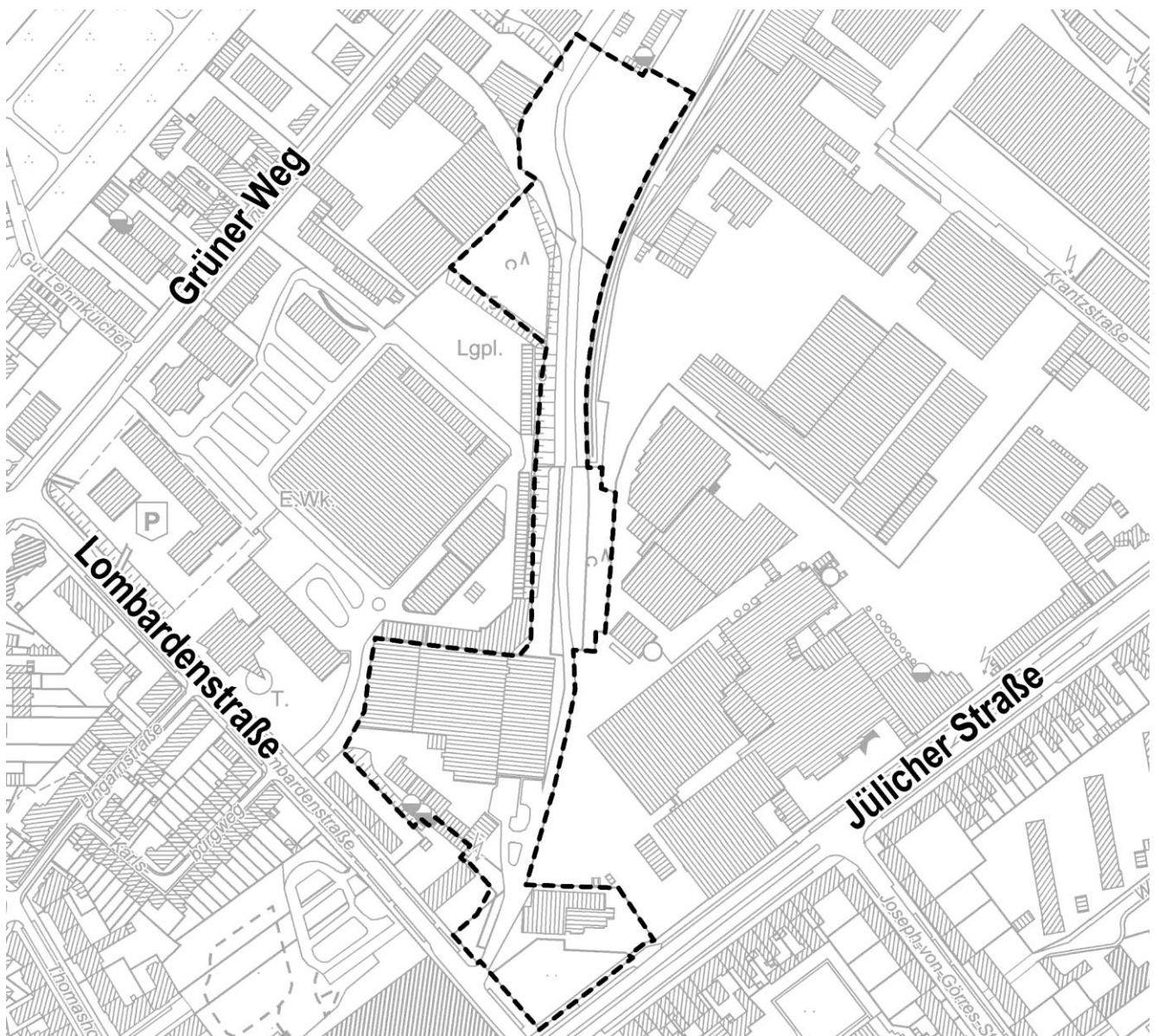


# Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan - Jülicher Straße / Bahntrasse Nord -

zwischen der Jülicher Straße, der Lombardenstraße und dem Grünen Weg im Stadtbezirk Aachen-Mitte  
zur Programmberatung



Lage des Plangebietes

## 1. Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation

### 1.1 Beschreibung des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes soll die Flächen der ehemaligen Bahntrasse Nord von der Jülicher Straße Ecke Lombardenstraße bis einschließlich des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofes inklusive der Flächen des ehemaligen Personenbahnhofes (Nordbahnhof) beinhalten. Zudem werden die Betriebsfläche des leerstehenden Gewerbebetriebes östlich der ehemaligen Bahntrasse sowie eine Teilfläche des Grundstücks des Wohnhauses an der Lombardenstraße in den Geltungsbereich einbezogen. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von circa 3,63 ha und ist im Süden durch die Jülicher Straße und die Lombardenstraße, im Norden durch den Grünen Weg erschlossen.

Der Bebauungsplan geht aus dem Aufstellungsbeschluss A 285 hervor, der am 02.11.2018 bekannt gemacht wurde. Als städtebauliches Ziel wurden die Entwicklung einer öffentlichen Personennahverkehrs-(ÖPNV-), Rad- und Grüntrasse als Mobilitätstrasse („grüne Mobilitätstrasse“) auf der ehemaligen Bahntrasse und die Verbesserung der Nutzung der Gewerbe- und Industrieflächen im Umfeld der ehemaligen Bahntrasse beschlossen.

Der A 285-Plan umfasst die gesamten ehemaligen Bahnflächen von der Jülicher Straße bis zur Liebigstraße und die daran angrenzenden Gewerbegrundstücke. Dieser große Geltungsbereich wurde wegen der städtebaulichen Bedeutung der Bahntrasse für die weitere Gewerbeentwicklung festgelegt. Bei der Konkretisierung der Planung kann der Geltungsbereich nun reduziert werden, weil die Stadt die Flächen des Güterbahnhofs und weitere nordöstlich daran angrenzende Bahnflächen und vereinzelte Gewerbeflächen bereits in den vergangenen Jahren durch ein vorliegendes Vorkaufsrecht erworben hat. Die verbleibenden Bahngleise sind im Besitz der DB Netz. Somit ist für die geforderte Mobilitätstrasse die Verfügbarkeit von Flächen ab dem ehemaligen Güterbahnhof bereits gegeben. Ein Bauleitplanverfahren für diesen Bereich ist nicht gefordert, weil eine Fehlentwicklung dieses Areals nicht zu befürchten ist und für die Anlegung eines Fuß- und Radweges und einer Grünvernetzung auf den städtischen Flächen keine Bauleitplanung erforderlich ist. Für die Reaktivierung von schienengebundenen Verkehrsmitteln können im kommunalen Rahmen hingegen nur Flächen vorgehalten werden. Für die Umsetzung der dort geplanten Regiotram muss ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Vorkaufung der Fläche ist ab dem Güterbahnhof bis zur Liebigstraße gegeben.

Ganz anders stellt sich die städtebauliche und liegenschaftliche Situation der ehemaligen Bahntrasse zwischen der Jülicher Straße und dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs dar, sodass sich für diesen Bereich ein Planerfordernis ergibt. Die damalige Bahnlinie Nord endete vor dem Personenbahnhof Aachen Nord. In dem Bahnhofsgebäude befinden sich heute neben einem Kalibrier- und Servicecenter für Partikelmessgeräte eine Gaststätte mit zugehöriger Betriebsleitendenwohnung. Ein Teil der Fläche der ehemaligen Bahntrasse wurde an die Firma Zentis veräußert, ein weiterer Teil ist heute mit den westlich angrenzenden Gewerbegrundstücken der ehemaligen Kaiserbrunnen AG verbunden. Die im Bereich des Plangebietes zu der eher orthogonalen Struktur der vorhandenen umliegenden Straßen und Grundstücke diagonal verlaufende Bahntrasse, die zudem teilweise bis zu 1,0 m tiefer liegt, verschlechtert die Erschließungssituation des ungünstig zugeschnittenen Gewerbegrundstückes in zweiter Reihe.

Darüber hinaus nutzen seit 2012 die STAWAG und die Regionetz GmbH einen in ihrem Eigentum befindlichen Teilbereich der ehemaligen Bahntrasse sowie des städtischen Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs für Stellplätze ihrer Belegschaften. Die ebenerdigen Stellplatzflächen mit einer Gesamtzahl von ca. 250 Stellplätzen werden über das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs angefahren und haben eine direkte Fußwegeverbindung zum bzw. vom STAWAG/Regionetz-Gelände.

Im Übergangsbereich zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof und dem Betriebsgelände der STAWAG/Regionetz befindet sich eine dreiecksförmige, stark begrünte Grundstücksfläche. Diese Fläche weist in altem Kartenmaterial zwar eine anthropogene Überformung auf, sie wurde aufgrund eines stärkeren Höhenunterschiedes von West nach Ost und der sehr schlechten Erreichbarkeit aber nie baulich genutzt. So hat sich dort, umgeben von gewerblicher Nutzung, ungestört eine Vegetation entwickelt. In gleicher Weise sind auf unzugänglichen Bereichen entlang ungenutzter Bahngleise kleinere lineare

Grünstrukturen entstanden, so dass diese sich vorwiegend entlang der alten Bahnlinie durch das gesamte Gewerbegebiet ziehen.

Die Umgebung des Plangebietes ist durch eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen geprägt. An der Lombardenstraße befindet sich nahe des ehemaligen Bahnhofsgebäudes ein 6-geschossiges Wohnhaus (Zweispänner mit 24 Wohneinheiten) aus den 1960iger Jahren, das erst vor einigen Jahren saniert wurde und in privater Hand liegt. Entlang der Lombardenstraße stehen weiter nördlich zudem drei in einer Reihe aneinander gebaute, sehr einfache, ebenfalls aus den 1960er Jahren stammende, 3-geschossige Wohnhäuser mit insgesamt 18 Wohneinheiten, die im städtischen Besitz liegen und als Wohnunterkünfte für sozial benachteiligte Personen dienen. Durch die unmittelbare Nachbarschaft dieser beiden Wohnanlagen sind weitere Einschränkungen der gewerblichen Entwicklung gegeben. An der dem Plangebiet gegenüberliegenden Seite der Lombardenstraße befindet sich mit dem Ludwig Forum eine kulturelle Nutzung. Die südlich verlaufende Jülicher Straße wird durch eine Blockrandbebauung aus der Jahrhundertwende geprägt. Süd-östlich der Bahntrasse ist, an das Plangebiet angrenzend, das topographisch leicht tiefer liegende Betriebsgrundstück der Marmeladenfabrik Zentis.

Die ehemalige Bahntrasse inklusive der ehemaligen Güterbahnhofsfläche sowie die östlich angrenzenden Gewerbebetriebe liegen im Vergleich zu den Gewerbegrundstücken am Grünen Weg um mehrere Meter tiefer. Der Geländesprung liegt größtenteils innerhalb des Plangebietes. Hierdurch weist das Plangebiet nach Nordosten eine starke Geländeböschung auf. Die dreiecksförmige Grünfläche zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof und dem Betriebsgelände der STAWAG/Regionetz liegt etwa 3 Meter über dem Niveau der von der STAWAG/Regionetz genutzten Parkplatzfläche. Das überwiegend bebaute und komplett versiegelte ehemalige Kaiserbrunnen-Betriebsgrundstück schiebt sich nach Nordosten und Osten in die Hanglage hinein. Zum Kreuzungsbereich Jülicher Straße / Lombardenstraße hin nimmt der Höhenunterschied ab.

## 1.2 Regionalplan

Der derzeit gültige Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, stellt den Bereich als Siedlungsraum dar, der als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) konkretisiert wird. Des Weiteren ist die Bahntrasse als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr als Bestand und Bedarfsplanmaßnahme dargestellt. Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen dienen der Ansiedlung, dem Ausbau und der Bestandssicherung solcher gewerblicher Betriebe, die wegen ihres großen Flächenbedarfs, ihrer Emissionen oder ihrer besonderen Standortanforderungen nicht in den Allgemeinen Siedlungsbereich integriert werden können.

## 1.3 Masterplan Aachen\*2030

In seiner Sitzung am 19.12.2012 hat der Rat der Stadt Aachen den Masterplan als Ausdruck eines gemeinsamen Grundverständnisses über die gesamtstädtische Zielkonzeption beschlossen. Die Ergebnisse des Masterplans sind daher gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB im Sinne der gemeindlichen Selbstbindung als städtebauliche Entwicklungskonzeption in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Der Masterplan Aachen\*2030 soll mögliche Perspektiven und Impulse für die räumliche Entwicklung der Stadt Aachen aufzeigen. Er erfüllt die Funktion eines strategischen Instruments, welches einen Rahmen für die künftige Entwicklung auch für unterschiedliche Handlungsfelder absteckt.

Für den zu betrachtenden Bereich Jülicher Straße / Bahntrasse Nord wird Handlungsbedarf im Rahmen der Handlungsfelder Wirtschaft, Hochschule, Lebensumfeld, Mobilität, Freiraum sowie Natur und Umwelt – Teilaspekt Boden gesehen.

- Für das Handlungsfeld **Wirtschaft** ist hinsichtlich eines innovativen Wirtschaftsstandortes die Sicherung und Entwicklung des gemischt genutzten Gebietes für den südwestlichen Bereich zu präferieren. Zudem ist der Fokus auf die Restrukturierung bestehender Gewerbegebiete, hier für den rückwärtigen Bereich entlang der ehemaligen Bahntrasse, zu legen.

- Das Handlungsfeld **Hochschule** sieht Bedarf in der Qualifizierung der hochschulbezogenen Infrastruktur, den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur der Jülicher Straße.
- Das **Lebensumfeld** als ein weiteres Handlungsfeld des Masterplans sieht unter dem Aspekt einer sozial gerechten Stadt für den Bereich im Südwesten an der Lombardenstraße, Ecke Jülicher Straße diesen als Lebensraum mit vorrangigem Handlungsbedarf.
- **Mobilität** und hier im Hinblick auf vernetzte Mobilität: clever mobil wurde, damals noch im Rahmen der Planung zur Campusbahn, Bedarf in der Stärkung der Leistungsfähigkeit des ÖV-Systems gesehen, auch hinsichtlich möglicher Einstiegs- und Zielkonzepte der Campusbahn. Zudem gilt es, die Jülicher Straße als Magistrale zu qualifizieren und zu profilieren.
- Hinsichtlich des Handlungsfeldes **Freiraum** gilt unter Betrachtung der Wege im näheren Umfeld, die grünen und blauen Vernetzungen durch Ausbau überregionaler Freizeitwege im Bereich der Lombardenstraße im Westen und des Grünen Weges im Norden zu stärken. Ebenso als zielführender Ansatz wird die Fortführung von Grünfingern entlang des Grünen Weges gesehen.
- Das Betrachtungsfeld **Natur und Umwelt** mit dem Teilaspekt Boden, Wasser, Klima sieht für einen Großteil des vorgestellten Plangebietes den Schutz des hier vorhandenen Thermalquellenbereiches als intakte natürliche Ressource.

#### 1.4 Flächennutzungsplan Aachen\*2030 (FNP)

Der seit dem 28.01.2022 rechtswirksame Flächennutzungsplan AACHEN\*2030 stellt den westlichen und südlichen, unmittelbar an der Lombardenstraße gelegenen Bereich, in dem auch die Wohnbebauung und der ehemalige Nordbahnhof liegen, als gemischte Bauflächen dar. Der rückwärtige Bereich wird als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Im Bereich des Verlaufs der ehemaligen Bahntrasse ist Grünfläche mit den Zweckbestimmungen „Grünzug“ und „regional bedeutsame Radtrasse“ dargestellt, ein Teil zudem als Fläche für Bahnanlagen.

Der gesamte Bereich liegt innerhalb der Klimasignaturen „Belüftungsbahn Stadtklima“ und „Schutzbereich Stadtklima“, entsprechende Maßnahmen bei zukünftigen Planungen sind in diesem Rahmen zu berücksichtigen (gemäß Anlage 6 zum FNP AC\*2030 – Hinweis für die Bauleitplanung in Flächendarstellungen mit Klimasignatur). Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen, insbesondere auf die Gesundheit des Menschen, sind vorrangig zu beachten.

Durch die Darstellung einer „Fläche für Bahnanlagen“ sowie in paralleler Lage und Verlängerung bis zur Jülicher Straße „Grünflächen – Grünzug und Radschnellweg“ gilt die Anbindung im Bereich des ehemaligen Nordbahnhofes als städtebauliches Ziel aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, so dass ein Ankauf von (Teil-)Flächen zur Realisierung der Mobilitäts-trasse auch aus übergeordneten Erwägungen begründet werden kann.

#### 1.5 Bestehendes Planungsrecht

Für den gewerblich geprägten Bereich nördlich der Bahntrasse bis zur Krefelder Straße wurde im Jahre 1987 die Aufstellung eines Bebauungsplanes (A 85) beschlossen, um den Einzelhandel im Gewerbegebiet zu steuern. Auf der Grundlage der Rahmenplanung Gewerbegebiet Grüner Weg wurde im Jahre 1997 für den gewerblich-industriellen Bereich südlich der Bahntrasse bis zur Wurm ein Aufstellungsbeschluss (A 118) gefasst und eine Vorkaufsrechtssatzung beschlossen.

Der seit 2005 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 867 – Grüner Weg / Bahntrasse Nordbahnhof – erstreckt sich zwischen dem Grünen Weg und der Bahntrasse inklusive des Geländes des ehemaligen Nordbahnhofes und der ehemaligen Kaiserbrunnen AG. Es handelt sich um einen einfachen Bebauungsplan, in dem lediglich die Art der Nutzung geregelt ist und insbesondere neben der Festsetzung als Gewerbegebiet (GE) der Einzelhandel gesteuert werden soll. Alle weiteren Bestandteile eines Bauvorhabens werden gemäß § 34 BauGB beurteilt.

Mit den Aufstellungsbeschlüssen A 85 und A 118 wurden zwar die städtebaulichen Ziele festgelegt, diese sind jedoch aufgrund der Größe des Geltungsbereiches von 260 ha entsprechend großmaßstäblich. Ende 2018 wurden die

städtebaulichen Ziele für das Plangebiet Jülicher Straße / Bahntrasse Nord konkretisiert und die Aufstellung dieses Bebauungsplanes beschlossen (A 285 - Bekanntmachung am 02.11.2018).

Auf der Grundlage des Aufstellungsbeschlusses wurde die Verlängerung eines Bauvorbescheides aus dem Jahr 2014 für eine Hotelanlage auf dem ehemaligen Kaiserbrunnengelände zurückgestellt. Ende 2019 wurde eine Veränderungssperre gefasst (Bekanntmachung am 11.11.2019) und die Verlängerung des Bauvorbescheides abgelehnt.

## 2. Anlass der Planung

Eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen ist die Erreichung der in den letzten Jahren beschlossenen Klimaziele und die Klimaneutralität 2030. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden, wozu auch eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich ist. Um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, bedarf es klimaschonender, sozial verträglicher und ökonomisch tragfähiger Lösungen. Die dafür erforderliche Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird somit auch für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes angestrebt.

Bereits in der Rahmenplanung Gewerbegebiet Grüner Weg aus dem Jahr 1998 wird die ehemalige Bahntrasse, die über das Betriebsgelände der ehemaligen Kaiserbrunnen AG verläuft, einerseits als eine verkehrssichere und grünbegleitete Rad- und Fußwegeverbindung und andererseits als eine mögliche Trasse für schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gesehen. Dieser Streckenabschnitt wurde schließlich Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes NRW.

Im Herbst 2017 hat der Aachener Verkehrsverbund (AVV) die Idee einer schienengebundenen Anbindung der nördlichen Gemeinden an die Aachener Innenstadt in den betroffenen Kommunen vorgestellt. Aufgrund großer Zustimmung wurde zunächst eine Machbarkeitsstudie in zwei Stufen beauftragt. Im September und Oktober 2023 haben die Räte der Kommunen aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie einstimmig die weitere Planung der Regiotram von Baesweiler, über Alsdorf und Würselen nach Aachen beschlossen. Die Reaktivierung einer schienengebundenen ÖPNV-Trasse und deren Verlängerung in die Aachener Innenstadt bietet für das Plangebiet und seine Umgebung nennenswerte Entwicklungschancen. Die bisherigen Planungen zeigen die beabsichtigte Trassierung der Regiotram durch das Plangebiet. Die für die Regiotram benötigten Flächen werden über ein separates Planfeststellungsverfahren gesichert.

Zur Förderung des Radverkehrs wurden die Ziele des Radentscheides im Jahr 2019 vom Rat der Stadt Aachen mehrheitlich angenommen. Im August 2023 hat der Mobilitätsausschuss das Aachener Radhauptnetz beschlossen. Die Festlegung dieses übergeordneten stadtweiten Radhauptnetzes stellt die Basis für den zukünftigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen dar. Dabei wurde das Radhauptnetz in drei funktional gliedernde Hierarchiestufen unterteilt. Für die obere Netzkategorie (Stufe I) spielt die regionale Betrachtung eine wichtige Rolle und nimmt deshalb Bezug zum gesamtregionalen Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier von 2021. Die Radschnellverbindung nach Würselen – Alsdorf – Baesweiler, in Aachen auf dem Bahntrassenradweg Aachen – Jülich, wurde der Stufe I „Schnellverbindungen / Vorrangroute – Regionale Verbindungen mit besonders hohem Quell-Ziel-Potential“ zugeordnet. Der Streckenabschnitt der Gleistrasse ab dem ehemaligen Nordbahnhof wird als Wege-Netzlücke im Radhauptnetz gestrichelt dargestellt und als Bedarf definiert. Im selben Zug wird der Ausbau des Grünen Weges als Radroute in der Anlage der o.g. Vorlage als Zwischenlösung benannt, wenngleich auch aus anderen Gründen Radverkehrsanlagen im Grünen Weg sinnvoll und notwendig sind. Die „grüne Mobilitäts-trasse“ ergänzt somit das Rad- und Fußverkehrsnetz um eine qualitätsvolle Verbindung und schafft eine durchgängige Verbindung.

Das Verfahren zur Schaffung von Planungsrecht und der anschließende Prozess zum Erwerb bisher privater Flächen für die beabsichtigte Trassierung über die Flächen der ehemaligen Bahntrasse wird aber eine unbestimmte Zeit in Anspruch nehmen. Der Grüne Weg verfügt hingegen bei einer Umplanung weder über die Breiten noch die Qualitätsmaßstäbe, die die Straße bräuchte, um allen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden. Nichtsdestotrotz

ist der Ausbau des Grünen Weges zur Vervollständigung des Rad-Routen-Netzes und insbesondere für die Erreichung der Grundstücke und weiterer kleinräumiger Ziele der Radfahrenden notwendig.

Anlässlich der Trassierungsplanungen zu Regiotram und Qualitätsradweg ist es nun geboten, die städtebauliche Gesamtsituation im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zur Herstellung einer städtebaulichen Ordnung, zur Wiedernutzbarmachung von gewerblichen Brachflächen sowie zur Sicherung der Erschließung von Gewerbeflächen in den Blick zu nehmen. Nach Aufgabe der Mineralwasserabfüllung wurde des Betriebsgeländes der ehemaligen Kaiserbrunnen AG mehrmals verkauft, eine Wiedernutzung des seitdem brachliegenden Grundstücks erfolgte durch die wechselnden Eigentümer jedoch nicht. Das städtebauliche Entwicklungspotential wird zwar durch den rechtskräftigen B-Plan 867 festgelegt, indem ein Gewerbegebiet festgesetzt und Regelungen zum Einzelhandel getroffen werden. Diese einfachen Festsetzungen reichen jedoch nicht aus, um für den Bereich der ehemaligen Bahntrasse Nord eine städtebauliche geordnete Entwicklung festzulegen und insbesondere bei den rückwärtigen ungünstig geschnittenen Bahngrundstücken in der vorhandenen Gemengelage eine Fehlentwicklung zu vermeiden. Zudem soll künftig die Regiotram über die heutige Zufahrt der ehemaligen Kaiserbrunnen AG geführt werden.

### **3. Ziel und Zweck der Planung**

Das lineare Band der ehemaligen Bahntrasse durchschneidet die orthogonale Struktur des Gewerbegebietes zwischen Grünem Weg und Jülicher Straße. Die Bahntrasse kann meist nicht überschritten werden, weil es sich um separate Grundstücke handelt und/oder unüberwindbare Geländesprünge vorhanden sind. Dadurch haben sich ungünstige Flächenzuschnitte ergeben. Rückwärtig zur Bahnlinie hin gelegene Bereiche sind oft schlecht erschlossen bzw. nur über andere Grundstücke möglich. So haben sich in den rückwärtigen Grundstücksteilen entlang der Bahntrasse Lagerflächen und untergenutzte Bereiche etabliert. Seit mehreren Jahren nutzt die STAWAG/Regionetz Teile davon als ebenerdige Stellplatzanlage. Darüber hinaus wird die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes im Rahmen von sportlichen Großveranstaltungen als Parkplatz genutzt.

Im Rahmen der Verkehrswende werden Flächenpotentiale für Wegeverbindungen sowohl für den Rad- und Fußverkehr als auch für den ÖPNV abgefragt und weiterentwickelt. Im Zuge dessen wurden die Flächen der ehemaligen Bahntrasse als Potential erkannt und entsprechende Beschlüsse sowohl für den Rad- und Fuß- als auch für den ÖPNV-Bedarf gefasst. Insbesondere mit dem Beschluss sämtlicher durch die Trassierung betroffenen Kommunen zur Fortführung und weiteren Planung des Projektes Regiotram ist eine künftige Beeinträchtigung der betroffenen Grundstücke und ihrer heutigen Nutzungen absehbar. Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sicherzustellen, wird mit der vorliegenden Planung die Gesamtsituation in den Blick genommen. Städtebauliches Ziel ist es daher einerseits die Flächen der ehemaligen Bahntrasse für die Entwicklung einer ÖPNV- (insbesondere Schienenpersonennahverkehr-), Rad- und Grüntrasse zu nutzen und gleichzeitig die Nutzung der Gewerbeflächen im Umfeld der ehemaligen Bahntrasse zu konkretisieren und zu verbessern.

Das Gelände um die ehemalige Bahntrasse Nord liegt im ehemaligen Programmgebiet Soziale Stadt Aachen-Nord. Durch eine gezielte Steuerung der weiteren Entwicklung sollen die Standortqualitäten verbessert, das Quartier geöffnet werden sowie urbane Produktion am Rande der Innenstadt zukunftsfähig bleiben. Eine Nähe zwischen Wohnen und Arbeiten bietet zudem die Chance der „kurzen Wege“. Produzierendes Gewerbe bietet meist eine hohe Anzahl von Arbeitsplätzen pro Quadratmeter Gewerbefläche. Dieses steht jedoch in Konkurrenz zu gewerblichen Flächenentwicklung mit geringen Arbeitsplatzdichten. Flächen für produzierendes Gewerbe wurden in den letzten Jahren in innenstadtnahen Lagen zugunsten von Wohnen vermehrt aufgegeben. Daher soll dieser innenstadtnahe Gewerbebereich an der ehemaligen Bahntrasse Nord als Gewerbestandort für produzierendes Gewerbe unter Berücksichtigung der Schutzbedürftigkeit der umgebenden Wohnnutzung im Bereich der Jülicher Straße und der Lombardenstraße gesichert werden.

Aufgrund der sehr heterogenen Bau- und Nutzungsstruktur im Umfeld sind in diesem Bereich auf Grundlage von § 34 BauGB auch Entwicklungen zulässig, die dem Ziel der Stärkung des Standortes für eine gewerblich-produzierende Nutzung

entgegenstehen und müssten entsprechend genehmigt werden. Dies trifft insbesondere auf das ehemalige Kaiserbrunnengelände zu. Vor einigen Jahren war für die Fläche eine Bauvoranfrage zur planungsrechtlichen Zulässigkeit einer Hotelanlage mit 200 Betten gestellt worden. Nach den Kriterien des Einfügens in die nähere Umgebung wurde die Anfrage gemäß § 34 BauGB zunächst positiv beschieden. Durch den Aufstellungsbeschluss zu dem vorliegenden Bebauungsplan konnte der Antrag zurückgestellt und somit eine städtebauliche Fehlentwicklung in diesem Bereich verhindert werden. Insgesamt sind die Entwicklungsmöglichkeiten des Kaiserbrunnengeländes, welches sich zwischen Industriebetrieben und Wohngebäuden befindet, durch die Gemengelage, durch die Lage in der zweiten Reihe und durch die schwierige Erschließung begrenzt. Insbesondere die Zufahrt an der Lombardenstraße war bereits für den damaligen Getränkebetrieb eine problematische Engstelle und kann hochfrequentierte Betriebsnutzungen wie z.B. eine Hotelnutzung nicht aufnehmen. Der Zufahrtsbereich wird zudem durch einen im ehemaligen Nordbahnhof-Gebäude ansässigen Gewerbebetrieb mitgenutzt. Anders als die Bahnstrecke, die damals nördlich des Kopfbahnhofs endete, wird die Regiotram und auch der Qualitätsradweg an dem Gebäude des ehemaligen „Bahnhofs Nord“ vorbeigeführt werden müssen. Für die Fortführung der „grünen Mobilitätstrasse“ in diesem Zugangsbereich sind Prioritäten zu setzen und gleichzeitig Lösungen für eine funktionsfähige Erschließung des gewerblichen Bereiches zu entwickeln. Eine Hotelanlage mit hohen Frequentierungen und einer geringen Arbeitsplatzdichte widerspricht den Zielen einer gewerblichen Entwicklung für produzierende Betriebe. Um dieses Ziel zu sichern, soll das mögliche Nutzungsspektrum im Bebauungsplan so eingeschränkt werden, dass eine Konzentration auf ein produzierendes und handwerkliches Gewerbe – unter Berücksichtigung der Schutzbedürftigkeit der umgebenden Wohnnutzung – erfolgt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes soll zudem künftig ebenerdige Parken deutlich reduziert werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes ermöglicht die Umsetzung wichtiger Verbesserungen für das Quartier und die Stadt: Stärkung der Verbindungsfunktion zwischen der Aachener Innenstadt und dem Gebiet Aachen-Nord, Stärkung der emissionsarmen Mobilität und Förderung des Klimaschutzes, Verbesserung der Standortqualitäten im ehemaligen Programmgebiet Soziale Stadt Aachen-Nord, Schaffung bzw. Inwertsetzung von Freiflächen mit einer Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten und der Grünvernetzung sowie Ermöglichung bzw. Erhalt urbaner Produktion in Innenstadtnähe.

Der vorliegende Bebauungsplan dient als Bodenvorratsplanung der Flächenvorhaltung bzw. Sicherung von Flächen für künftige Entwicklungen. Insofern ändert der Bebauungsplan den Bestandszustand nicht. Da das Plangebiet vorwiegend bebaut ist, kann das Maß der baulichen Nutzung durch den § 34 BauGB hinreichend beurteilt werden. Für eine städtebauliche Ordnung ist lediglich eine Aussage zur Art der Nutzung und zu öffentlichen Verkehrsflächen erforderlich. Somit ist ein einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB angemessen.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB. Ob der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden kann, ist im weiteren Verfahren bis zur Offenlage zu prüfen. Da beabsichtigt ist einen einfachen Bebauungsplan aufzustellen, in dem weder eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung noch eine Größe der Grundfläche festgesetzt werden sollen, ist zur Bestimmung der Zulässigkeit des beschleunigten Verfahrens die Fläche maßgeblich, die bei Durchführung des Bebauungsplanes voraussichtlich versiegelt wird. Die gesamte Fläche des Plangebietes beträgt circa 36.280 m<sup>2</sup> und soll neben der Festsetzung von Flächen für Gewerbebetriebe auch Festsetzungen zur Sicherung der Mobilitätstrasse beinhalten. Insofern ist damit zu rechnen, dass in diesem Bebauungsplan die voraussichtlich versiegelte Fläche größer ist als 20.000 m<sup>2</sup>. Dieser Bebauungsplan darf sodann nur im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls aufgrund der Belange des § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB ergibt, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat.

### 3.1 Städtebauliches Konzept

In der beiliegenden Darstellung ist das städtebauliche Konzept schematisch dargestellt (siehe Anlage). Das städtebauliche Konzept sieht die Sicherung von Flächen zur Entwicklung einer „grünen Mobilitätstrasse“, den Schutz bestehender Grünflächen sowie die Entwicklung bzw. Wiedernutzbarmachung von Gewerbeflächen vor.

#### Die „grüne Mobilitätstrasse“

Die neue „grüne Mobilitätstrasse“ soll - so weit möglich - auf der ehemaligen Bahntrasse liegen und als lineares Band zukünftig folgende Infrastruktur aufnehmen:

- Fuß- und Radweg in einer Breite von mindestens 5,0 m;
- Vorhaltefläche für einen schienengebundenen ÖPNV (2-gleisig) in einer Breite von mindestens 7,5 m;
- Grünvernetzung mit unterschiedlichen Breiten zwischen 2,5 und 5,0 m, je nach Grundstückssituation auch größere Grünbereiche;
- Erschließungswege von anliegenden Gewerbegrundstücken in einer Breite von 3,5 und 6,5 m, je nach Anforderung;
- Flächen für Stellplätze – untergeordnet und in Abhängigkeit der Grundstückssituation und Erschließung.

Daraus ergibt sich eine Breite von 18,5 m bis 24,0 m. In einem Teilbereich zwischen dem STAWAG- und dem Zentis-Gelände wird die „grüne Mobilitätstrasse“ bis zu circa 44 m breit. Diese Breite ist in Teilbereichen gerechtfertigt. Zum einen ergeben sich keine sinnvollen Restgrundstücke mehr. Zum anderen kann der in den unzugänglichen Nischen vorhandene Grünbesatz als Grundlage für die Grünvernetzung genutzt werden. So auch die damalige Fläche der ehemaligen Bahnlinie auf dem Grundstück der ehemaligen Kaiserbrunnen AG, die aufgrund des starken Bewuchses weiterhin Grünfläche bleiben soll und einen wichtigen Baustein für die Grünvernetzung im Gewerbegebiet Grüner Weg darstellt.

Die weiter südlich gelegenen Flächen der ehemaligen Bahnlinie hat die Firma Zentis erworben und in ihr Betriebsgelände einbezogen. Da diese Flächen aufgrund der damaligen Kopfbahnhof-Funktion des Nordbahnhofes unmittelbar nördlich des Nordbahnhofesgebäudes liegen, wird die Mobilitätstrasse über das Betriebsgelände der ehemaligen Kaiserbrunnen AG westlich des ehemaligen Nordbahnhofesgebäudes geführt werden müssen. Zusätzlich muss an dieser Stelle die Erschließung der angrenzenden Gewerbeflächen gesichert werden. Das Gewerbegrundstück Kaiserbrunnen ist zurzeit über eine einzige Zufahrt in einer Breite von etwa 7,0 m von der Lombardenstraße erreichbar. Diese Zufahrt erweitert sich durch das benachbarte Grundstück des Getränkehandels auf etwa 10,0 m, da dort keine Einfriedung der Betriebsgelände vorgenommen wurde. In dem gemeinsam genutzten Zufahrtsbereich befinden sich zusätzlich Stellplätze. Bei der Nutzung des Zugangsbereiches für die „grüne Mobilitätstrasse“ wird eine Neuaufteilung der Fläche erforderlich werden. Da die exakte Trassierung der Regiotram sowie der Fuß- und Radverkehrsflächen noch nicht festgelegt ist, diese aber mit einer Kurve zur Lombarden- und Jülicher Straße geführt werden müssen, zieht der Geltungsbereich des Bebauungsplanes einen Teil der heutigen Grundstückfläche des benachbarten Wohnhauses mit ein und sichert somit den möglichen Platzbedarf der Mobilitätstrasse.

Im weiteren Verfahren soll die „grüne Mobilitätstrasse“ im Plangebiet durch geeignete Festsetzungen planungsrechtlich gesichert werden. Eine denkbare Festsetzung wäre eine öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung. Als Zweckbestimmung kann „grüne Mobilitätstrasse“ - Vorhaltefläche für den schienengebundenen ÖPNV – Rad- und Fußgängerweg – begleitende Grünflächen – Zufahrten für Anlieger und ausnahmsweise Stellplatzanlagen – festgelegt werden. Eine schienengebundene Trasse kann durch einen Bebauungsplan nicht festgesetzt werden – dafür ist ein separates Planfeststellungsverfahren nötig. Der Bebauungsplan kann aber eine Fläche für eine schienengebundene Trasse vorhalten und hat somit die Aufgabe, das Planfeststellungsverfahren für die Regiotram zu unterstützen. Zur Sicherung der Flächen für die Regiotram kommt insofern eine überlagernde Festsetzung einer „Umgrenzung von Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind“ in Betracht.

Die „grüne Mobilitätstrasse“ wird außerhalb des Plangebietes auf städtischen Flächen weitergeführt. In einem ersten Schritt kann die Verbindung bis zum Grünen Weg hergestellt werden, wodurch der Anschluss zum bereits vorhandenen Radweg auf dem sogenannten „Großstück“ bis zur Krefelder Straße erreicht werden kann.



Der enorme Bedarf an Stellplätzen seitens der STAWAG/Regionetz wird zurzeit auf flächenintensive Weise größtenteils ebenerdig abgedeckt. Circa 150 Stellplätze werden durch die künftige Mobilitätstrasse überplant. Insgesamt bietet die Umsetzung der Mobilitätstrasse und insbesondere eine Inbetriebnahme der Regiotram ganz neue Rahmenbedingungen durch das dann neue Mobilitätsangebot. Durch die Verstärkung des ÖPNV-Angebotes und der damit voran gebrachten Entwicklung der klimafreundlichen Mobilität ist sodann die Notwendigkeit des heutigen Flächenbedarfs an Stellplätzen neu zu bestimmen. Auch wenn sich durch das neue Mobilitätsangebot der heutige Bedarf an betrieblichen Stellplätzen voraussichtlich verändern wird, soll durch die Festsetzung einer gewerblich nutzbaren Fläche im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs die Möglichkeit eröffnet werden, dort im nach § 34 BauGB zulässigen Maßstab z.B. eine mehrgeschossige Parkgarage zur Kompensation der überplanten ebenerdigen Stellplätze zu errichten. Generell könnte durch eine versiegelungsarme Parkgarage ein attraktives Angebot für die angrenzenden Betriebe geschaffen werden, um auf ebenerdige Stellplätze zu verzichten.

Ausnahmsweise sollen Stellplätze auch innerhalb der Fläche für die „grünen Mobilitätstrasse“ errichtet werden können, wenn diese im Bereich der Zufahrten zu den anliegenden Gewerbegrundstücken liegen und untergeordnet sind.

#### Schutz bestehender Grünflächen

Sämtliche größere im Plangebiet vorhandene begrünten Bereiche sollen im Bebauungsplan durch geeignete Festsetzungen gesichert werden. Diese durch die trennende Wirkung der ehemaligen Bahntrasse und aufgrund von Höhenunterschieden im Gelände auf zumeist unzugänglichen Bereichen und Brachflächen entstandenen Grünstrukturen ziehen sich vorwiegend entlang der alten Bahnlinie durch das gesamte Gewerbegebiet. Das Ziel zum Erhalt dieser Grünflächen wurde bereits bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt, indem der FNP Aachen\*2030 hier eine Grünfläche mit den Zweckbestimmungen „Grünzug“ und „regional bedeutsame Radtrasse“ darstellt. Mit dem somit aus der übergeordneten Planung, dem FNP, entwickelten Ziel des Bebauungsplanes zur Schaffung einer „grünen Mobilitätstrasse“ wird zudem sichergestellt, dass weitere entlang der ehemaligen Bahntrasse vorhandene lineare Grünbereiche geschützt und nach Möglichkeit sogar ergänzt werden können.

#### Gewerbegebiet mit Rücksichtnahme Wohnbereiche

Ein weiteres städtebauliches Ziel ist die Sicherung und Verbesserung des Gewerbebestandes für produzierendes Gewerbe – unter Berücksichtigung der Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzungen, denn das südliche Plangebiet befindet sich zwischen dem emittierenden Industriebetrieb Zentis und den Wohnnutzungen an der Lombardenstraße. Die gewerbliche Entwicklung hat sich somit den Anforderungen dieser Gemengelage zu stellen.

Durch eine Festsetzung als Gewerbegebiet soll einerseits die ursprünglich gewerbliche Nutzung aufgegriffen und andererseits die angrenzende Gewerbestruktur fortgeführt werden. Ziel des Bebauungsplanes ist es, die Einschränkungen einer gewerblichen Aktivität aufgrund der benachbarten Wohnnutzung zu definieren.

Die Wohnnutzungen selber werden wie im Bebauungsplan 867 nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen, da der Bestand nicht geändert und eine Offenheit für künftige Entwicklungen nach § 34 BauGB in diesem Bereich gelassen werden soll.

Die im Plangebiet festzusetzenden Gewerbegebiete sollen so gegliedert werden, dass keine unzumutbaren Lärm-, Luft-, Schadstoff- bzw. Geruchsimmissionen für die empfindlichen Wohnbereiche erzeugt werden. Für alle Gewerbegrundstücke, die in einem Radius von 100 m zur Wohnnutzung liegen, wird entsprechend dem Abstandserlass des Landes NRW eine Zone 0 festgesetzt, in der alle Abstandsklassen ausgeschlossen sind. Eine ausnahmsweise Zulässigkeit weiterer Betriebe ist gegebenenfalls nach Prüfung möglich.

Obwohl der Flächennutzungsplan in der ersten Reihe der Lombardenstraße eine gemischte Baufläche darstellt, im Bebauungsplan aber im Bereich des ehemaligen Nordbahnhofs eine Gewerbegebietsfläche festgesetzt werden soll, gilt der Bebauungsplan aus der übergeordneten Planung entwickelt. Entsprechend ihrer entfernteren Lage zur Innenstadt sind die

Blockränder im Bereich der Jülicher Straße, als Hauptausfallsstraße, geprägt vom Übergang der Innenstadt zu den monostrukturierten Außenbereichen, wodurch sich eine andere Körnigkeit der Nutzungsmischung als in zentralen Lagen ergibt. So werden die Abschnitte der kleinteiligen Jahrhundertwendehäuser mit der klassischen Nutzungsmischung von Geschäften, Dienstleistungen und kleinen Handwerksbetrieben in den Erdgeschossbereichen und Wohnen in den Obergeschossen von großflächigen umgenutzten Gewerbehallen, wie z.B. das Ludwig Forum (ehemalige Schirmfabrik) und den großen Industriearealen, wie das Zentis-Gelände, unterbrochen. Betrachtet man die erste Reihe der Lombardenstraße, so ist mit dem ausschließlich gewerblich genutzten ehemaligen Bahnhofsgebäude und der danebenliegenden ausschließlichen Wohnnutzung heute eine Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe gegeben. Der Flächennutzungsplan führt so im Bereich nördlich der Kreuzung Jülicher Straße / Lombardenstraße die städtebauliche Struktur entsprechend der heutigen Nutzung fort.

#### Konkretisierung der gewerblichen Nutzung für ein produzierendes Gewerbe

Im Bebauungsplan Nr. 867 – Grüner Weg / Bahntrasse Nordbahnhof – wird der Einzelhandel für die Gewerbegebiete geregelt. Der nun aufzustellende Bebauungsplan überlagert in Teilen den B-Plan 867 wodurch dessen Festsetzungen nicht mehr gelten würden. Da sich die Gründe für einen Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen nicht geändert haben, sollen die Regelungen zum Einzelhandel übernommen werden.

Einzelhandelsnutzungen sollen generell ausgeschlossen werden und sind folgendermaßen begründbar:

- Die Ansiedlung von weiteren Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet verursacht negative Auswirkungen auf die Versorgungsfunktion der Innenstadt und des naheliegenden Stadtteilzentrums Jülicher Straße
- Unabhängig von dem angebotenen Sortiment verdrängen Einzelhandelsunternehmen aufgrund der höheren Gewinnerwartung und wegen ihres hohen Flächenbedarfs gewerbliche Aktivitäten mit produzierenden Anteilen
- Der Einzelhandel beschäftigt im Verhältnis zu seiner Fläche eine geringere Anzahl von Arbeitskräften als Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe.

Es gibt Handwerks- oder Dienstleistungsbetriebe, die im Rahmen ihrer gewerblichen Aktivität Produkte verkaufen. Die Verkaufsfläche hat jedoch in einem betrieblichen Zusammenhang zu stehen und darf nur eine untergeordnete Rolle einnehmen. Im Rahmen der Aufstellung des B-Plans 867 wurden anhand der Bestandsbetriebe am Grünen Weg dargelegt, in welcher Größenordnung Verkaufsflächen keine negativen Auswirkungen haben. Diese Typbetrachtung hat bis heute ihre Gültigkeit und ist aufgrund ähnlicher Lage und Parzellenstruktur übertragbar. Die Verkaufsfläche je Betrieb soll demnach nicht mehr als 20 % der Betriebsfläche überschreiten und nicht mehr als 200 m<sup>2</sup> einnehmen. In den aufzustellenden Bebauungsplan soll deshalb die bestehende Festsetzung übernommen werden.

Ebenso wie der Einzelhandel sind auch das Hotelgewerbe, Sporthallen und ähnliche Einrichtungen mit relativ geringem Arbeitskräfteaufwand bei hohem Flächenverbrauch geprägt. Zur Sicherung des produzierenden Handwerks und von kleinteiligen Dienstleistungen soll das mögliche Nutzungsspektrum des Gewerbegebietes so eingeschränkt werden, dass eine Konzentration auf ein produzierendes Gewerbe erfolgt. Entsprechend sollen Beherbergungsbetriebe und Anlagen für Sport, sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke im Plangebiet ausgeschlossen werden.

#### Optionale Errichtung einer Parkgarage im Gewerbegebiet

Zur Schaffung eines weiteren Mobilitätsangebotes im Quartier wird die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen. Die Flächenverfügbarkeit zur Einrichtung der „grünen Mobilitätstrasse“ ist in diesem Bereich aufgrund der Grundstücksverhältnisse schon heute gegeben. Durch Festsetzung einer gewerblich nutzbaren Fläche neben den für die Mobilitätstrasse benötigten Flächen soll die Möglichkeit eröffnet werden, hier z.B. eine mehrgeschossige Parkgarage zu errichten.

Neben dem Kompensationsbedarf der durch die Mobilitätstrasse überplanten Betriebsstellplätze hat die STAWAG/Regio-netz bereits heute einen zusätzlichen Stellplatzbedarf angemeldet. Darüber hinaus gab es in der Vergangenheit eine Anfrage eines benachbarten Grundstückseigentümers zu einer geplanten Stellplatzerweiterung auf der städtischen Fläche.

Solche Anfragen verdeutlichen den Bedarf an zusätzlichen Parkplatzflächen im Quartier. Weitere Bedarfe könnten durch die Planung zur Umgestaltung des Grünen Weges und den Entfall der dortigen Parkstände entstehen. Auch wenn der Bedarf an Parkplatzflächen nach der Einrichtung der „grünen Mobilitätstrasse“ neu zu bestimmen ist, könnten vorgenannte Bedarfe sehr gut z.B. in einer sogenannten „Quartiers-Parkgarage“ zusammengeführt werden, in der auch eine Mitbenutzung durch die Nachbarschaft möglich wäre und sodann zu einer ganzjährig guten Auslastung führen würde. Vorstellbar wäre zudem die Prüfung der Möglichkeit zur Mitbenutzung der Parkgarage durch östlich der Bahn gelegene Betriebe wie z.B. Talbot oder Zentis, die sodann neue Bedingungen für die Entwicklungsmöglichkeiten auf den eigenen Betriebsgeländen schaffen würde. Zur Unterstützung der klimafreundlichen Mobilität sollte die Parkgarage als zukunftsorientierter „Mobility Hub“ für das gesamte Quartier gedacht werden und neben Parkraum für Kfz beispielsweise auch Fahrradabstellplätze inklusive Lastenradabstellplätze, Sharing-Angebote sowie E-Lade-Säulen bereithalten.

Die Stellplatzanlage der STAWAG/Regionetz im Bereich der ehemaligen Bahntrasse hat heute einen direkten fußläufigen Zugang zum Betriebsgelände. Ob der Erhalt dieses Zugangs auch nach Realisierung der „grünen Mobilitätstrasse“ möglich ist, muss geprüft werden. Damit die Beschäftigten bei Errichtung einer Quartiersgarage auch künftig auf kurzem Weg zum Betriebsgelände gelangen können, könnte die Errichtung einer fußläufigen Verbindung entlang der nordwestlichen Grenze des Grunddreiecks südlich der „Halle“ geprüft werden.

#### **4. Umweltbelange**

Durch die Neuerschließung des Plangebietes mittels Fuß, Rad und Bahn wird die Schaffung einer „Stadt der kurzen Wege“ unterstützt und eine zukunftsgerichtete emissionsfreie Mobilität gestärkt. Zudem zielt der Bebauungsplan auf die Schaffung einer Grünvernetzung im Gewerbegebiet. Zusammen mit dem Erhalt heutiger Grünstrukturen sind somit bereits sehr wichtige Aspekte des Klimaschutzes in der vorliegenden Planung berücksichtigt.

Der FNP fordert durch die Klimasignaturen „Schutzbereich Stadtklima“ und „Belüftungsbahn Stadtklima“ in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren die vorrangige Berücksichtigung von lagebedingten klimarelevanten Maßnahmen zur Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen, insbesondere auf die Gesundheit des Menschen. Die vier wesentlichen Ziele, die mit den Klimasignaturen verfolgt werden, sind die Minderung der Wärmebelastung, der Erhalt der Belüftungsfunktion in den Belüftungsbahnen (auch im bebauten Bereich), den Erhalt der Luftqualität in den Belüftungsbahnen und ein Niederschlagswasser-Management. Diese Ziele können mit sehr unterschiedlichen Maßnahmen erreicht werden. Bei einer Fläche, die sowohl im Schutzbereich Stadtklima als auch in einer bestehenden Belüftungsbahn liegt, ist tendenziell die Belüftungsfunktion als höherwertig einzustufen, da sie zudem klimatisch effektive Funktionen übernimmt.

Da das vorliegende Plangebiet im Bereich der Klimasignatur Belüftungsbahn liegt, ist das stadtklimatische Ziel der Erhalt der Belüftungsfunktion in den Belüftungsbahnen, welches durch den Erhalt unbebauter Freiflächen erreicht wird. Aufgrund der linearen Struktur und dem geringen Gefälle der ehemaligen Bahntrasse kann diese Trasse als Belüftungsbahn angesehen werden. Durch den Bebauungsplan soll eine Reaktivierung der Trasse als „grüne Mobilitätstrasse“ ermöglicht werden. Insofern steht der Bebauungsplan diesem Ziel des FNP nicht entgegen. Die im Bebauungsplan festzusetzenden Gewerbeflächen sind bereits im Bebauungsplan Nr. 867 als solche enthalten und sind überwiegend bereits heute bebaut. Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes stellt eine Brachfläche dar und wäre heute bereits gemäß § 34 BauGB bebaubar. Der für die Errichtung einer Quartiersgarage in Frage kommende nordwestliche Bereich dieser Fläche ist heute bereits dreiseitig von vorhandener Bebauung umgeben und liegt somit in einer von Bebauung umgebender Nische, die zudem nach Nordwesten von einem Geländesprung begrenzt wird. Da eine mögliche Parkgarage voraussichtlich entsprechend dem heutigen Grundstückszuschnitt parallel zu der Bahntrasse gestellt würde, ist nicht von einer einschränkenden Wirkung auf die Belüftungsbahn auszugehen. Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs ist als Brache bereits heute teilversiegelt und würde bei Errichtung einer Parkgarage eine bündelnde Funktion für heutige flächenintensive ebenerdige Stellplätze übernehmen, sodass diese Freifläche zwar zum Teil entfallen, dafür aber unbebaute Freiflächen an anderer Stelle gesichert werden können.

Für die Lage des Plangebietes im Schutzbereich Stadtklima gibt der FNP die klare Empfehlung zur Begrenzung des Versiegelungsgrades auf maximal 70% (bei rein gewerblicher Nutzung), wobei aufgrund der bereits heute sehr hohen

Überwärmung der umliegenden Gewerbegebiete ein Wert von 60 % anzustreben ist. Als versiegelte Flächen sind alle baulichen Anlagen, asphaltierte sowie gepflasterte Straßen, Wege, Plätze, unterbaute Flächen bzw. Flächen unter denen sich Fundamente befinden sowie Oberflächen mit Anschluss an das Kanalsystem zu betrachten. Nach Möglichkeit sollte eine Entsiegelung von Flächen erfolgen, um den aktuell hohen Versiegelungsgrad von größer 70% zu reduzieren. Weiterhin sind Grün- und Baumflächen zu erhalten sowie Oberflächen von baulichen Anlagen und Verkehrsflächen hitzeangepasst zu gestalten. Da der Bebauungsplan als einfacher Bebauungsplan aufgestellt werden soll, ist im weiteren Verfahren zu prüfen, in welcher Form Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung Berücksichtigung finden können. Gewisse Maßnahmen sind bereits heute über bestehende Vorschriften z.B. die Grün- und Gestaltungssatzung der Stadt Aachen oder den Beschluss zur Nutzung von Solarenergie (PV-Pflicht) abgedeckt.

Im Plangebiet liegen Altlastenverdachtsflächen vor, die im weiteren Verfahren überprüft werden. Diese Flächen können im Bebauungsplan gekennzeichnet werden.

Bei der Ausführungsplanung zum Qualitätsradweg ist der Streckenverlauf nach Möglichkeit auf den Schutz und Erhalt des vorhandenen Baum- und Grünbestandes abzustimmen.

## 5. Plandaten

Gesamtplangebiet	36.280 m <sup>2</sup>
------------------	-----------------------

Zum aktuellen Stand der Planung können keine konkreten Flächengrößen für die einzelnen Nutzungen angegeben werden.