type="checkbox"/> Erhalt und/oder Schaffung von vernetzten Grünstrukturen (+) <input type="checkbox"/> Anpflanzung von Bäumen über die Forderung der Baumschutzsatzung hinaus (+) <input type="checkbox"/> Verwendung von trockenresistenten Baumarten (+) <input type="checkbox"/> Dachbegrünung mindestens lt. Anlage 6 FNP AACHEN*2030 (+) <input type="checkbox"/> Fassadenbegrünung (+) <input checked="" type="checkbox"/> Grünkonzept/Grünordnungsplan nicht vorhanden (-) <input type="checkbox"/> Keine Dach- o. Fassadenbegrünung (-) <input type="checkbox"/> Entfernung von Baumbestand (-) <input type="checkbox"/> Entfernung von Baumbestand, der gem. Baumschutzsatzung geschützt ist (--) 	 	<p>Durch den B-Plan werden keine Festsetzungen getroffen, die die vorhandenen Bäume im Straßenraum gefährden.</p> <p>Es wurde kein Grünkonzept für die geplante Grünfläche an der Warmweiherstraße erstellt. Dieses ist im Rahmen der Wegeplanung im Falle einer Nutzbarmachung des Flurstücks 2224 zu erstellen. Die im Bebauungsplan festgesetzte Wegeführung berücksichtigt allerdings bereits eine Variante, die den voraussichtlich geringsten Eingriff in den Baumbestand darstellt.</p>
<p>Maßnahmen der Hitzebewältigung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Verwendung von hellen und/oder reflektierenden Materialien für Fassaden, Dächer, Hofflächen, Stellplätze, Zuwegungen etc. (+) <input checked="" type="checkbox"/> Bauliche Verschattung, z.B. durch Balkone oder Dachüberstände (+) <input type="checkbox"/> Offene Wasserflächen (+) <input type="checkbox"/> Errichtung eines Trinkwasserbrunnens (+) <input type="checkbox"/> Errichtung von verschatteten Sitzplätzen (+) <input type="checkbox"/> Verschattete Wegeverbindungen (+) 		<p>Eine bauliche Verschattung der Parkplatzfläche durch Anlagen zur Solargewinnung erscheint möglich und sinnvoll.</p>

<p>Wassersensible Stadtentwicklung/ Überflutungsschutz</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Reduzierung (+) oder Zunahme (-) von Flächenversiegelung <input type="checkbox"/> Nutzung von Dachbegrünung, Straßenbegleitgrün und Pflanzen von Bäumen (+) <input type="checkbox"/> offene begrünte Entwässerungsmulden zur langsamen RW-Ableitung (+) <input type="checkbox"/> ortsnahe Retention und/oder Versickerung (+) <input type="checkbox"/> Fluträume für gezielte Rückhaltung (Tiefgaragen, Unterführungen etc.) <input type="checkbox"/> Regenwassernutzung durch Bürger (+) <input type="checkbox"/> Überflutungsschutz am Gebäude (+) 	 <p>Die Versiegelungsbilanz ist ausgeglichen. Es kommt keine neue Versiegelung hinzu.</p> <p>Im Rahmen der Wegeplanung im Falle einer Nutzbarmachung des Flurstücks 2224 ist der Einsatz von versickerungsfähigen Baumaterialien zu prüfen.</p>
---	---	--

<p>Mobilität / Verkehr</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Flächen für Car-Sharing vorgesehen (+) <input type="checkbox"/> Flächen für Pedelec-Verleihstation vorgesehen (+) <input type="checkbox"/> Fahrradstellflächen sind über die notwendige Anzahl hinaus vorgesehen (+) <input type="checkbox"/> Mind. 20 % der notwendigen Fahrradstellflächen sind für Lastenfahräder geeignet (mind. 2,80 m x 1,0 m) (+) <p>Mobilitätskonzept vorhanden mit Aussagen zu...</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ... Fußverkehr (+) <input type="checkbox"/> ... Radverkehr (+) <input type="checkbox"/> ... ÖPNV (+) <input type="checkbox"/> ... geteilter Mobilität (+) <input type="checkbox"/> ... intelligenter Parkraumbewirtschaftung (+) <input type="checkbox"/> Verkehrsflächenanteil für den motorisierten Verkehr max. 10 % der Plangebietsfläche (+) <input type="checkbox"/> Ausbau der Straßen als Mischverkehrsfläche, kein Durchgangsverkehr (+) <input type="checkbox"/> E-Mobilität / Ladeinfrastruktur mit Nachweis über die Netzkapazität (+) <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung der fußläufigen Durchwegung für die Öffentlichkeit im Quartier (+) <input type="checkbox"/> Keine Flächen für Sharing-Angebote vorhanden (-) <input type="checkbox"/> Kein Mobilitätskonzept vorhanden (-) <input type="checkbox"/> Verschlechterung der fußläufigen Durchwegung für die Öffentlichkeit im Quartier (-) 		<p>Ziel des Bebauungsplans ist die Stärkung der Mobilitätsinfrastruktur. Durch die Freihaltung der Trasse für ein zusätzliches Bahngleis wird ein bestehender Engpass behoben und ein wesentlicher kommunaler Beitrag für einen klimagerechten ÖPNV geleistet. Zusätzlich wird eine unabhängig geführte Fuß- und Radwegtrasse planungsrechtlich vorbereitet. Dies ist der wesentliche Beitrag der Bauleitplanung zum Klimaschutz und einer zukunftsfähigen Bahninfrastruktur.</p>
---	--	--	---

Zusammenfassende Bewertung der Planungsphase 2

<p>Plus (Anzahl)</p> <p>10</p>	<p>Minus (Anzahl)</p> <p>4</p>	<p>Erläuterungen / verbal-argumentative Zusatzbewertung</p> <p>Durch die Zieldefinition zur Freihaltung der potentiellen Gleistrasse und die Wahl eines einfachen zweckgebundenen Angebotsbebauungsplans, sind städtebauliche Entwurfsprofile nur untergeordnet. Durch die Festsetzung einer alternativen Fuß- und Radwegtrasse soll ein bestehendes Mobilitätsdefizit im Sinne des klimafreundlichen Fuß- und Radverkehrs gelöst werden.</p>
--	--	--

Was ist in der nächsten Planungsphase zu beachten?

Um die bestehende Belüftungssituation in das Frankenberger Viertel nicht zu gefährden, muss das potentielle Brückenbauwerk der DB-AG derart ausgeführt werden, dass kein zusätzlicher Belüftungswiderstand entsteht. Aufgabe der Stadt Aachen ist es im Planfeststellungsverfahren diesen Belang vehement zu vertreten und für eine belüftungsfreundliche (u. denkmalgerechte) Brückenkonstruktion einzutreten.

Planungsphase 3: Umsetzung

a) Klimaschutz und Klimaanpassung im Bebauungsplan

Festsetzung	Gesetzliche Grundlage		Ziel, Festsetzungsmöglichkeit, Maßnahme	Geplante Festsetzung und deren Begründung
Festsetzungen zu Art (WA, WR, GE etc.) und Maß (GRZ, GFZ, etc.) der baulichen Nutzung	§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB; §§ 16 ff. BauNVO		Steuerung baulicher Dichte, Erhalt bzw. Schaffung von Freiflächen, Versiegelung beschränken	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
			Festlegung der überbaubaren Grundstücksflächen und damit auch des Verhältnisses zwischen bebauten und unbebauten Flächen / Grünflächenanteil	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen der Bauweise, der überbaubaren und der nicht überbaubaren Grundstücksflächen (in Form von Baulinien und Baugrenzen) sowie der Stellung der baulichen Anlagen	§ 9 Abs. 1 Nr. 2-3 BauGB, konkretisiert durch §§ 22 und 23 BauNVO		Gebäude so ausrichten, dass Frischluftkorridore erhalten bleiben	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
			Optimierte Ausrichtung zur optimalen Nutzung der Sonnenenergie und geringe gegenseitige Verschattung, Kompaktheit	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen von Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind und ihre Nutzung	§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB		Erhalt bzw. Schaffung von Freiflächen, Berücksichtigung von Luftleit- und Abflussbahnen; Versiegelung beschränken	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
			Vermeidung von Verschattungen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzungen von Flächen für die Energieversorgung und für CO ₂ -sparende Energieversorgungskonzepte	§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 13 und 21 BauGB		Bereitstellung ausreichender Flächen für klimaverträgliche Energieversorgung Beispiel: BHKW-Standort für Nahwärmenetz	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB		Schaffung von Niederschlagszwischenspeichern (z.B. Mulden, Rigolen, Zisternen) und Notwasserwegen für Starkregenereignisse	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Festsetzen von öffentlichen und privaten Grünflächen	§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB		Erhalt bzw. Schaffung von Grünflächen, „Durchgrünung“ von Siedlungen positive Beeinflussung des Stadtklimas	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen von Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB		Festsetzen von dezentralen System, z.B. der Mulden- oder Grabenentwässerung (in Kombination mit Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 14 – 15); schriftliche Festsetzungen zur wasserdurchlässigen Gestaltung (z.B.: von Zufahrten, Terrassen oder Stellplätzen)	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzungen zum Einsatz erneuerbarer Energien	§ 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB		Einsatz erneuerbarer Energien zur Begrenzung von CO ₂ -Emissionen Strom: z.B. Solarenergie Wärme: z.B. Solarenergie, Geothermie, Biomasse	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen von Schutzflächen die von Bebauung freizuhalten sind und ihre Nutzung	§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB		Maßnahmen zum Schutz vor Auswirkungen des Klimawandels wie z.B. Schutzstreifen zum Schutz vor Überflutungen bei Starkregenereignissen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen von Bindungen für Bepflanzungen und die Erhaltung von Bäumen etc. für einzelne Flächen oder Teile baulicher Anlagen	§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB		Festsetzen von Dach- und Fassadenbegrünungen, Erhalt und Neuanpflanzung von Bäumen, Verbesserung des Kleinklimas zur Entlastung hitzeexponierter Bereiche	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen, dass Stellplätze und Garagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche nur unter der Geländeoberfläche hergestellt oder dass sie auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nicht hergestellt werden dürfen	§ 9 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 12 Abs. 4 BauNVO oder § 23 Abs. 5 BauNVO		Versiegelung beschränken	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzungen zu Dachform, Dachneigung etc.	§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 89 BauO NRW		Nutzung der Dachflächen für Solarenergie und/oder Dachbegrünung optimieren	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Zulässige Anlagen für erneuerbare Energien ergeben sich aus den Baugebietsvorschriften der BauNVO. Eventuell sind Ausnahmen zuzulassen (oder Zulassung als Nebenanlage)	§§ 1-11 und § 14 BauNVO		Einsatz erneuerbarer Energien ermöglichen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
---	-------------------------	---	---	---

Zusammenfassende Bewertung der Planungsphase 3 a)

<p>Erläuterungen</p> <p>Aufgrund der Zielsetzung hat der einfache Angebotsbebauungsplan kaum Möglichkeiten einer dezidierten Festsetzung im Sinne des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung. Insofern ist eine Beantwortung der o.g. Kriterien nicht sinnvoll und wurde nicht vorgenommen.</p>
<p>Was ist in der nächsten Planungsphase zu beachten?</p>

b) Klimaschutz und Klimaanpassung in vertraglichen Regelungen

Ziel	Vereinbarungen (Beispiele)	Erläuterung
Realisierung energetischer Baustandards 	<input type="checkbox"/> Energetische Baustandards über gesetzlichen Standard hinaus <input type="checkbox"/> Cradle2Cradle (+)	
Effiziente Energieversorgung 	<input type="checkbox"/> Vorgabe bestimmter Heizungsanlagen (z.B. Brennwerttechnik bei bestehender Gasversorgung) <input type="checkbox"/> Anschluss- und Benutzungsverpflichtungen für Fern- oder Nahwärmeeinrichtungen <input type="checkbox"/> Sicherung von Versorgungsflächen und -leitungen <input type="checkbox"/> Festlegung zentrale/dezentrale Wärmeversorgung <input type="checkbox"/> Festlegung Wahl des Energieträgers <input type="checkbox"/> Effiziente Speicherung und Verteilung der Wärme <input type="checkbox"/> Festlegung eines regenerativen Anteils der Energieversorgung	
Nutzung erneuerbarer Energien zur Strom- und Wärmeerzeugung 	<input type="checkbox"/> Verpflichtung zu aktiver Solarenergienutzung oder andere erneuerbare Energien	

Durchlüftung 	<input type="checkbox"/> Nachweise zum Einfluss der Planung auf lokale Durchlüftungssituationen, Auswirkungen auf die Kalt-/Frischlufthversorgung	
Frei-/Grünflächengestaltung  	<input type="checkbox"/> Erhaltung/Entwicklung/Gestaltung von Grünflächen <input type="checkbox"/> Begrünung von Stellplätzen/Tiefgaragen <input type="checkbox"/> Dach- und Fassadenbegrünungen <input type="checkbox"/> Bauersatzpflanzungen <input type="checkbox"/> Vorschreiben wasserdurchlässiger Bodenbeläge (Entsiegelung) <input type="checkbox"/> Bewirtschaftung des Regenwassers	
Umsetzung / Sicherung  	<input type="checkbox"/> Bindung an die Ziele eines Mobilitätskonzeptes (sofern eines vorliegt) <input type="checkbox"/> Bindung an die Ziele eines Energiekonzeptes (sofern eines vorliegt) <input type="checkbox"/> Bindung an ein Verfahren zur Überprüfung der Standards (Qualitätssicherung) <input type="checkbox"/> Teilnahme an Förderprogrammen <input type="checkbox"/> Vertragsstrafen bei Abweichungen	

Zusammenfassende Bewertung der Planungsphase 3 b)

Erläuterungen

Infolge der Aufgabenstellung sind vertragliche Regelungen unmöglich. Insofern ist eine Beantwortung der o.g. Kriterien nicht sinnvoll und wurde nicht vorgenommen.