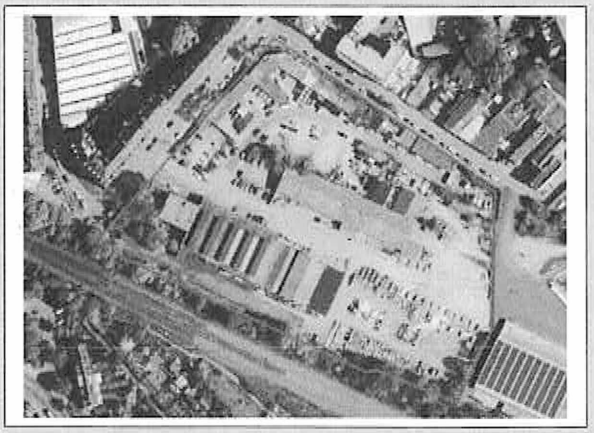
NRW.URBAN
Partner für Land und Stadt

STANDORTCHECK WOHNEN



STADT AACHEN
STANDORT: EHEM. MOLTKEBAHNHOF

NRW.URBAN
Partner für Land und Stadt

INHALT

1.	**STANDORTCHECK WOHNEN**	**3**
2.	**WOHNRAUMBEDARFSSITUATION**	**4**
3.	**STANDORTUNTERSUCHUNG**	**5**
3.1.	STANDORT	6
3.2.	STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG	7
3.3.	NUTZUNGEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	8
3.4.	VERKEHRLICHE ANBINDUNG	10
3.5.	SOZIALE INFRASTRUKTUR/NAHVERSORGUNG	12
3.6.	ÖKOLOGIE	13
3.7.	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	15
3.8.	PLANUNGSRECHT / FACHRECHT	15
3.9.	INFORMELLE PLANUNGEN	16
3.10.	IMMISSIONEN / EMISSIONEN	17
3.11.	ALTLASTEN	19
3.12.	BODENVERHÄLTNISSE	19
3.13.	BELASTUNGEN	20
3.14.	SONSTIGE RESTRIKTIONEN	20
3.15.	FAZIT STANDORTANALYSE	21
4.	**STÄDTEBAULICHES GROBKONZEPT**	**22**
5.	**ÜBERSCHLÄGIGE WIRTSCHAFTLICHKEITSBETRACHTUNG**	**24**
6.	**FÖRDERMÖGLICHKEITEN**	**26**
7.	**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN**	**26**

1. STANDORTCHECK WOHNEN

Der Standortcheck Wohnen ist ein Angebot des Landes Nordrhein-Westfalen, die Kommunen bei der Mobilisierung von Flächen zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum zu unterstützen. Es richtet sich an Kommunen, die einen erhöhten Wohnraumbedarf aufweisen und beabsichtigen, Flächen mit infrastruktureller Anbindung und Ausstattung zu entwickeln.

Auf Antrag der Kommunen beauftragt das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung NRW.URBAN durch eine Analyse von Brachflächen, leerstehenden Gebäuden, größeren Brachflächen oder sonstigen Flächen im Innenbereich die Potenziale für Wohnungsbau zu prüfen und kurzfristig eine technisch-wirtschaftliche Erstanalyse mit Handlungsempfehlungen in einem Standortbericht zusammenzustellen.

Die Leistungsbausteine dabei sind:

- Prüfung und Aufklärung Flächenverfügbarkeit
- Bestandserfassung (Bebauung, Erschließung, Freiflächen, technische Infrastruktur)
- Erste Grundlagenerhebung (vorhandene Planungen oder Gutachten)
- Bei Bedarf städtebauliches Grobkonzept zur Gewinnung von planerischen und wirtschaftlichen Kennwerten
- Machbarkeitscheck
- Überschlägige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
- Prüfung der Fördermöglichkeiten
- Handlungsempfehlungen

Im Rahmen des „Standortcheck Wohnen" wurde in der Stadt Aachen der heute gewerblich genutzte ehemalige „Güterbahnhof Moltkestraße" in Aachen-Mitte untersucht. Aufgrund der Lage möchte die Stadt Aachen den Standort mittelfristig zu einem Wohnstandort als Erweiterung des Frankenberger-Viertels entwickeln.

Gegenstand der Untersuchung von NRW.URBAN war die Eignungsprüfung des Bereichs für eine Wohnnutzung sowie die Erstellung einer überschlägigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

2. WOHNRAUMBEDARFSSITUATION

Die Stadt Aachen innerhalb der Städteregion Aachen stellt mit ihrer Lage im Dreiländereck Deutschland / Belgien / Niederlande mit ca. 254.000 Einwohnern die westlichste deutsche Großstadt dar und ist von ihrer Funktion her als Oberzentrum eingestuft.

Auch aufgrund der Hochschulen mit über 55.000 Studierenden entsteht in der Stadt Aachen ein hoher Bedarf an Wohnraum. Die Nachfrage nach Wohnungen besteht dabei in allen Wohnformen, sowohl im Mietwohnungsbau als auch im Eigentumsmarkt. Auch der Bedarf an gefördertem Wohnungsbau ist gerade in der Innenstadt Aachens sehr hoch. Zudem hat sich die Wohnungsmarktsituation durch den zusätzlichen Bedarf an Wohnraum für Migranten weiter zugespitzt.

Sowohl die Einwohnergesamtzahl als auch die Zahl der Studierenden stieg in den letzten Jahren stetig an. Allein zwischen 2010 und 2014 wuchs die Zahl der Studierenden um 12.000 Personen. Aufgrund der Exzellenzinitiative der RWTH Aachen sowie der Entwicklung des Hochschul-Campus West und des Campus Melaten wird sich die Zahl der Studierenden sowie der Hochschulmitarbeiter in den kommenden Jahren noch weiter erhöhen.

Hinzu kommt eine beengte Lage im Talkessel, was einen Mangel an potentiellen Bauflächen im Innenstadtbereich bedingt. Insgesamt führt dies zu einer angespannten Situation am Wohnungsmarkt, auf dem verschiedene Zielgruppen in Konkurrenz zueinander stehen.

So weist nicht nur der Bedarf an studentischem Wohnen mangelnde Kapazitäten auf, es fehlt insgesamt an bezahlbarem Wohnraum aber auch an Angeboten im gehobenen Wohnungssegment.

3. STANDORTUNTERSUCHUNG

Der ehemalige Moltkebahnhof liegt am Rand der Innenstadt, angrenzend an das als Wohnquartier sehr beliebte Frankenberger-Viertel und gehört zum Stadtbezirk „Aachen-Mitte". Der Aachener Hauptbahnhof, viele Schulen und Einkaufsmöglichkeiten liegen in unmittelbarer Nähe. Der Standort wird begrenzt durch die südlich angrenzende DB-Strecke Aachen-Köln, die Moltkestraße im Westen, die Bergische Gasse im Norden und die Montessori-Gesamtschule im Osten. Das Gebiet ist insgesamt ca. 2,34 ha groß.

Beim „Moltkebahnhof" handelt es sich um einen Teil des ehemaligen Güterbahnhofs Moltke, welcher Anfang der 1890er Jahre fertiggestellt und 1895 in Betrieb genommen wurde. Ziel war das steigende Güterverkehrsaufkommen Ende des 19. Jahrhunderts zu bewältigen. Ende der 1980er Jahre verlor der Moltkebahnhof den Bahnhofsstatus und wurde Mitte der 1990er Jahre aufgrund des sinkenden Güterverkehrsaufkommens geschlossen. Seitdem wird der Standort mit den verbliebenen Bauten ausschließlich gewerblich genutzt.

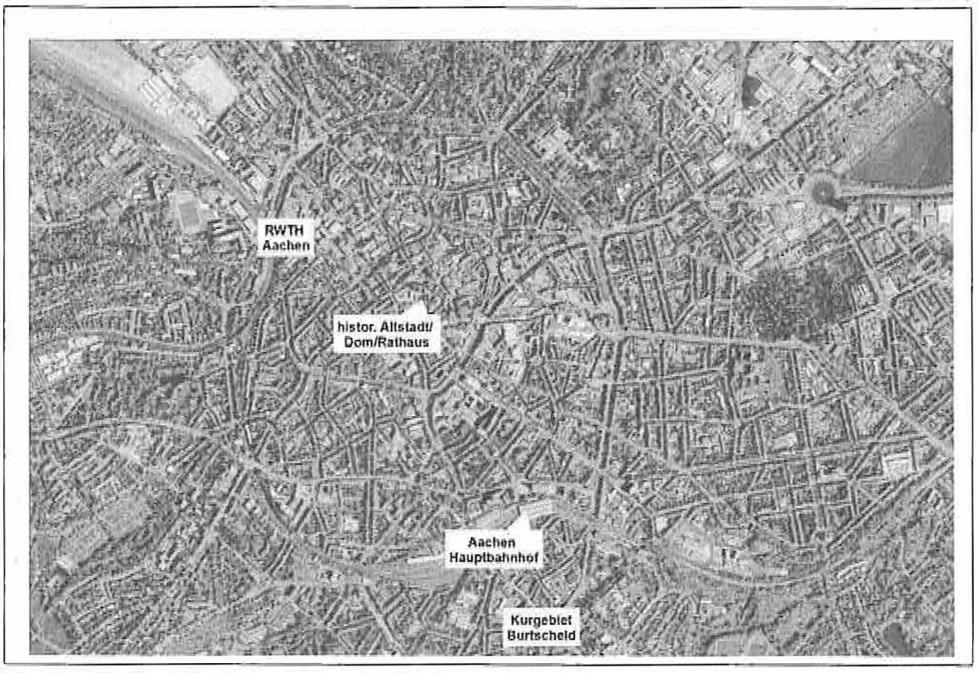


Abb. 1: Lage innerhalb der Stadt Aachen

3.1 STANDORT

Abbildung 1: Baustoffhandel, Stellplätze

Abbildung 2: Baustoffhandel

Abbildung 3: Baustoffhandel

Abbildung 4: Verwaltung Baustoffhandel

Abbildung 5: Bergische Gasse / Moltkestraße

Abbildung 6: Bergische Gasse

Name	Moltkebahnhof
Flur, Flurstücke	Flur 1, Flurstück 3149
Größe	2,35 ha
Eigentümer	gewerblicher Eigentümer, Baustoffhandel
Adresse	Moltkestraße 2, 52066 Aachen
Derzeitige Nutzung	Baustoffhandel, Garagen, Freifläche
Vornutzung	Güterbahnhof

3.2 STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG

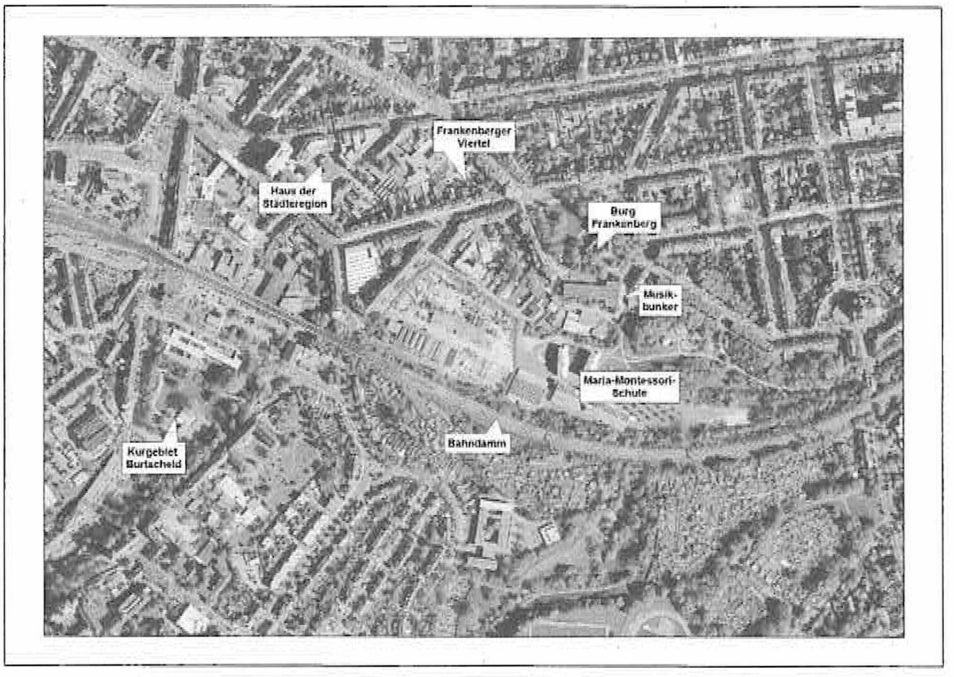


Abb. 8: Städtebauliche Einbindung

Die Umgebung des Untersuchungsgebietes wird durch die Wohnnutzung des angrenzenden gründerzeitlichen Frankenberger-Viertels geprägt. Neben Mehrfamilienhäusern zeichnet das Quartier eine lebhafte Mischung aus Gastronomie und kleinerem Einzelhandel aus. Auch Schulen und andere Bildungseinrichtungen finden sich in unmittelbarer Nähe. Östlich grenzt die Maria-Montessori-Gesamtschule an, die das bisherige Ende eines von Osten kommenden Grünzuges markiert.

Die südlich verlaufende Bahntrasse in Hochlage stellt eine deutliche Barriere dar, die nur durch eine (zu kleine) Unterführung im Verlauf der Moltkestraße unterbrochen wird.

Störende Betriebe oder Anlagen finden sich außer dem heutigen Baustoffhandel keine, wobei sich dessen Störgrad im Wesentlichen auf die Verkehre von Kunden und Zulieferern beschränkt. Im weiteren Verfahren sollte untersucht werden, ob die in der Nähe liegende „Burg Frankenberg", welche für Freiluftkonzerte oder Theater genutzt wird, ebenso wie der in der Nähe liegende „Musikbunker" nachteilige Auswirkungen auf das Plangebiet haben. Beide Einrichtungen liegen nur ca. 100m vom Plangebiet entfernt.

3.3 NUTZUNGEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Derzeitige Nutzung	Baustoffhandel
Vornutzung	Güterbahnhof
Vorhandene Bebauung	Eingeschossige Gewerbehallen, 2-geschossiger Bürobau, Schuppen und Lagerplätze sowie Stellplätze
Nutzungen in der Umgebung	Nördlich und westlich angrenzend typische innerstädtische Nutzungsmischung aus Wohnen, Einzelhandel, Kleingewerbe, Gastronomie Schule im Osten Bahndamm im Süden

Bereits während der Nutzung als Güterbahnhof erfolgte die Ansiedlung des Baustoffhandels, welcher sich nach Aufgabe der Bahnnutzung auf die Gesamtfläche ausdehnte. Die heutige Bebauung stammt weitgehend aus den 1940er Jahren und wird durch den Baustoffhandel genutzt. Dieser hat einige Gebäude, Schuppen sowie Freiflächen im Norden an kleine Gewerbebetriebe vermietet, die sich eher störend auf die angrenzende Wohnbebauung auswirken und auch städtebaulich wesentlich zur heute geringen Qualität des Standortes beitragen.

Östlich angrenzend wurde um 2000 die Maria-Montessori-Gesamtschule errichtet, an deren Freiflächen ein Grünzug anschließt.

Die wesentliche Restriktion am Standort stellt die Bahnstrecke Aachen-Köln dar. Neben der hohen Frequenz (die Strecke wird durch Nah-, Fern- und Güterverkehr genutzt) liegen die Gleisanlagen um ca. 8m erhöht, da sie in Hochlage die Moltkestraße überqueren und über das angrenzende Viadukt zum Hauptbahnhof Aachen führen. Dies führt neben einer deutlichen Lärmbelastung auch zu Belichtungseinschränkungen und vermutlich zu Vibrationen im Plangebiet.

Das Untersuchungsgebiet wird durch große versiegelte Flächen, größere Baukörper sowie Schuppen und Lager geprägt. Es handelt sich überwiegend um eingeschossige Gewerbehallen einfacherer Bauart sowie einen zweigeschossigen Verwaltungsbau. Hinzu kommen am Nordrand einfache Gewerbehallen sowie Schuppen, welche durch mehrere kleine Gewerbebetriebe genutzt werden. Der überwiegende Teil des Grundstückes ist versiegelt, lediglich entlang der Moltkestraße und vor allem am Bahndamm finden sich Vegetationsflächen sowie einige auch größere Bäume.

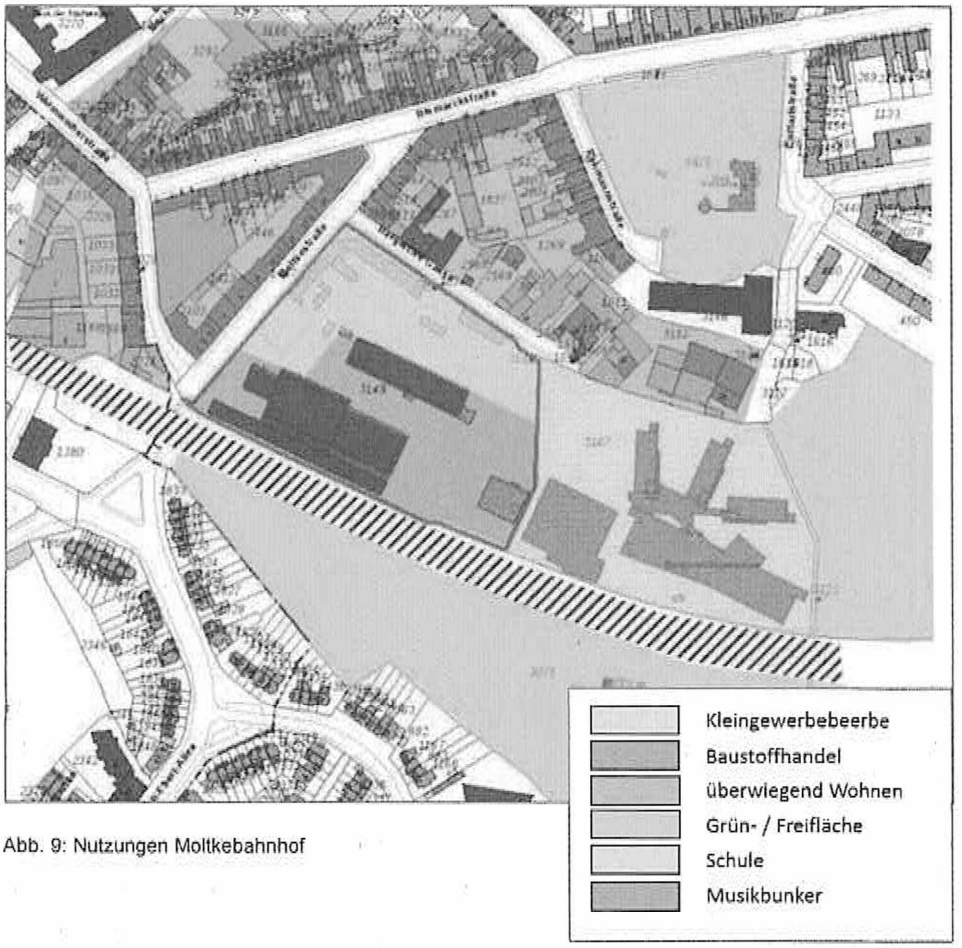


Abb. 9: Nutzungen Moltkebahnhof

3.4 VERKEHRLICHE ANBINDUNG

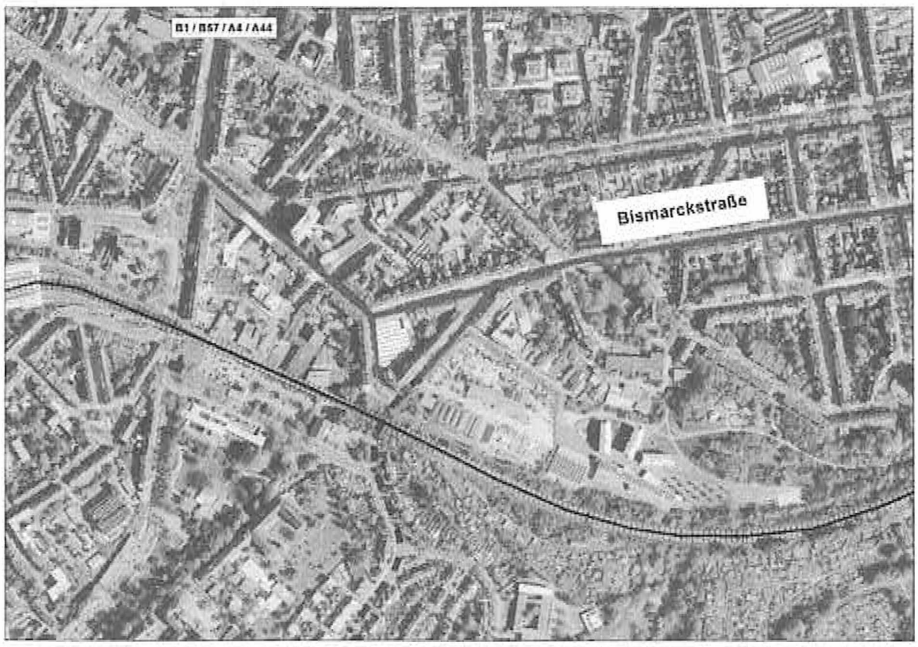


Abb. 10: Verkehrserschließung

Das Gebiet wird über die Moltkestraße und die Bergische Gasse erschlossen. Von der Moltkestraße führt eine Grundstückszufahrt in das Gebiet. Die Montessori-Gesamtschule wird über die Bergische Gasse erschlossen, die eine städtebaulich und verkehrlich unbefriedigende Zufahrtssituation darstellt.

Die Zufahrt in das Plangebiet erfolgt von Norden oder Westen durch bestehende Wohn- und Mischgebiete. Die Unterführung der Moltkestraße ist nur einspurig befahrbar und beampelt, weswegen sie als Erschließung in das Quartier für den MIV nur bedingt geeignet ist. Ob eine Ertüchtigung sowohl technisch als auch wirtschaftlich machbar ist, kann hier nicht beurteilt werden. Ein Ausbau würde zu einer besseren Zufahrtsmöglichkeit von Süden, aber unter Umständen auch zu einem höheren Verkehrsaufkommen oder Schleichverkehren führen. Die eventuelle Ertüchtigung sollte daher auf ihre Vereinbarkeit mit den verkehrsplanerischen Zielen der Stadt Aachen untersucht werden.

Ziel- und Quellverkehre werden zunächst weiterhin im Wesentlichen nördlich über die Bismarckstraße oder nach Westen über die Warmweiherstraße oder Lothringerstraße und weiter auf den inneren Ring (B 1) geführt werden müssen. Die Anbindung für den motorisierten Individualverkehr an das klassifizierte Netz führt somit immer durch innerstädtische Gebiete mit allem dort vorhandenen Konfliktpotenzial sowie einer bereits heute verkehrlich hoch belasteten Innenstadt. Die B1, die B 57 sowie die BAB 4 und BAB 44 sind durch das Frankenberger Viertel oder durch das Burtscheider Kurgebiet in ca. 10 min. zu erreichen. Neue Erschließungstrassen sind aufgrund der innerstädtischen, dicht bebauten Umgebung nicht möglich.

Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt über den nahgelegenen Aachener Hauptbahnhof oder über den Haltepunkt Aachen Rothe-Erde, welcher östlich des Plangebietes in ca. 10 min. zu Fuß erreichbar ist. An beiden Bahnhöfen halten sowohl die Aachener Regionalbahn, der Regionalexpress der DB als auch Fernverkehrszüge. Das Gebiet selber hat keinen direkten ÖPNV Anschluss, Bushaltestellen sind jedoch fußläufig in ca. 300m Entfernung erreichbar. Bei Realisierung einer Neubebauung im Gebiet sollte geprüft werden, ob eine Bushaltestelle auch für die Anbindung der Montessori-Schule eingerichtet werden kann.

Für Fußgänger und Radfahrer bestehen heute Zugangsmöglichkeiten über die Moltkestraße und die Bergische Gasse. In der weiteren Planung sollte auf jeden Fall eine Verbesserung der Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer in die umliegenden Quartiere erfolgen. Neben dem Ausbau vorhandener Wegebeziehungen bietet sich z.B. die Anbindung des Wegenetzes an der Montessori Schule vorbei in den Grünzug mit Anbindung an den Vennbahnradweg an, um auch eine direkte Anbindung an das Freizeitnetz zu erreichen.

Fernverkehr / Autobahn	Anbindung nur über innerstädtische Straßen, nächste BAB Auffahrt in ca. 2,1 km (Europaplatz)
Äußere Erschließung	Über Stadtstraßen (Moltkestraße, Warmweiherstraße etc.)
Anbindung an ÖPVV	In unmittelbarer Umgebung liegen: in ca. 300 m Entfernung Bushaltestellen, Hauptbahnhof Aachen ca. 700m mit Anschluss an Nahverkehr sowie nationaler / Internationaler Fernverkehr sowie Hochgeschwindigkeitsnetz und Regionalbahn
Anbindung an Rad- und Fußwegenetz	Rad- und Fußwegenetz in direkter Umgebung anbindbar, Verbindung zum Vennbahnradweg

3.5 SOZIALE INFRASTRUKTUR/NAHVERSORGUNG

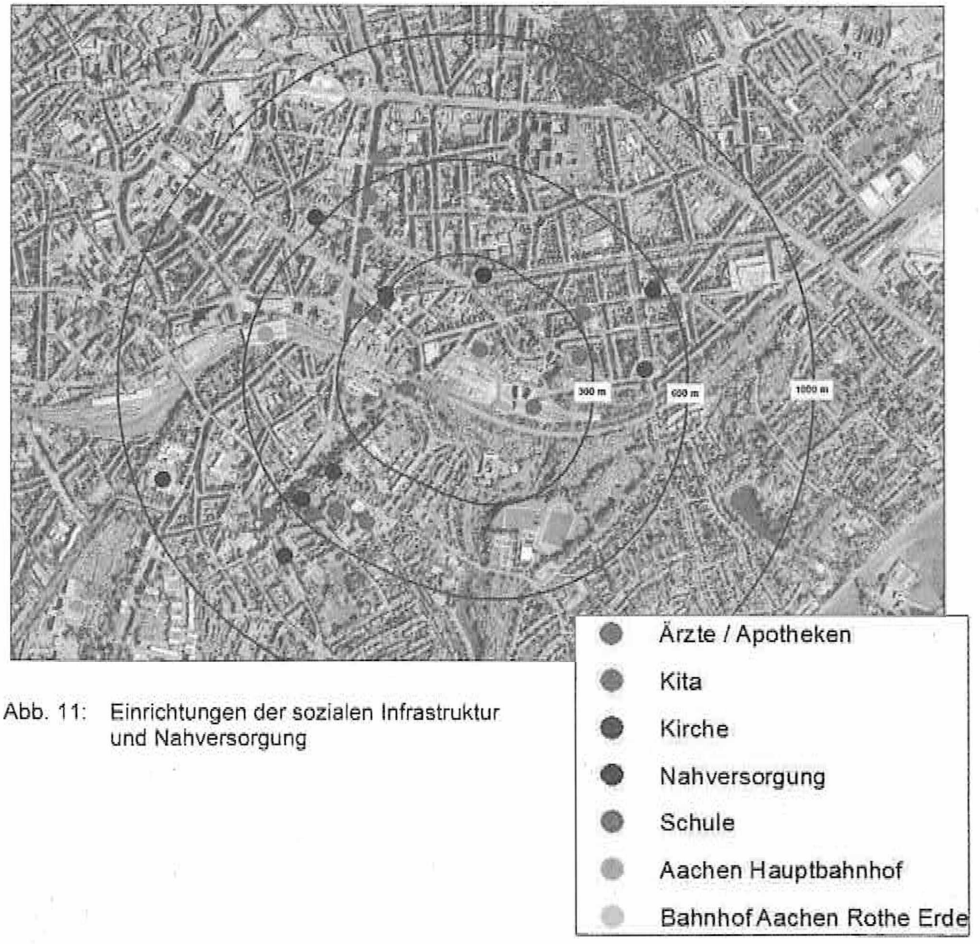


Abb. 11: Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Nahversorgung

Alle für einen Wohnstandort notwendige soziale Infrastruktur ist im Umfeld vorhanden. Kindertageseinrichtungen sind im unmittelbaren Umfeld, Grund- und weiterführende Schulen im direkten oder im nahen Umfeld vorhanden, ebenso Flächen für Aufenthalt und Freizeit (Bürgerpark, Park Burg-Frankenberg). Pflege- und caritative sowie kirchliche Einrichtungen befinden sich ebenfalls in fußläufiger Entfernung.

Aufgrund der umliegenden historisch gewachsenen Quartiere existieren viele Nahversorgungseinrichtungen wie Lebensmitteleinzelhandel, SB-Märkte, Apotheken und Ärzte sowie diverse Dienstleister im unmittelbaren und nahen Umfeld. Zudem ist die Aachener Innenstadt zu Fuß, per Rad oder ÖPNV in wenigen Minuten zu erreichen.

Kita	Kita (U3 / Ü3) Bergische Gasse KiTa (U3 / Ü3) Turpinstraße ca. 300m
Schulen	Montessori Gesamtschule östlich angrenzend weitere Grund- und weiterbildende Schulen in naher fußläufiger Umgebung Gymnasium Viktoriaschule ca. 350m Gymnasium Am Kurbrunnen ca. 150m etc.
Hochschulen	RWTH Aachen und FH Aachen in ca. 10 bis 15 min, fußläufig und mit dem ÖV erreichbar
Kirchliche Einrichtungen	Kirchen unterschiedlicher Konfessionen und kirchliche Einrichtungen befinden sich in fußläufiger Entfernung
Nahversorgung	Einrichtungen zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und Dienstleistungseinrichtungen in unmittelbarer fußläufiger Nähe vorhanden (SB-Märkte, Einzelhandel, Gastronomie etc.)
Med. Versorgung	Apotheken und Ärzte sind im nahen Umfeld vorhanden und fußläufig erreichbar Marienhospital Aachen ca. 600m Entfernung Luisenhospital Aachen ca. 1,8 km Entfernung Kurkliniken Aachen Burtscheid ca. 800m
Stadtmitte/Ortskern	Die Innenstadt von Aachen (innerer Ring) befindet sich ca. 400 Meter westlich des Untersuchungsgebietes
Sport	Keine öffentlichen Sportanlagen in unmittelbarer Nähe

3.6 ÖKOLOGIE

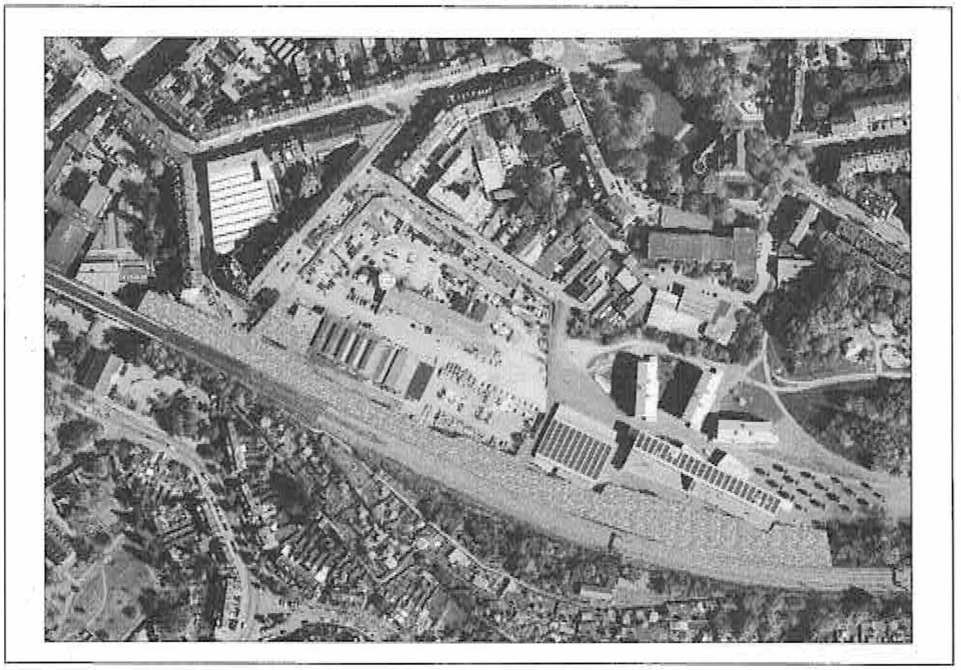
Der Untersuchungsraum weist wenige Grünstrukturen auf und ist überwiegend versiegelt. Eine Neubebauung bietet daher die Chance, den heutigen Missstand deutlich zu verbessern. Naturgemäß ist auch die nähere Umgebung durch überwiegende Bebauung und Versiegelung geprägt. Ausnahmen bilden der nördlich gelegene Park um die Burg Frankenberg und der Bürgerpark Moltkebahnhof. Der an den Bürgerpark angrenzende Grünzug sollte in das Plangebiet verlängert werden und durch ein Wegenetz angebunden werden.

Eine Besonderheit in Aachen sind die Thermalquellen. So liegt auch das Plangebiet im Wasserschutzgebiet Zone 1 und im Bereich des Thermalquellenschutzes des Burtscheider Quellenzuges. Im Rahmen von Neubebauungen könnte es daher zu Beschränkungen kommen (z.B. Gründung nur bis in bestimmte Tiefen), die im Rahmen der Planung mit dem Umweltamt abgestimmt werden müssten.

Da es sich um ein innerstädtisches, dicht bebautes Quartier handelt, sollte bei der Neubebauung versucht werden, die ökologische und vor allem klimatische Situation zu verbessern. Neben einem größeren Anteil an Freiflächen könnten durch Maßnahmen wie Dachbegrünungen deutliche stadtklimatische Verbesserungen erreicht werden.

Der Standort liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplans der Stadt Aachen.

Vorhandener Bewuchs	Wenige Solitärbäume und Büsche, stärkerer Bewuchs entlang des Bahndamms (überwiegend auf dem Grundstück der DB AG)
Wald i.S.d.G.	nein
Schutzgebiete	Wasserschutzgebiet Zone 1
Schützenswerte Bereiche	keine
Gewässer	„Burtscheider Quellenzug" (Thermalwasser)
Ausgleichsflächen	keine
Artenschutz	Nicht bekannt



dichter Bewuchs

Solitärbäume

Abb. 12: Ökologie

3.7 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Der Standort ist an das öffentliche Ver- und Entsorgungsnetz der Stadt Aachen angeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass die auf dem Grundstück vorhandene Infrastruktur nicht weiter nutzbar ist, da weder der Zustand noch das Netz den Anforderungen einer Neubebauung entsprechen dürften.

Der Generalentwässerungsplan des städtischen Versorgers STAWAG sieht einen Versiegelungsgrad von etwa 55% für den Standort Moltkebahnhof vor, was einer deutlichen Entsiegelung entspricht und der Stadtökologie sowie einer Entlastung der städtischen Abwassernetze zu Gute kommen soll. Für die Wirtschaftlichkeitsberechnung wird auf dem Grundstück der Bau einer Trennkanalisation angesetzt, falls es zukünftig zum Bau einer neuen Kanalisation in der Moltkestraße kommen wird.

Abwasser	Mischwasserkanalisation in Moltkestraße vorhanden, Grundstücksnetz vermutlich nicht mehr nutzbar
Strom- und Wasserversorgung	Strom- und Trinkwasserversorgung sind vollständig im umliegenden Straßennetz vorhanden
Wärmeversorgung	Die Wärmeversorgung wird durch die STAWAG gewährleistet
Medien	Nicht bekannt
Beleuchtung	Im öffentlichen Straßenraum vorhanden

3.8 PLANUNGSRECHT / FACHRECHT

Für das Plangebiet besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan von 1992, welcher öffentliche Grünfläche festsetzt. Der Plan wurde aufgestellt, um die Voraussetzungen für eine Landesgartenschau zu schaffen, welche aber nicht realisiert wurde.

Die Stadt Aachen hat bereits einen Aufstellungsbeschluss für die Änderung des Bebauungsplanes beschlossen. Zudem wurde eine Satzung über eine Veränderungssperre für das Plangebiet beschlossen, welche verhindern soll, dass Fehlentwicklungen entstehen, die den Planungszielen widersprechen.

Für die Umnutzung des Gebietes besteht Planungserfordernis, da die geordnete städtebauliche Entwicklung der Fläche nach § 34 BauGB nicht gegeben ist und es Restriktionen gibt, die planerisch bewältigt werden müssen.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Aachen stellt im Untersuchungsgebiet „M" dar, sodass eine Entwicklung z.B. als urbanes Gebiet (MU) oder Mischgebiet (MI) aus

dem FNP ohne Planänderung möglich ist. Das Umfeld wird durch einen derzeit in Aufstellung befindlichen B-Plan mit MI-Festsetzung im Bestand gesichert.

Denkmale gibt es im Untersuchungsgebiet keine, in unmittelbarer Nachbarschaft sind jedoch mehrere Gebäude als Denkmale eingetragen.

Regionalplanung	Darstellung als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)
Flächennutzungsplan	FNP in Neuaufstellung, Darstellung im Entwurf (2015) als M (gemischte Bauflächen)
Bebauungsplan	Bebauungsplan Nr. 777, rechtskräftig 03.04.1992; Änderungsbeschluss wurde gefasst
Innenbereich (§ 34 BauGB)	Zulässigkeit nach § 34 BauGB für die geplante Nutzung ist nicht gegeben
Außenbereich (§ 35 BauGB)	nein
Denkmalschutz	Keine eingetragenen Denkmale im Plangebiet

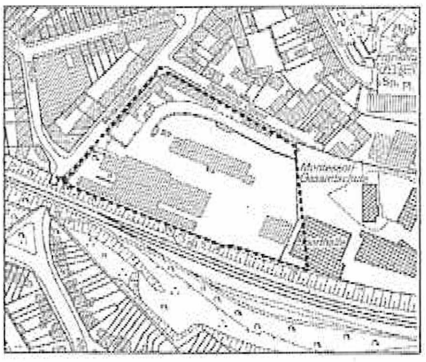


Abb. 7: Plangebiet B-Plan 777, Stadt Aachen

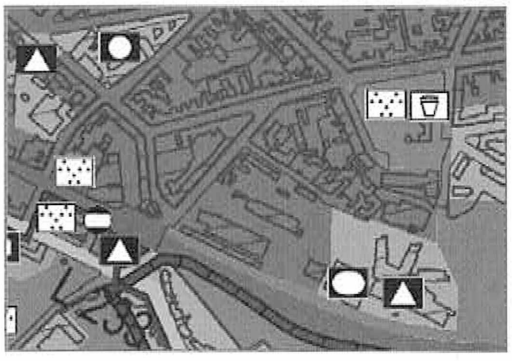


Abb. 14: Ausschnitt FNP (Entwurf 2014), Stadt Aachen

3.9 INFORMELLE PLANUNGEN

Im Masterplan 2030 der Stadt Aachen werden wesentliche Aufgaben aus den Bereichen „Wohnen, Wirtschaft, Lebensumfeld, Mobilität, Stadt-Bau-Kultur, Freiraum, Klimaschutz..." auch im Plangebiet gesehen. So sollte z.B. im Bereich Wohnen das Angebot für Studenten entwickelt werden, für das Themenfeld Freiraum werden die Schaffung von Grünverbindungen genannt und allgemeine Anforderungen an den Klimaschutz formuliert.

Eine Masterplanung für den Stadtteil liegt vor, dort werden aber keine weitergehenden Anregungen oder Vorgaben zum Standort gemacht.

Masterplan	Rahmenplan Frankenberger Viertel
IHK/STEG	Innenstadt Konzept 2022 / Masterplan 2030
Zentren- und Nahversorgungskonzept	ja
Gestaltungskonzept	liegt nicht vor

3.10 IMMISSIONEN / EMISSIONEN

Emissionen werden heute durch den Baustoffhandel, die kleinen Gewerbebetriebe sowie die vermieteten Stellplätze erzeugt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Verkehrsgeräusche der an- und abfahrenden Kunden und Zulieferer.

Das wesentliche Immissions-Problem stellt die Bahnlinie dar. Neben dem hohen Verkehrsaufkommen, insbesondere auch von Güterzügen und dem 24h-Stunden Betrieb liegt die Bahntrasse in Hochlage, sodass sich der Schall ungehindert auch über Gebäude hinweg auf das Gebiet auswirkt.

Die Geräuschimmissionen (24h-Pegel) für den Schienenverkehr liegen an der Moltkestraße zwischen 65 und 75 dB (A) und an der Bergischen Gasse zwischen 60 und 70 dB (A) (Quelle: GEOportal NRW). Der südliche Bereich des Gebiets weist Geräuschimmissionen des Schienenverkehrs von mehr als 75 dB (A) auf.

Nach erster Einschätzung bedarf es hier eines erhöhten passiven Schallschutzes z.B. in Form einer entsprechend hohen abschirmenden Bebauung und Anpassung der Grundrisse auf die Schallsituation.

Neben der Bahnstrecke stellen der nördlich gelegene „Musikbunker" sowie bei Open-Air-Veranstaltungen die Burg-Frankenberg wesentliche Lärmquellen dar. Insbesondere aufgrund der Nutzungszeiten des Musikbunkers überwiegend in den Abend- und Nachtstunden wirken sich dessen Emissionen sowie der An- und Abfahrtverkehr negativ auf das Gebiet aus.

Der Individualverkehr besteht überwiegend aus Ziel- und Quellverkehren, vor Ort konnte kein erhöhtes Verkehrsaufkommen festgestellt werden und auch die Lärmwerte der Straßen zeigen keine Auffälligkeiten, sodass der Straßenverkehr als immissionsschutztechnisch unproblematisch eingestuft werden kann.

Die angrenzende Schule wird ebenfalls in die Gesamtbetrachtung einbezogen werden müssen, dürfte aber als Einzelnutzung keine wesentliche Einschränkung darstellen, da Schulen auch in Wohngebieten zulässig sind.

Geruchsemissionen konnten vor Ort nicht festgestellt werden, auch sind keine geruchsemittierenden Betriebe in der Nähe bekannt.

Eine mögliche Belästigung durch Scheinwerfer der fahrenden Züge in den Nachtstunden sollte aufgrund der Hochlage des Bahndamms untersucht werden.

In der kommenden Bauleitplanung sind insbesondere die Immissionskonflikte zu lösen. Aufgrund der innerstädtischen Lage stellen die Immissionen auf das Plangebiet jedoch keine unüberwindbaren Restriktionen dar, sodass dennoch eine wohnbauliche Entwicklung möglich und sinnvoll ist.

emittierende Anlagen / Betriebe	Bahnstrecke Aachen-Köln mit Güter- sowie Personennah- und Fernverkehr in Hochlage In Nähe befindlicher „Musikbunker" und Burg-Frankenberg
Lärm-Immissionen im Plangebiet	Heutiger Baustoffhandel (wird überplant)
Geruchs-Immissionen im Plangebiet	keine
Anlagen nach BImSchG, Störfallbetriebe	Nicht vorhanden
vorhandene Schutzabstände	keine

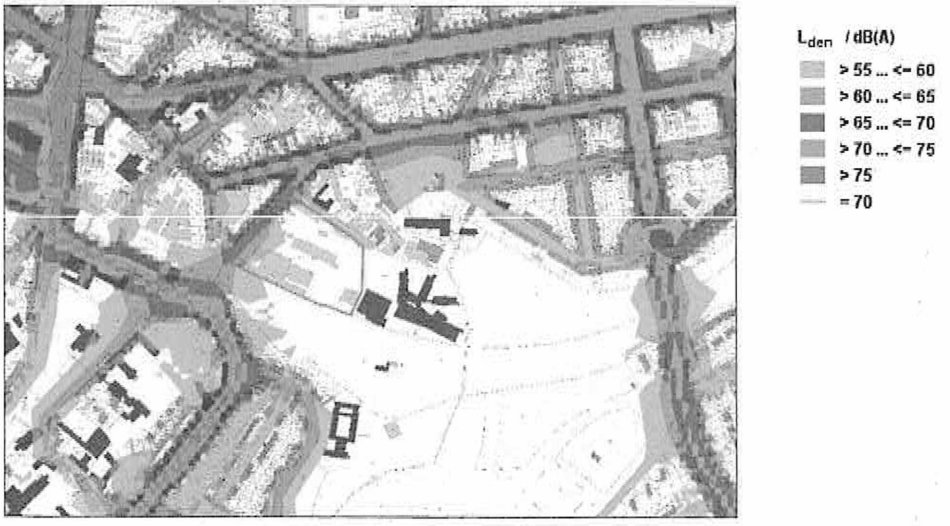


Abb. 15: Umgebungslärm Lärmkartierung (L_{den}) Moltkebahnhof (Straße)

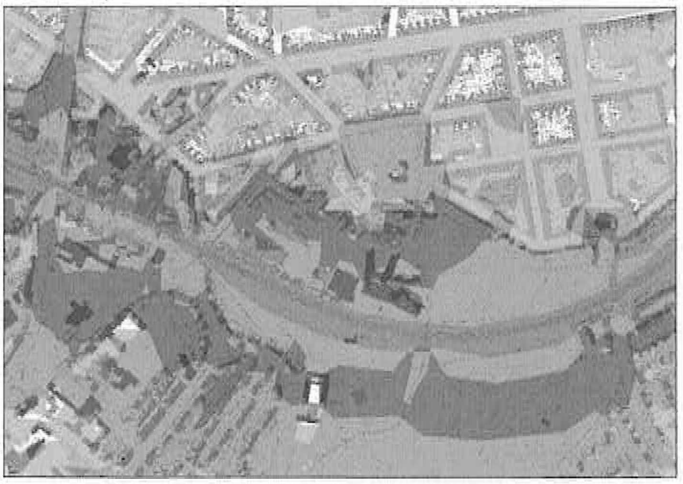


Abb. 16: Umgebungslärm Lärmkartierung (L_{den}) Moltkebahnhof (Schiene)

3.11 ALTLASTEN

Das Gebiet ist aufgrund der Nutzung als ehemaliger Güterbahnhof als Altlastenverdachtsfläche im Altlastenkataster gekennzeichnet.

Es lagen keine Gutachten zur Einsichtnahme vor. Nach Angabe des Eigentümers gäbe es eine Bodenuntersuchung, die gezeigt hätte, dass keine nennenswerten Belastungen vorhanden seien. Diese Aussage konnte nicht überprüft werden. Insbesondere aus der Vornutzung als Güterbahnhof, welcher auch während des Krieges genutzt wurde, aber auch durch die Nutzung als Baustoffhandel ist es höchst wahrscheinlich, dass zumindest punktuelle Belastungen durch Öle, Schmiermittel o.ä. vorhanden sind.

Für die weitere Planung ist es erforderlich, den Boden nach eventuellen schädlichen Belastungen zu untersuchen. Für die wirtschaftliche Betrachtung wird ein erhöhter Aufwand zur Beseitigung von Schadstoffen auf 10% der Fläche angesetzt.

3.12 BODENVERHÄLTNISSE

Über besondere geologische Beschaffenheiten liegen keine Informationen vor. Da das Gebiet seit vielen Jahrzehnten baulich genutzt wird, ist davon auszugehen, dass es keine geologischen Gründe gibt, die gegen eine Neubebauung sprechen würden. Einschränkungen könnten aber aufgrund des Thermalwasserschutzes entstehen (s.o.).

Geologische Störungen	nicht bekannt
Altlasten	Altlastenverdachtsfläche
Grundwasserbelastungen	nicht bekannt
Kampfmittel	nicht bekannt
Altbergbau	Nein
Bodendenkmal	nein

3.13 BELASTUNGEN

Grundbucheintragungen	Nicht bekannt
Nutzungsrechte	Nicht bekannt
Nutzungs-, Miet-, Pachtverträge	Vermutlich Mietverträge mit Nutzern der Parkplätze sowie der Hallen und Schuppen
sonstige Belastungen	Nicht bekannt

3.14 SONSTIGE RESTRIKTIONEN

Weitere Restriktionen wie z.B. Hochspannungsleitungen oder Gashochdruckleitungen sind nicht vorhanden bzw. nicht bekannt.

3.15 FAZIT STANDORTANALYSE

Die Standortanalyse zeigt das deutliche Potential, welches die Fläche für eine Wohnnutzung bietet. Die innerstädtische Lage mit allen Versorgungs- und Bildungseinrichtungen in meist fußläufiger Nähe, die gute verkehrliche Anbindung insbesondere an den öffentlichen Schienenverkehr sowie die umgebende Wohnbebauung prädestinieren das Gebiet des ehemaligen Moltkebahnhofs für eine Wohnnutzung.

Auch die Anschlussmöglichkeiten an vorhandene Ver- und Entsorgungsnetze sind vorhanden, sodass hier keine wesentlichen Einschränkungen erkennbar sind. Die Kapazitäten der angrenzenden Netze sollten aber in der Umsetzung untersucht werden, die deutliche Entsiegelung des Gebiets bei einer Neubebauung lässt jedoch vermuten, dass sich die Situation eher verbessern wird.

Wesentliche Restriktion für eine Folgenutzung stellt der durch die Bahnstrecke erzeugte Lärm dar. Es gibt allerdings gute Beispiele innerstädtischer Wohnprojekte entlang von Bahntrassen, bei denen durch Ausrichtung der Grundrisse und abschirmende Bebauungen ein hohes Maß an Schallschutz erreicht werden konnte.

Auch die vermutlich vorhandenen Bodenbelastungen stellen vermutlich keine wesentliche Einschränkung dar, da Bodenbelastungen aus dem Bahnbetrieb in der Regel mit geringerem Bodenaustausch sanierbar sind.

Aufgrund der Lagevorteile bietet sich das Gebiet an, neben Wohnen auch wohnungsnahe Arbeitsplätze zu schaffen. Hierzu könnte entlang des Bahndamms ein mehrgeschossiger Baukörper entstehen, welcher neben kleineren Einzelhandelsflächen Räume für freie Berufe oder andere Dienstleister bieten könnte.

4. STÄDTEBAULICHES GROBKONZEPT

Die Stadt Aachen möchte auf dem ehem. Moltkebahnhof ein neues Wohnquartier entwickeln. Dabei soll den Belangen des Wohnungsmarktes durch einen etwa 30%-igen Anteil von gefördertem Wohnraum sowie einem Angebot von studentischem Wohnraum Rechnung getragen werden. Auch dem Wunsch des Eigentümers, künftig eventuell noch einen kleineren Baumarkt zu betreiben, soll entsprochen werden. Wünschenswert wäre auch ein Angebot, Wohnen und Arbeiten unter einem Dach zu kombinieren.

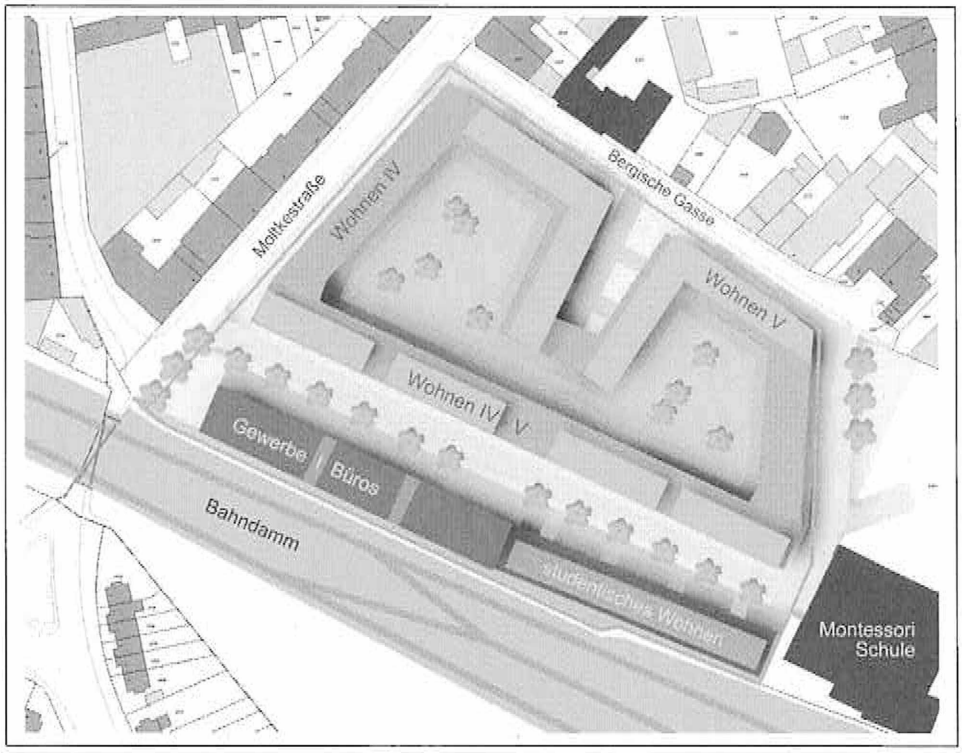


Abb. 17: Städtebauliches Grobkonzept

Durch eine städtische Blockstruktur, welche typisch für die Umgebung ist, kann diesen Belangen Rechnung getragen werden. Die Bebauung in der Umgebung ist mit Ausnahme der kleinteiligen Bebauung an der Bergischen Gasse überwiegend 4- bis 6-geschossig. Für den Standort wird daher eine 4 bis 5-geschossige Bebauung mit Staffelgeschoss vorgeschlagen, die gut geeignet ist, unterschiedliche Wohn- und Arbeitsformen zu integrieren.

Auch die Unterbringung einer Kindertageseinrichtung (welche nach Aussage der Stadt Aachen eventuell dort realisiert werden soll) wäre in einer derartigen Baustruktur ohne weiteres realisierbar.

Entlang der Bahn wird ein durchgehender, geschlossener Baukörper vorgesehen, welcher mit 5 bis 6 Vollgeschossen, entsprechend mindestens 15m Höhe, den

Bahndamm inkl. Zügen mit ca. 13m Höhe überragen würde. Dies könnte bereits zu einer deutlichen Reduktion des Bahnlärms innerhalb des Quartiers führen. Durch die Anordnung von Erschließungszonen und Nebenräumen zur Bahn könnten sowohl die Immissionen deutlich reduziert als auch die Verschattung durch den Damm kompensiert werden. Weder Büros noch studentisches Wohnen sind zwingend auf eine Südausrichtung auszulegen, sodass die Verschattung durch den Bahndamm als hinnehmbar eingestuft wird.

Bei Realisierung einer Bebauung ähnlich des Testentwurfs mit 4 Voll- und einem Staffelgeschoss sowie einer 5-geschossigen Bebauung plus Staffelgeschoss entlang der Bahn könnten überschlägig insgesamt ca.

- 300 Wohneinheiten
- 140 Studentenappartements sowie
- 9.000m² BGF Gewerbe- oder Büroflächen

entstehen. Die Zahl der Wohneinheiten wurde über eine durchschnittliche Größe von 75m² Nutzfläche gerechnet, die der Studentenappartements mit durchschnittlich 35m².

Auch der Standort einer KiTa wäre einfach in einen der Baukörper zu integrieren.

Sowohl die Bergische Gasse als auch die Moltkestraße bilden derzeit ein wenig einladendes Entree in das Gebiet. Durch eine Begrünung und ein Unterbrechen der Parkreihen könnte die Gestaltung deutlich verbessert werden. Auch die Ausgestaltung kleiner Platzflächen nördlich der Bahnunterführung sowie im Eingangsbereich der Montessori-Schule würde zu einer deutlichen Aufwertung des öffentlichen Raumes beitragen.

Mit der Aufwertung des öffentlichen Raumes sollte auch die Verbesserung der Wegebeziehungen einhergehen, insbesondere die Rad- und Gehwegeverbindungen von West nach Ost sind, gerade in den Abendstunden, unattraktiv und führen zu Umwegen. Zusammen mit einer Grünverbindung in Fortführung des Bürgerparks östlich der Montessori-Schule würde eine wesentliche Verbesserung und Aufwertung des Quartiers einhergehen.

Der ruhende Verkehr sollte sinnvollerweise in Tiefgaragen untergebracht werden. Ein alternativ zu prüfender Vorschlag ist die Unterbringung von Stellplätzen und Mobilitätsstationen in den unteren Geschossen der Bahndamm begleitenden Bebauung.

Aufgrund der Zahl der Wohneinheiten sollte über die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes nachgedacht werden, da sich das Quartier am Rand des Frankenberger-Viertels mit guter ÖV Anbindung ideal ohne Auto bewohnen lässt.

Angebote wie Car-sharing, Mobilitätsstationen mit Ladesäulen für Autos und Fahrräder sowie Serviceangebote wie Fahrradreparaturservice würden eine gute Ergänzung des neuen Wohnquartiers abgeben und zu einer deutlichen Reduktion notwendiger Stellplätze führen.

5. ÜBERSCHLÄGIGE WIRTSCHAFTLICHKEITSBETRACHTUNG

NRW.URBAN
Partner für Land und Stadt

6. FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Das Untersuchungsgebiet gehört zum Sanierungsgebiet Frankenberger Viertel, welches aber nicht mehr in der Städtebauförderung aktiv ist. Da es sich überschlägig um ein durch den Eigentümer rentierlich umzusetzendes Projekt handelt, ist nach derzeitiger Kenntnis eine Förderung weder möglich noch sinnvoll.

Die Stadt Aachen fordert von künftigen Investoren den Bau geförderten Wohnraums mit einem Anteil von 30% der Wohneinheiten. Die soziale Wohnraumförderung trägt der hiesigen Wohnungsmarktsituation angemessen Rechnung. Förderempfänger wären die künftigen Bauherren. Die Anwendbarkeit der Wohnraumförderungsrichtlinien ist bei Realisierung durch die Bauherren mit der Stadt Aachen zu klären.

7. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Standortuntersuchung hat gezeigt, dass der ehemalige Moltkebahnhof sehr gut für eine Wohnnutzung geeignet ist, weil

- er das Wohnungsangebot im Frankenberger Viertel sinnvoll ergänzt,
- er sich sowohl von der Nutzung als auch aufgrund der Struktur gut in die Umgebung einfügt,
- die soziale Infrastruktur und Nahversorgungseinrichtungen im direkten Umfeld vorhanden sind,
- die Lage innerhalb der Stadt zu kurzen Wegen führt und bietet eine sehr gute ÖV Anbindung,

die notwendige Ver- und Entsorgung vorhanden ist.

Als Restriktionen sind vor allem zu sehen, dass

- der Bahndamm im Süden zu einer erheblichen Lärmbelastung führt,
- und auch der Musikbunker und die Burg Frankenberg Emissionen erzeugen, die sich nachteilig auf das Gebiet auswirken.

In der Gesamtbetrachtung überwiegen eindeutig die Gründe die für eine Wohnnutzung sprechen. Insbesondere die Lage in Verbindung mit der sehr guten ÖV Anbindung sprechen für den Standort. Die Restriktionen, welche sich vor allem durch die Lärmbelastungen ergeben, müssen im Rahmen der Bauleitplanung gelöst und durch passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Gerade in letzter Zeit haben aber verschiedenen Bauprojekte gezeigt, dass sich auch in unmittelbarer Nähe zu Bahnstrecken attraktive und architektonisch ansprechende Wohnquartiere entwickeln lassen.

Geprüft werden müssen im Vorfeld neben Schallschutzmaßnahmen vor allem die möglichen Bodenbelastungen aus der Vornutzung. Üblicherweise kommt es auf Bahnanlagen immer wieder zu Austritten von Ölen oder Schmierstoffen sowie zu Belastungen durch Teer u.ä. Andererseits führen solche Belastungen in der Regel zu keinen außergewöhnlich hohen Sanierungskosten.

Als Fazit ist festzuhalten, dass sich hier ein attraktiver, innenstadtnaher und sehr gut angebundener Wohnstandort entwickeln lässt, welcher Wohnraum für unterschiedliche Nutzergruppen und Ansprüche erfüllen kann.

Zudem ist mit ziemlicher Sicherheit davon auszugehen, dass der Standort wirtschaftlich sehr rentierlich umsetzbar ist.

Es wird empfohlen, mit dem Eigentümer über eine künftige Eigenentwicklung seines Grundstückes zu sprechen.

Zur Sicherung des vorgeschlagenen Konzeptes sollte auch mit der Bauleitplanung begonnen werden, um weitere Fehlentwicklungen wie z.B. den Bau der vermieteten Stellplatzanlagen im Norden und Osten des Gebietes zu verhindern.

NRW.URBAN
Partner für Land und Stadt

Im Auftrag des

Ministeriums für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung des Landes
Nordrhein-Westfalen

Bearbeitet von:

[redacted]

NRW.URBAN
Partner für Land und Stadt

NRW.URBAN GmbH & Co KG
Mozartstraße 2a
52064 Aachen
Tel. 0241 47019-0
Fax. 0241 47019-30

Aachen, 13.11.2017