AeroPark 2 & 3, Würselen

Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb nach RPW 2013

Auslobung



Aachener Kreuz Merzbrück
GmbH & Co.KG

ISR
Innovativ in Stadt + Raum

Impressum

Ausloberin

Aachener Kreuz Merzbrück GmbH & Co. KG (AKM)
Klosterstraße 33
52146 Würselen

Ansprechpersonen

Herr Alexander Göbbels (AKM)
Tel.: 0175/6558597
E-Mail: alexander.goebbels@wuerselen.de

Herr Stefan Kadansky-Sommer (AKM)
Tel.: 0160/91797770
E-Mail: stefan.kadansky-sommer@wuerselen.de

Frau Laura Eberle (Stadt Würselen, A 61 Planungsamt)
Tel.: 02405/67 6104
E-Mail: laura.eberle@wuerselen.de

Wettbewerbsmanagement

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 8
40210 Düsseldorf

Tel.: 0211 936 545 250
E-Mail: mail@isr-planung.de
www.isr-planung.de

Layout, Konzept, Grafiken, Fotos

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung

Karten und Luftbilder

Geobasis.NRW

Registrierungsnummer AKNW:

WB 23-26

Stand: 06.10.2026

Vorwort

Die Aachener Kreuz Merzbrück GmbH & Co. KG (AKM) beabsichtigt die Durchführung eines offenen, anonymen und einphasigen Realisierungswettbewerbs zur städtebaulich-freiraumplanerischen Entwicklung der Bauabschnitte „AeroPark 2 und 3“ im Gewerbegebiet Merzbrück am Forschungsflugplatz Würselen-Aachen auf der Grundlage der §§ 78 ff. VgV in Verbindung mit der RPW 2013.

Das rund 61 ha große Wettbewerbsgebiet befindet sich südlich der Landebahn des Verkehrslandeplatzes Aachen-Merzbrück und ist Teil der langfristigen Entwicklung eines flugaffinen Gewerbestandortes im Kontext des Strukturwandels im Rheinischen Revier. Durch die räumliche Nähe zu bedeutenden Forschungs- und Hochschuleinrichtungen, darunter die RWTH Aachen, die FH Aachen sowie das Forschungszentrum Jülich, bietet der Standort besondere Potenziale für innovative, technologie- und forschungsorientierte Nutzungen.

Ziel des Wettbewerbs ist die Entwicklung eines zukunftsweisenden städtebaulichen und freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes für die Erweiterungsflächen des AeroParks. Gesucht werden qualitätsvolle und nachhaltige Lösungen, die den Anforderungen an ein modernes Gewerbegebiet gerecht werden und gleichzeitig eine funktionale sowie gestalterisch hochwertige Einbindung in den bestehenden Standort gewährleisten.

Mit dem Wettbewerb soll eine klare räumliche Struktur für die zukünftige Entwicklung des Standortes geschaffen werden, die sowohl wirtschaftliche Entwicklungsziele als auch Anforderungen an Freiraumqualität, Mobilität und nachhaltige Standortentwicklung berücksichtigt.

Wir laden alle interessierten Planungsbüros herzlich ein, sich an diesem Wettbewerb zu beteiligen und gemeinsam die Zukunft des AeroParks Merzbrück mitzugestalten.

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Zweck des Wettbewerbs 6
2. Wettbewerbsgebiet 8
2.1 Informationen zur Stadt 8
2.2 Geschichte 9
2.3 Das Wettbewerbsgebiet 11
2.3.1 Lage und Umgebung 11
2.3.2 Wettbewerbsgebiet – Ist-Zustand 13
2.3.3 Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes 14
2.3.4 Topographie 15
2.3.5 Bodendenkmale 16
2.4 Planungsrecht 16
2.4.1 Regionalplan 16
2.4.2 Flächennutzungsplan (FNP) 17
2.4.3 Bebauungspläne 18
2.5 Informelle Planungen 19
2.5.1 Stadtklima 21
2.5.2 Entwässerung 23
2.5.3 Klimaanpassung 24
2.6 Infrastruktur, Erschließung 24
3. Wettbewerbsaufgabe 27
3.1 Allgemeine Wettbewerbsziele 27
3.2 Städtebauliche Einbindung 27
3.3 Erschließung und ruhender Verkehr 30
3.4 Grün- und Freiraumgestaltung 32
3.5 Nachhaltigkeitsanforderungen 33
3.6 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen 34
3.7 Technische Rahmenbedingungen 34
3.8 Zeitschiene / Bauabschnitte 36
4. Wettbewerbsbedingungen 38
4.1 Ausloberin des Wettbewerbs 38
4.2 Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung 38
4.3 Registriernummer des Wettbewerbs 38
4.4 Gegenstand des Wettbewerbs 39

4.5 Art des Wettbewerbs ... 39
4.6 Zulassungsbereich, Wettbewerbssprache ... 39
4.7 Teilnahmeberechtigung ... 39
4.8 Teilnehmende ... 41
4.9 Preisgericht ... 42
4.9.1 Stimmberechtigte Mitglieder ... 42
4.9.2 Stellvertretende Mitglieder ... 43
4.9.3 Sachverständige Berater und Beraterinnen (ohne Stimmrecht) ... 43
4.9.4 Vorprüfung ... 43
4.10 Wettbewerbsunterlagen ... 44
4.11 Wettbewerbsleistungen ... 44
4.12 Preisgerichtsvorbesprechung, Rückfragen- und Einführungskolloquium ... 46
4.13 Abgabe und Kennzeichnung Wettbewerbsarbeit ... 47
4.14 Beurteilungskriterien ... 48
4.15 Wettbewerbssumme und Preisgelder ... 49
4.16 Abschluss des Planungswettbewerbs ... 50
4.17 Eigentum und Urheberrecht, Rückversand ... 50
4.18 Art, Umfang und Bedingungen der vorgesehenen Beauftragung ... 50
4.19 Gewichtung des Wettbewerbsergebnisses im Falle eines anschließenden Verhandlungsverfahrens ... 52
4.20 Behandlung von Verfahrensrügen ... 53
4.21 Datenschutz ... 54
4.22 Änderungsvorbehalt ... 54
4.23 Termine ... 55

1. Anlass und Zweck des Wettbewerbs

Am 05.05.2026 hat der Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung der Stadt Würselen im Rahmen der 14. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich „Gewerbegebiet Merzbrück – AeroPark 2 und 3“ die frühzeitige Beteiligung beschlossen. Aufbauend auf den bisherigen konzeptionellen und planungsrechtlichen Vorarbeiten beabsichtigt die Aachener Kreuz Merzbrück GmbH & Co. KG (AKM), für die Entwicklung der Bauabschnitte „AeroPark 2 und 3“ einen nicht offenen Realisierungswettbewerb mit anschließendem Verhandlungsverfahren durchzuführen. **Ziel ist es, ein zukunftsorientiertes städtebaulich-freiraumplanerisches Gesamtkonzept für die Erweiterungsflächen des AeroParks zu entwickeln.**

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im südöstlichen Stadtgebiet von Würselen im Stadtteil Broichweiden entlang der A 44 in unmittelbarer Nähe zum Autobahnkreuz Aachen. Im Norden befindet sich der bestehende „AeroPark 1“, südlich daran schließt der Forschungsflugplatz Würselen-Aachen an. Das Wettbewerbsgebiet befindet sich wiederum südlich des Forschungsflugplatzes und stellt die zukünftige Erweiterung des Standortes um die Bauabschnitte „AeroPark 2 und 3“ dar.

Mit der Entwicklung des Gebietes verfolgt die Stadt Würselen gemeinsam mit der AKM das Ziel, den Standort Merzbrück als zukunftsorientierten Gewerbe- und Forschungsstandort weiterzuentwickeln. Aufgrund der Lage am Forschungsflugplatz Aachen-Merzbrück sowie der Nähe zu bedeutenden Forschungs- und Hochschuleinrichtungen wie der RWTH Aachen, der FH Aachen und dem Forschungszentrum Jülich verfügt der Standort über besondere Potentiale für innovative, technologieorientierte und flugaffine Nutzungen im Kontext des Strukturwandels im Rheinischen Revier.

Gesucht werden Lösungen, die den Anforderungen eines modernen Gewerbe- und Forschungsstandortes gerecht werden und zugleich eine qualitätsvolle Freiraumgestaltung, nachhaltige Mobilitätsstrukturen sowie eine funktionale und identitätsstiftende Entwicklung des Standortes gewährleisten.

Teil A

Wettbewerbsgebiet

2. Wettbewerbsgebiet

2.1 Informationen zur Stadt

Die Stadt Würselen liegt im Westen Nordrhein-Westfalens und gehört zur Städte-Region Aachen im Regierungsbezirk Köln. Mit rund 40.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Würselen eine mittelgroße Stadt, die durch ihre Lage zwischen städtischen und suburbanen Strukturen geprägt ist. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von etwa 34 km² und befindet sich im Übergangsbereich zwischen der Niederrheinischen Bucht und den Ausläufern der Eifel, was sich in einer abwechslungsreichen Topographie und einer Mischung aus Siedlungs- und Freiräumen widerspiegelt.

Durch die unmittelbare Nähe zur Stadt Aachen sowie der guten Erreichbarkeit der Oberzentren Köln und Düsseldorf ist Würselen Teil einer wirtschaftlich stark vernetzten Grenzregion im Dreiländereck Deutschland–Belgien–Niederlande. Die Stadt verfügt über eine sehr gute verkehrliche Anbindung, insbesondere durch die Nähe zu den Autobahnen und Anschlussstellen der A 4, A 44 und A 544. Diese Lage stärkt sowohl die regionale als auch die überregionale Erreichbarkeit und macht Würselen zu einem attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Städtebaulich ist Würselen durch eine heterogene Struktur mit drei Ortsteilen gekennzeichnet: Bardenberg, Broichweiden und Würselen-Mitte. Diese Bereiche sind historisch gewachsen und teilweise durch die industrielle Entwicklung, besonders den Steinkohlebergbau, geprägt. Die daraus resultierende dezentrale Siedlungsstruktur stellt Anforderungen an die räumliche Vernetzung, die Infrastruktur sowie die Gestaltung öffentlicher Räume. Gleichzeitig bietet sie Chancen für eine differenzierte Stadtentwicklung, die bestehende Identitäten stärkt, Freiräume integriert und eine hohe Lebensqualität sichert.

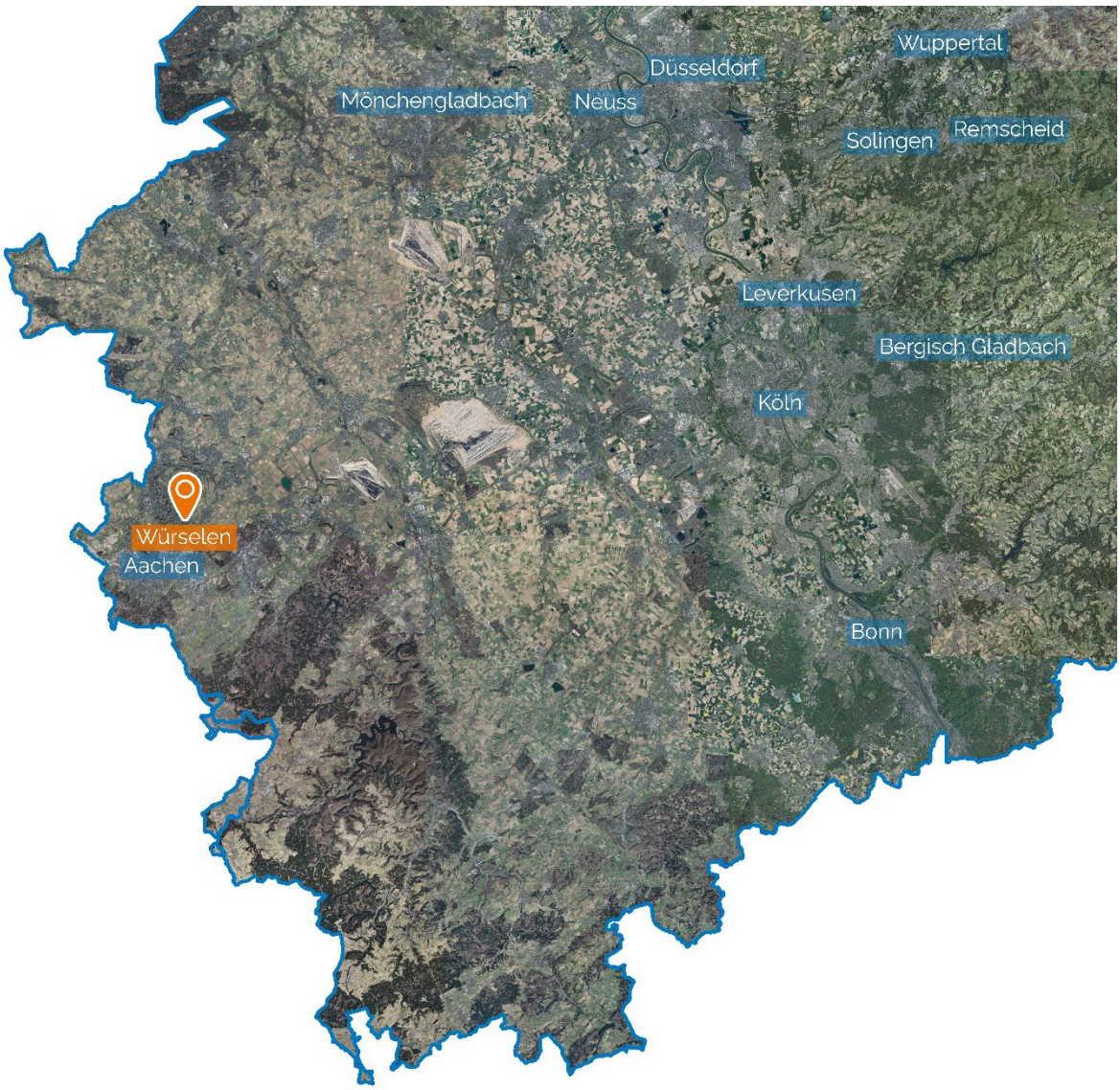


***Abbildung 1**: Lage im Raum | Quelle: Geobasis NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

2.2 Geschichte

Der Forschungsflugplatz Würselen-Aachen blickt auf eine lange und wechselvolle Geschichte zurück. Seine Ursprünge reichen bis in das Jahr 1914 zurück, als der Standort zunächst als behelfsmäßiger Feldflugplatz gegründet wurde. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Flugplatz durch die belgische Besatzungsmacht übernommen und militärisch ausgebaut. Mit dem Abzug der belgischen Truppen im Jahr 1929 entwickelte sich Merzbrück zu einem zivilen Verkehrslandeplatz und etablierte sich früh als bedeutender Luftfahrtstandort der Region.

Überregional bekannt wurde der Flugplatz Aachen-Merzbrück bereits in den 1930er Jahren durch den Besuch des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ sowie die Landung der Junkers G 38, seinerzeit eines der größten Flugzeuge der Welt.

Ab den 1950er Jahren entwickelte sich Aachen-Merzbrück zunehmend zu einem Standort für zivile Luftfahrt, Luftsport und Flugausbildung. Mit der Gründung verschiedener Luftfahrtvereine und Unternehmen sowie dem Ausbau der Infrastruktur gewann der Flugplatz kontinuierlich an Bedeutung für die Region Aachen. Nach dem Abzug der belgischen Streitkräfte in den 1990er Jahren wurde der Standort vollständig zivil weitergeführt und unter anderem als Luftrettungsstandort genutzt.

Einen wesentlichen Entwicklungsschritt stellte der Ausbau und die Neuausrichtung des Flugplatzes in den Jahren 2019 bis 2021 dar. Mit dem Neubau der Start- und Landebahn sowie der Weiterentwicklung der Infrastruktur wurde die Grundlage für die heutige Nutzung als Forschungsflugplatz geschaffen. Im Zuge des Strukturwandels im Rheinischen Revier entwickelte sich der Standort zunehmend zu einem innovationsorientierten Forschungs- und Technologiestandort mit Schwerpunkten im Bereich klimaschonender und emissionsarmer Luftfahrt. In enger Zusammenarbeit mit Einrichtungen wie der RWTH Aachen, der FH Aachen und weiteren Forschungspartnern wurde der Flugplatz konsequent weiterentwickelt und schließlich in „Forschungsflugplatz Würselen-Aachen“ umbenannt.



Abbildung 2: *Historische Fotos | Quelle: digit.wdr.de (2014)*

2.3 Das Wettbewerbsgebiet

2.3.1 Lage und Umgebung

Das Wettbewerbsareal liegt im Südwesten des Würselener Stadtgebietes und ist geprägt durch den nördlich angrenzenden Forschungsflugplatz Würselen-Aachen (ehemals „Merzbrück"). Westlich grenzt das Plangebiet der Bauabschnitte „AeroPark 2 und 3" unmittelbar an die Bundesautobahn A 44 mit der Anschlussstelle „Broichweiden". Nördlich befindet sich der bestehende „AeroPark 1" mit der angrenzenden Landesstraße L 223.

Der Forschungsflugplatz stellt einen prägenden Standortfaktor der Umgebung dar und bildet gemeinsam mit den bestehenden gewerblichen und forschungsorientierten Nutzungen den Schwerpunkt der räumlichen Entwicklung des Gebietes. Der Aachener Stadtteil Verlautenheide befindet sich in rund 3,25 km Entfernung zum Plangebiet, während die Ortslage Broichweiden in etwa 750 m Entfernung liegt. Das Stadtzentrum der Stadt Aachen ist circa 9 km entfernt. Die Umgebung des Wettbewerbsgebietes ist insgesamt durch die Lage zwischen Verkehrs- und Infrastrukturtrassen, gewerblichen Entwicklungsflächen sowie offenen Landschaftsräumen geprägt (*vgl. Abb. 3*).

Verkehrliche Anbindung

Während der Standort über die Anschlussstelle „Broichweiden" auf der A 44 und das Autobahnkreuz Aachen im Norden in 2,5 km Entfernung grundsätzlich aus allen Richtungen über das Bundesautobahnnetz angefahren werden kann, ist der AeroPark vor allem aus dem Osten über die L 223 und die dort zu Beginn der Stadt Eschweiler vorhandene Anschlussstelle an die A 4 gut erreichbar. Dies trifft vor allem für potentielle Ziel- und Quellverkehre aus dem Großraum Köln/Bonn zu.

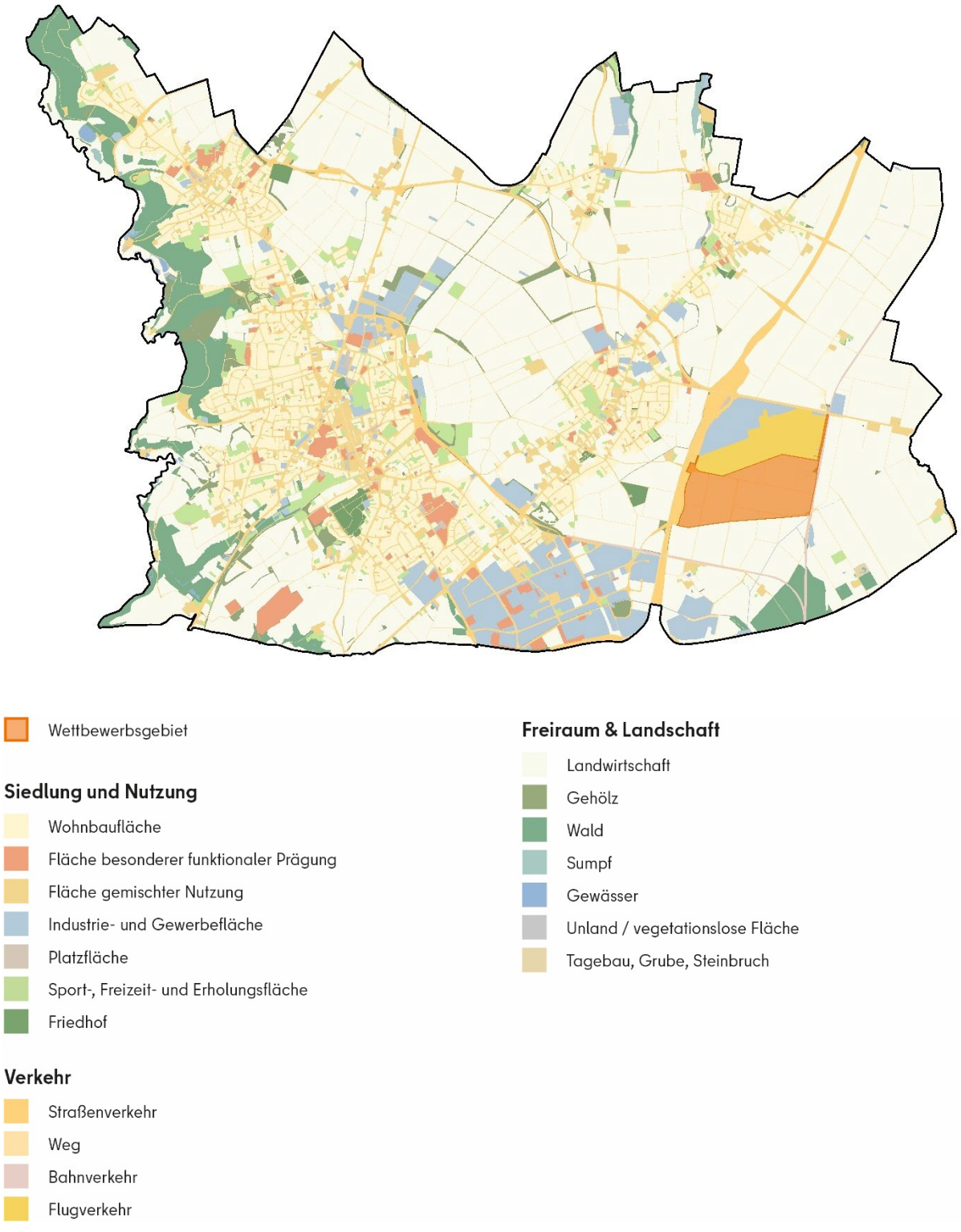


Abbildung 3: *Einordnung in das Stadtgebiet und bestehende Flächennutzungen | Quelle: Geobasis.NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

2.3.2 Wettbewerbsgebiet – Ist-Zustand

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich südlich des Forschungsflugplatzes Würselen-Aachen und umfasst eine Gesamtfläche von rund 61 ha (*vgl. Abb. 4*). Diese teilt sich in den Bauabschnitt 2 mit etwa 30 ha und den Bauabschnitt 3 mit ca. 31 ha auf. Die Flächen werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt, zudem verlaufen Wirtschaftswege zur Erschließung der Nutzflächen durch das Gebiet. Entlang der nordöstlichen Grenze befindet sich eine kleinere Gehölzstruktur.



Abbildung 4: *Wettbewerbsgebiet | Quelle: Geobasis.NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

Nördlich des Forschungsflugplatzes befindet sich der bereits sukzessive entwickelte und umgesetzte Bauabschnitt 1 (BA 1) mit einer Fläche von rund 19 ha, wovon etwa 3 ha auf bestehende Strukturen entfallen.

Mit dem Aviation Innovation Center (AIC) wird im BA 1 ein zentraler Netzwerk-Knoten für die gesamte Entwicklung des AeroParks errichtet. Auf über 11.000 m² entsteht dort ein Innovations- und Gründerzentrum mit Büroflächen, Co-Working-Spaces, Besprechungs- und Veranstaltungsräumen sowie Werkstätten und Hallen. Zusätzlich stellt der bereits realisierte Mobility-Hub im BA 1 mit 538 Pkw-Stellplätzen und einem großen Angebot an Ladeinfrastruktur eine zentrale Infrastruktur zur Bündelung und flächeneffizienten Planung des ruhenden Verkehrs dar.

An der süd-östlich ausgerichteten Grenze des BA 1 zum planfestgestelltem Flughafengelände werden von mehreren Grundstücken aus direkte Anbindungen zu/von der Start- und Landebahn in Form einer „Flightline“ geplant. Damit werden u.a. die planerischen Vorrausetzungen für den unmittelbar möglichen Testbetrieb von prototypischen Entwicklungen geschaffen.

2.3.3 Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes

Das Wettbewerbsareal umfasst die Flurstücke 24, 27, 29 – 41, 42 (Teilfläche), 43 (Teilfläche), 62 (Teilfläche), 63, 64, 67 (Teilfläche), 86 - 89, 92, 124 (Teilfläche), 125 - 128, 160 (Teilfläche), 178 (Teilfläche), 180 (Teilfläche), 219 - 221, 222 (Teilfläche), 224, 225, 230 - 237, 239, 243, 244, 245 (Teilfläche), 250 (Teilfläche), 255, 274 (Teilfläche), 277 (Teilfläche), 282, 284, 295 - 300, 312 (Teilfläche) (*vgl. Abb. 5*).



Abbildung 5: *Flurstücke | Quelle: Geobasis.NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

2.3.4 Topographie

Das Wettbewerbsgebiet weist ein leicht bewegtes Relief auf, welches kontinuierlich von Südwesten nach Nordosten ansteigt. Die Geländehöhen bewegen sich zwischen rund 189,50 m ü. NHN im südwestlichen Bereich des Plangebietes und etwa 198,0 m ü. NHN im nordöstlichen Bereich, was einem Höhenunterschied von ca. 8,50 m entspricht (*vgl. Abb. 6*). Der Anstieg vollzieht sich gleichmäßig, ohne markante Geländekanten oder Steilhänge, ist jedoch bei der städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeption, insbesondere hinsichtlich Erschließung, Höhenanpassung der Gebäude sowie Regenwasserbewirtschaftung, zu berücksichtigen.



Abbildung 6: *Topgraphie | Quelle: Geobasis.NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

Das Wettbewerbsgebiet grenzt im Norden an das Gelände des bestehenden Forschungsflugplatzes Würselen-Aachen. Im Osten und Süden schließen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Westlich des Plangebietes verläuft die K 34 (Adolf-Lengersdorf-Straße). Unmittelbar westlich der Kreisstraße befindet sich die A 44. Darüber hinaus folgen weitere landwirtschaftliche Flächen sowie Wohnsiedlungsbereiche der Stadt Würselen.

2.3.5 Bodendenkmale

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich bekannte Bodendenkmalflächen sowie mehrere Bodendenkmal-Verdachtsflächen. Da Auskünfte zu Bodendenkmälern nach § 23 Abs. 8 DSchG NRW ein berechtigtes Interesse voraussetzen, werden die entsprechenden Informationen nicht in der Auslobung veröffentlicht, sondern den zugelassenen Wettbewerbsteilnehmenden gesondert und vertraulich nachgereicht.

Die bekannten Bodendenkmalflächen sind bei der Bearbeitung zu berücksichtigen und grundsätzlich von einer Überbauung freizuhalten sowie in die Freiraumgestaltung zu integrieren; eine Gestaltung als Grünfläche ist zulässig. Erforderliche Querungen durch Erschließungsstraßen sind möglich, sofern sie auf das notwendige Maß beschränkt bleiben.

Die Bodendenkmal-Verdachtsflächen sind ebenfalls bei der Bearbeitung zu berücksichtigen. Abhängig von den Ergebnissen der noch durchzuführenden archäologischen Sondierungen können diese Flächen gegebenenfalls überplant und baulich genutzt werden.

2.4 Planungsrecht

2.4.1 Regionalplan

Der aktuelle Regionalplan stellt das Plangebiet überwiegend als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit der zweckgebundenen Nutzung „Transformation“ dar. Im südöstlichen Bereich sind darüber hinaus Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzungen „GIB-Flex“ ausgewiesen. Des Weiteren wird im Regionalplan die Schienenanbindung als Bedarfsplanmaßnahme für eine mögliche Anbindung der Regiotram dargestellt (*vgl. Abb. 8*).

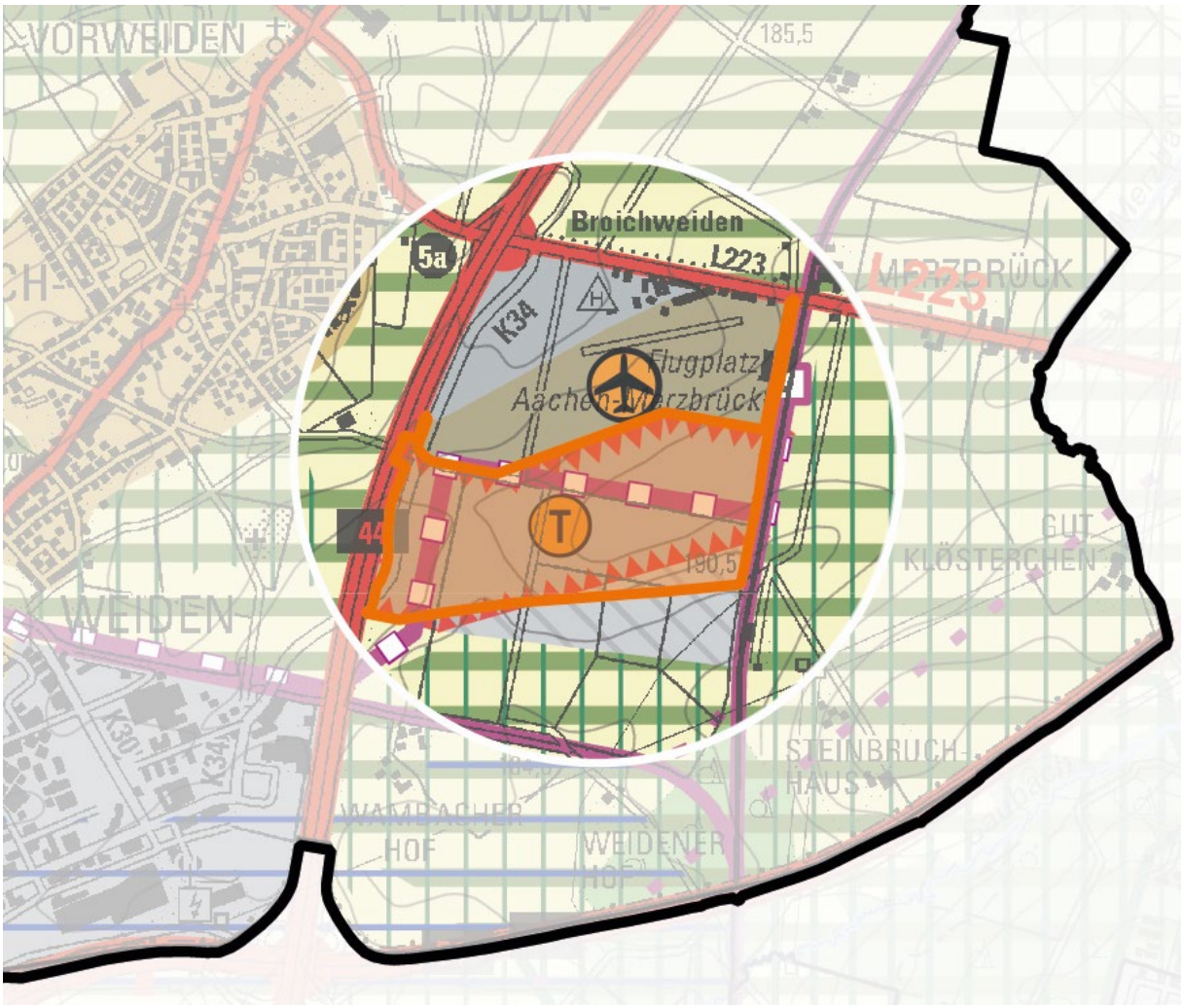


Abbildung 8: *Regionalplan Köln | Quelle: Bezirksregierung Köln (2025), bearbeitet durch ISR*

2.4.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Der aktuelle Flächennutzungsplan stellt das Gebiet als Fläche für Landwirtschaft dar (*s. Abb. 9*). Zusätzlich ist die Fläche Teil eines geschützten Landschaftsbereiches. Da die geplante Entwicklung mit dieser Darstellung nicht übereinstimmt, ist eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich. Im Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung wurde am 05.05.2026 die frühzeitige Beteiligung der 14. FNP-Änderung für den Bereich „Merzbrück Süd – AeroPark 2 und 3“ beschlossen. Die frühzeitige Beteiligung der 14. FNP-Änderung wurde vom 13.05.2026 bis einschließlich 09.06.2026 durchgeführt und die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen vorbereitet. Es wird eine Veröffentlichung der 14. FNP-Änderung im Herbst angestrebt.

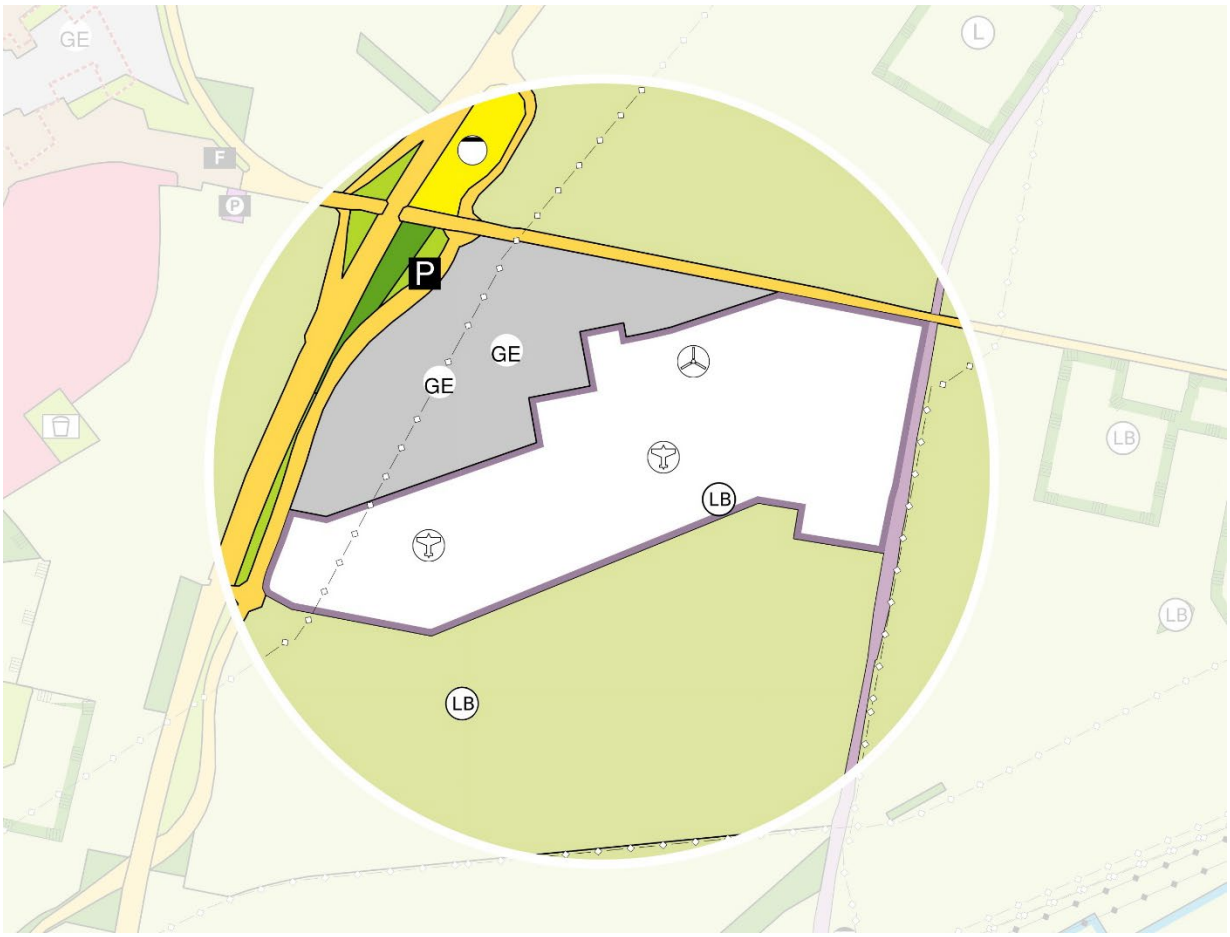


Abbildung 9: *Flächennutzungsplan | Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen (2026), bearbeitet durch ISR*

2.4.3 Bebauungspläne

Für das Wettbewerbsgebiet besteht derzeit kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Westlich angrenzend befindet sich der Bebauungsplan Nr. 167a (Änderung, rechtskräftig seit dem 30.09.2005), der eine Straßenverkehrsfläche festsetzt. In nördlicher Richtung schließt der Bebauungsplan Nr. 166 (rechtskräftig seit dem 30.09.2025) an, welcher ebenfalls Straßenverkehrsflächen festsetzt. Der Bebauungsplan 182, 2. Änderung für den AeroPark 1 ist seit dem 22.12.2023 rechtskräftig und setzt Gewerbegebiet fest (*vgl. Abb. 10*).

Aufgrund einiger planungsrechtlicher Themen sowie bisheriger Erfahrungen und Erkenntnisse aus aktuellen Baugenehmigungen im AeroPark 1 wurde im Oktober 2025 vom Rat der Stadt Würselen der Beschluss für eine Neuaufstellung des bisher gültigen Bebauungsplan 182, 2. gefasst. Für den neuen Bebauungsplan 243 wurde das frühzeitige Beteiligungsverfahren bereits durchgeführt.

Der Siegerentwurf soll die Basis für künftige Planungen zur Gestaltung, Nutzung und Strukturierung des AeroParks 2 und 3 bilden.

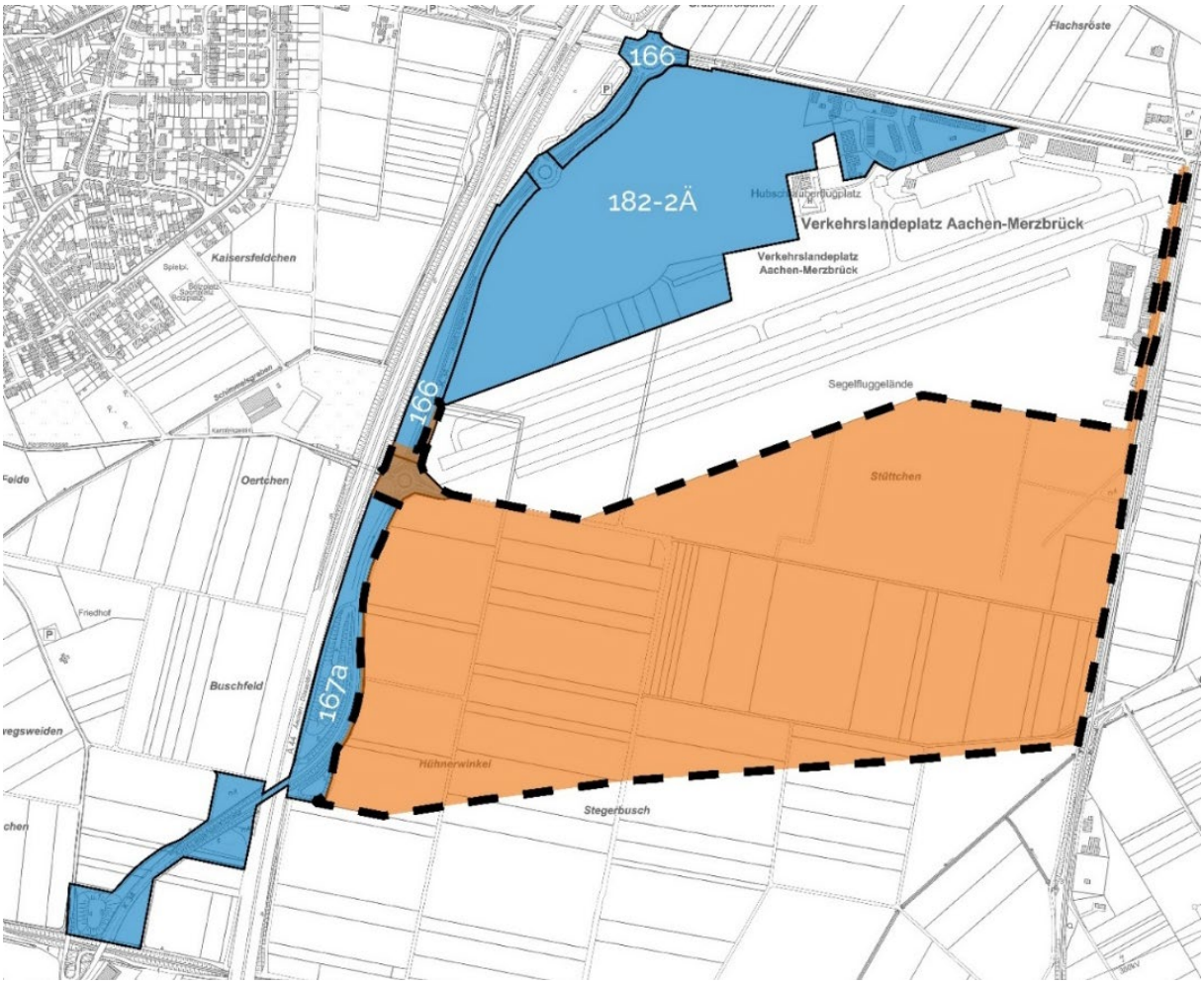


Abbildung 10: *Unmittelbar an das Wettbewerbsgebiet angrenzende Bebauungspläne (blau) | Quelle: Stadt Würselen (2026), Geobasis NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Entwicklung des Gebietes wurde vom zuständigen Ausschluss beschlossen, die Ergebnisse des Wettbewerbs als Grundlage für die weitere städtebauliche Planung zu nutzen.

Am 30.06.2026 wurde die Aufstellung des Bebauungsplans 246 „Gewerbegebiet Merzbrück – Aeropark 2 und 3“ für die Bauabschnitte 2 und 3 beschlossen.

Der Bebauungsplan 246 soll auf Grundlage des Siegerentwurfs des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs aufgestellt werden. Da sich sein Geltungsbereich teilweise mit den Bebauungsplänen 166 und 167a überlagert, gelten in diesen Bereichen künftig die Festsetzungen des Bebauungsplans 246.

2.5 Informelle Planungen

Aufgrund der Plangebietsgröße wird für das Umfeld des Forschungsflugplatzes eine massive strukturelle Entwicklung mit einem Zuwachs von 4.000 bis 8.000 Arbeitsplätzen prognostiziert. Die Spannbreite resultiert aus der Tatsache, dass die

Arbeitsplatzanzahl nur bedingt mit der geplanten Flächenbesiedlung korreliert und von der Art und dem zukünftigen Personalbedarf der gewerblichen Nutzung abhängt.

Machbarkeitsstudie „Regiotram"-Anbindung Flughafen Merzbrück (2025)

Die Stadt Würselen verfolgt mit dem Konzept der „Regiotram"-Anbindung das zentrale Ziel, den Forschungsflugplatz Würselen-Aachen sowie den dort entstehenden AeroPark über den vorhandenen Bahnanschluss hinaus an das regionale Schienen-/Straßenbahnnetz anzubinden. Ein wesentlicher Aspekt für die Stadt ist dabei die stadtbahnmäßige Erschließung dieses strategischen Entwicklungsbereichs, um den Standort als bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunkt zu stärken.

In den Planungen der Stadt nimmt der AeroPark eine bedeutende Rolle als zukunftsorientierter Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Vor diesem Hintergrund sollen im Rahmen des Wettbewerbs innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die den Standort bedarfsgerecht erschließen und eine leistungsfähige Anbindung für Beschäftigte, Unternehmen sowie Besucher*innen gewährleisten. Dabei sind sowohl bestehende als auch mögliche zukünftige Mobilitätsangebote zu berücksichtigen und in ein flexibles, zukunftsfähiges Gesamtkonzept zu integrieren.

Für die städtebauliche Gestaltung des AeroParks ist bedeutsam, dass die exakte Trassenführung der Regiotram und die genaue Verortung der Haltestelle „Aeropark Würselen" bewusst flexibel gehalten werden, um sie optimal in die zukünftige Rahmenplanung des Geländes integrieren zu können. Letztlich ist die Realisierung dieses hochwertigen Verkehrskonzepts aus Sicht der Stadt untrennbar mit dem Erfolg der Strukturentwicklung im AeroPark verknüpft, da die wirtschaftliche Förderfähigkeit des Projekts maßgeblich von der tatsächlichen Realisierung der geplanten Arbeitsplätze abhängt.

Masterplan Flugplatz Aachen-Merzbrück (EDKA/AAH) (2021)

Der Masterplan Forschungsflugplatz Aachen-Merzbrück bildet die konzeptionelle Grundlage für die Entwicklung des Forschungsflugplatzes sowie der zugehörigen AeroParks und formuliert die langfristigen Planungsabsichten für den Standort. Er definiert die langfristige Entwicklungsstrategie für den Forschungsflugplatz Aachen-Merzbrück und die zugehörigen AeroParks im Rheinischen Revier und beschreibt die angestrebte Transformation des Standorts zu einem zukunftsorientier-

ten Wirtschafts- und Forschungsstandort der Luftfahrtbranche. Ziel ist die Entwicklung eines hochmodernen Forschungs- und Gewerbeparks für die Zukunft der Luftfahrt mit Schwerpunkten in den Bereichen Produktion, Entwicklung, Testing und Zulassung.

Für die Planung des AeroParks 2 und 3 sieht der Masterplan eine Fortentwicklung der Flächen südlich der Start- und Landebahn vor. Während der nördliche Bereich (AeroPark 1) bereits erschlossen wurde, sollen der AeroPark 2 und 3 das Gesamtareal auf ca. 80 Hektar erweitern, um Raum für großflächige Ansiedlungen aus der Luftfahrtindustrie zu bieten.

Städtebaulich empfiehlt der Masterplan eine Zonierung nach Kernkompetenzen, um Synergien zwischen den Akteuren zu fördern. Ein zentrales Element ist das im AeroPark 1 liegende „Innovation Village", das mit dem Aviation Innovation Center (AIC) als Herzstück sowie weiterer ergänzender Infrastruktur (z.B. Gastronomie, Hotel) im Einklang mit der Freiraumplanung als verkehrsberuhigter Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität konzipiert ist (s. Kap. 4.10 – Anlagen).

Zu den baulichen Anforderungen gehören laut Masterplanung eine verpflichtende Dachbegrünung in Kombination mit der Nutzung von Photovoltaik sowie ein innovatives SMART-GRID-Plus zur CO_2-neutralen Energieversorgung. Ergänzt wird dies durch eine moderne digitale Infrastruktur, die ein 5G-Campusnetz und optional ein Edge-Datacenter umfasst, um die Anforderungen hochtechnologischer Forschungs- und Produktionsprozesse (Industrie 4.0) zu erfüllen.

2.5.1 Stadtklima

Im Bundesland Nordrhein-Westfalen herrscht ein warm-gemäßigtes Regenklima, bei dem die mittlere Temperatur des wärmsten Monats unter 22 °C und jene des kältesten Monats über -3 °C liegt. Würselen befindet sich innerhalb der gemäßigten Klimazone Mitteleuropas und wird durch das atlantisch geprägte Seeklima beeinflusst. Dadurch fallen die Winter vergleichsweise mild und die Sommer mäßig warm aus.

Die mittlere Jahrestemperatur beträgt etwa 9 bis 10 °C. Je nach Datengrundlage ergeben sich Monatsmittelwerte von rund 3 °C im Januar bis etwa 18 bis 19 °C im August. Die jährliche Niederschlagssumme liegt im langjährigen Mittel bei ungefähr 800 bis 900 mm und verteilt sich relativ gleichmäßig über das Jahr, wobei in den Sommermonaten etwas höhere Niederschlagsmengen auftreten. Prägend für das regionale Klima sind vorherrschende westliche bis südwestliche Windrichtungen, wogegen das Wettbewerbsgebiet insbesondere durch eine Windströmung aus südöstlicher Richtung geprägt ist (*s. Abb. 11*), die über die derzeit offenen Flächen des Plangebiets zum nördlich angrenzenden Forschungsflugplatz verläuft.

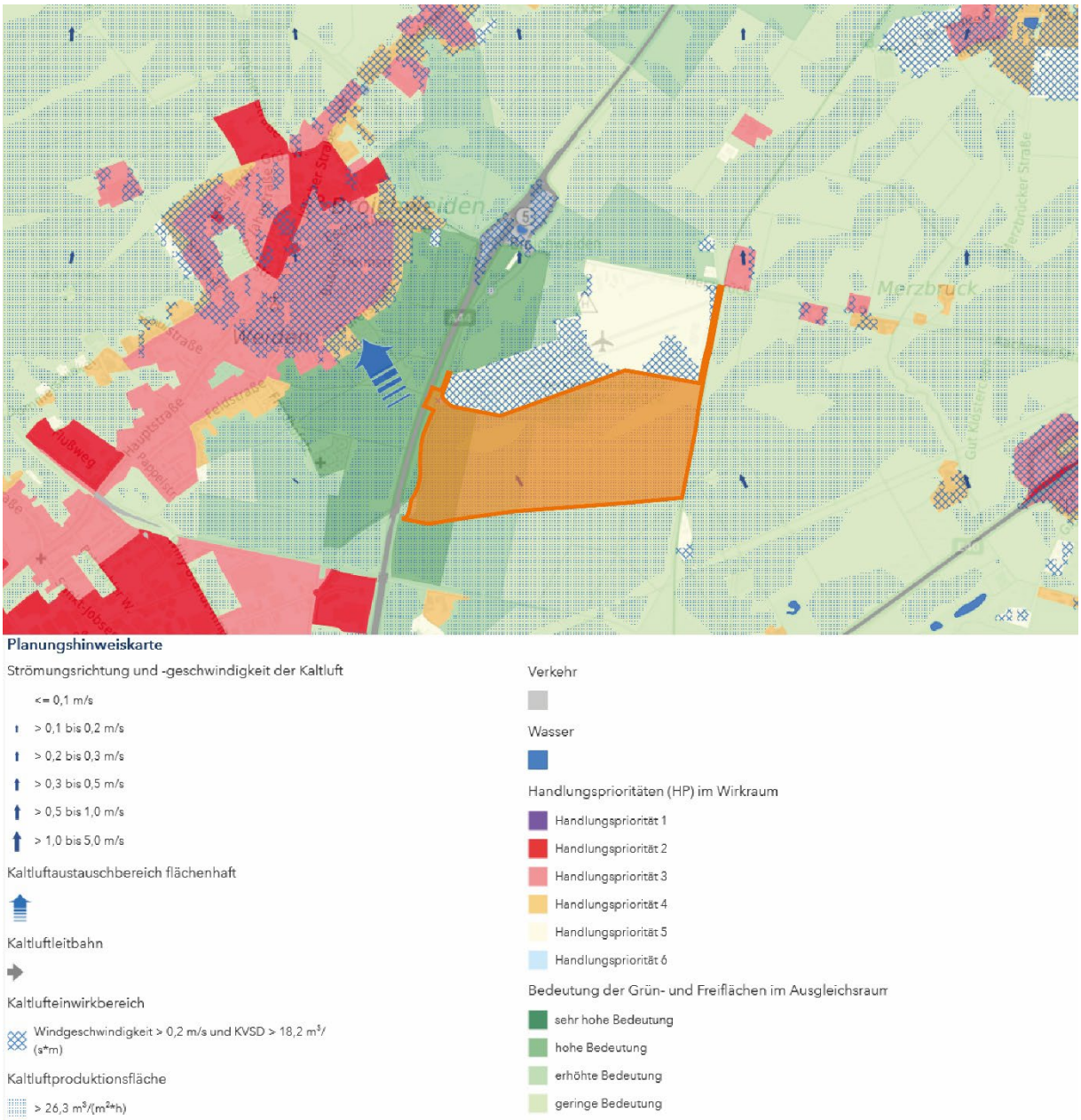


Abbildung 11: *Windströmung | Quelle: LANUK (2026) nach Geobasis.NRW (2026), MAGS NRW (2026), MSB NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

Zwischen bebauten Flächen und dem Umland treten auch in Würselen Temperaturunterschiede auf, die zur Ausbildung städtischer Wärmeinseln führen können. Durch bestehende Versiegelungen kann es insbesondere nachts zu einer erhöhten Wärmebelastung kommen, was den städtischen Wärmehaushalt beeinflusst. Zusätzliche Eingriffe in den Boden sollten daher möglichst sorgsam vorgenommen und mit Maßnahmen zur Begrünung, Verschattung und Entsiegelung kombiniert werden.

2.5.2 Entwässerung

Auf Grundlage der gutachterlichen Ergebnisse des AeroParks 1 ist von folgender Annahme für das südliche Plangebiet auszugehen:

Das Wettbewerbsgebiet ist durch eine Deckschicht aus Löß bzw. Lößlehm (Schicht 2) geprägt, die bis in Tiefen von ca. 2,7 m bis 5,0 m unter Flur reicht. Unterhalb dieser Schicht folgen eiszeitliche Terrassensande und -kiese, die erst in größeren Tiefen eine gute Durchlässigkeit aufweisen.

Gemäß dem vorliegenden geohydrologischen Gutachten für den 1. Bauabschnitt ist die Durchlässigkeit der oberflächennahen Bodenschichten als schwach einzustufen (Durchlässigkeitsbeiwert $k < 1 \times 10^{-6}$ m/s). Aufgrund dieser Bodencharakteristik verhält sich das Areal bei starken Niederschlägen zeitweise wie ein Wasserstauer, sodass eine betriebssichere, gezielte Versickerung im gewachsenen Boden nicht gewährleistet werden kann. Insbesondere in den Winter- und Frühjahrsmonaten ist mit einer vollständigen Sättigung des Bodens mit Kapillarwasser und der Bildung von zeitweiligem Stauwasser zu rechnen.

Für die Entwässerungsplanung bedeutet dies:

- **Naturnaher Umgang:** Ein naturnahes Regenwassermanagement bleibt Zielsetzung, muss jedoch die geringe natürliche Schluckfähigkeit des Bodens berücksichtigen.
- **Retentionsorientierung:** Aufgrund der Versickerungseinschränkungen sind Konzepte gefragt, die verstärkt auf Rückhalt (Retention) und kontrollierte Ableitung setzen.
- **Flächige Ansätze:** Die Verwendung von Dränpflaster in Kombination mit einem erhöhten Retentionsvolumen innerhalb des frostsicheren Oberbaus (Tragschichten) wird als mögliche Lösung für eine flächige Infiltration vorgeschlagen.
- **Bodenempfindlichkeit:** Bei der baulichen Umsetzung ist die hohe Wasser- und Frostempfindlichkeit des Lößlehms zu beachten, um dauerhafte Festigkeitsverluste des Baugrunds zu vermeiden.

Aufgrund der Komplexität der Versickerungsbedingungen sind im Rahmen des Wettbewerbs ausschließlich erste konzeptionelle Ansätze und deren Einbindung in die Gestaltung darzulegen. Im Rahmen der dem Wettbewerb nachgeschalteten weiteren Detaillierung und Ausarbeitung sind gegebenenfalls entsprechende Fachplanungen hinzuzuziehen. Nach Feststellung des Wettbewerbssiegers können im Rahmen der dem Wettbewerb nachgeschalteten weiteren Bearbeitung, soweit dies zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen erforderlich ist, entsprechende Fachplanerinnen und Fachplaner nach gesonderter Abstimmung und bei Bedarf seitens der AKM frei vergeben und beauftragt werden.

2.5.3 Klimaanpassung

Das Wettbewerbsgebiet wird derzeit ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung ist daher ein besonderer Fokus auf eine klimaangepasste und nachhaltige Gestaltung der zukünftigen Gewerbeflächen zu legen. Zusätzliche Versiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen und durch geeignete Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung sowie zur Förderung der Verdunstung und Kühlung zu kompensieren.

Zur Verbesserung des Mikroklimas sollen insbesondere Verschattungsmaßnahmen durch Baumstandorte sowie weitere Begrünungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Dachflächen baulicher Anlagen sind nach Möglichkeit zu begrünen und können bevorzugt mit Photovoltaikanlagen kombiniert werden. Darüber hinaus ist eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung anzustreben, indem Fuß- und Radwegeverbindungen sowie eine geeignete Infrastruktur zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten vorgesehen werden.

2.6 Infrastruktur, Erschließung

Das Plangebiet verfügt derzeit über keine verkehrliche Erschließung, da die Flächen aktuell landwirtschaftlich genutzt werden (*vgl, Abb. 11*). Im Zuge der geplanten Entwicklung ist im Westen eine Anbindung an die Adolf-Lengersdorf-Straße (K 34) vorgesehen, welche über einen direkten Anschluss an die Bundesautobahn A 44 verfügt. Aus dem Norden ist im Osten des Plangebiets eine zweite Anbindung der Bauabschnitte 2 und 3 geplant, die parallel zu der dort angrenzenden Gleistrasse der Euregiobahn verlaufen muss. Beide Anbindungen ermöglichen sowohl die Zufahrt für die Zielverkehre auf das Plangebiet als auch die Ausfahrt für die Quellverkehre.

Weitere Informationen zur Erschließung des Plangebiets und zum ruhenden Verkehr können der Wettbewerbsaufgabe (Teil B) in Kapitel 3.3 entnommen werden.

Analog zum Kfz-Verkehr ist das Plangebiet im Bestand (noch) nicht an das öffentliche Busliniennetz angebunden. Auch wenn an der L 223 auf Höhe des Bauabschnitts 1 in Zukunft eine Haltestelle für den Buslinienverkehr entstehen soll, stellt die innere Erschließung des AeroParks mit einzelnen Linienbussen ein zentrales Ziel zur Optimierung der Standorterreichbarkeit für Beschäftigte und Besuchende dar (*vgl. Abb. 12*).

Im Gegensatz dazu ist durch den Bahnhaltepunkt „Würselen-Merzbrück“ gegenwärtig bereits eine Anbindung des AeroParks an das schienengebundene Netz mit einer Verbindung zur Regionalbahnstrecke Aachen-Köln im Süden sowie der Regionalbahnstrecke Aachen-Düsseldorf vorhanden.

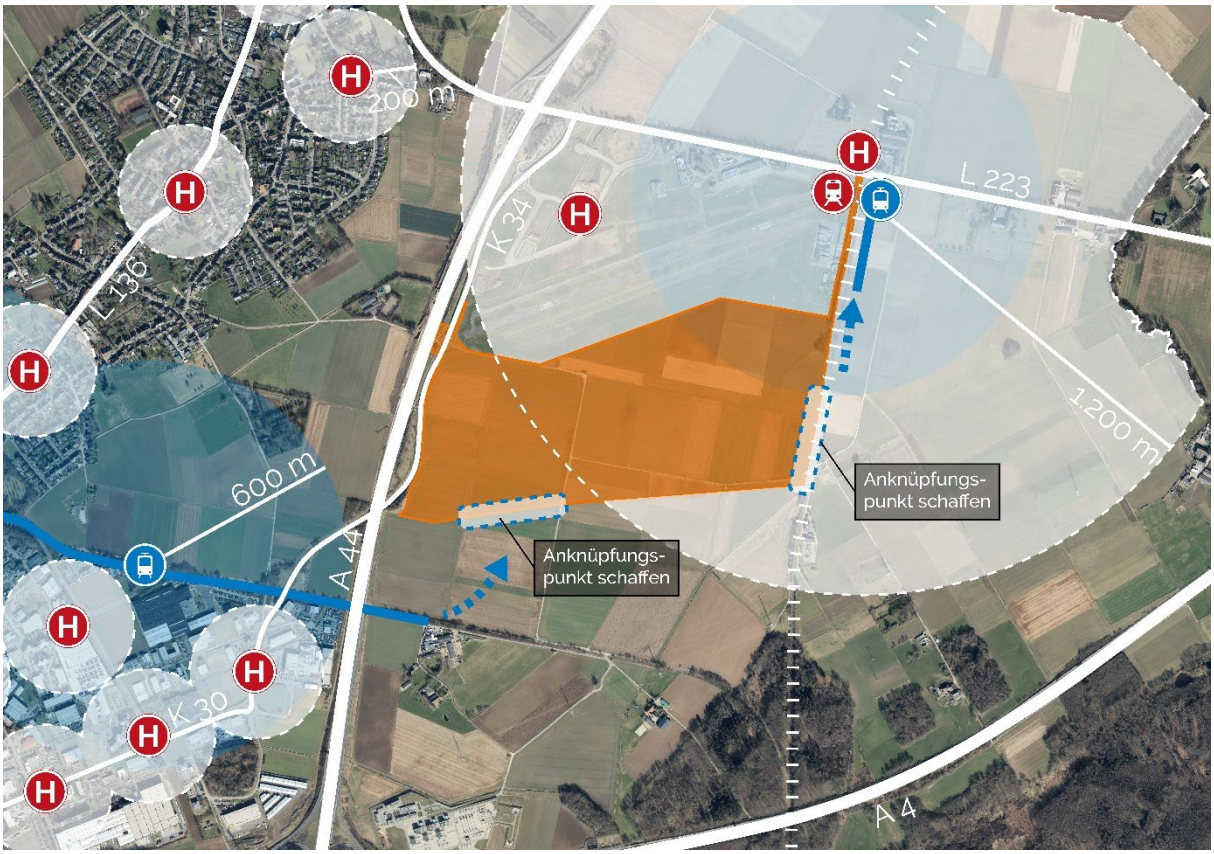


Abbildung 12: *Erschließung Wettbewerbsgebiet | Quelle: Geobasis.NRW (2026 Stadt Würselen (2026), bearbeitet durch ISR*

Teil B

Wettbewerbsaufgabe

3. Wettbewerbsaufgabe

3.1 Allgemeine Wettbewerbsziele

Für den AeroPark 2 und 3 ist ein zukunftsweisendes städtebaulich-freiraumplanerisches Gesamtkonzept zu entwickeln, welches den Anforderungen eines innovativen Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstandortes gerecht wird und zugleich hohe städtebauliche und freiräumliche Qualitäten aufweist. Das Gewerbegebiet soll flexible und langfristig tragfähige Strukturen für unterschiedliche Unternehmensgrößen und Nutzungsanforderungen schaffen. Die Planung soll so konzipiert werden, dass sie auch unter sich wandelnden Rahmenbedingungen und zukünftigen Entwicklungen dauerhaft geeignet ist und anpassungsfähig bleibt. Dabei sind insbesondere die vielfältigen Anforderungen der potentiellen Nutzenden bzw. interessierte Unternehmen eines Aviation-Standorts zu berücksichtigen. Erwartet werden robuste und identitätsstiftende Konzepte, die funktionale, wirtschaftliche, gestalterische und ökologische Anforderungen in höchstem Maße erfüllen.

Die Wettbewerbsarbeiten sollen eine belastbare Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung des AeroParks 2 und 3 sowie die anschließende Überführung in verbindliches Planungsrecht schaffen. Dabei sind insbesondere die räumliche Qualität, die funktionale Vernetzung der Teilbereiche sowie eine qualitätsvolle Integration von Freiraum-, Mobilitäts- und Infrastrukturthemen angemessen zu berücksichtigen.

3.2 Städtebauliche Einbindung

Mit fortschreitender Entwicklung von Norden nach Süden soll die städtebauliche und parzellare Kleinteiligkeit schrittweise abnehmen. Der bestehende Bauabschnitt 1 ist durch eine vergleichsweise feingliedrige Struktur mit unterschiedlichen Nutzungen und Betriebsgrößen geprägt. Die Gliederung und Ausgestaltung der Bauabschnitte 2 und 3 sind von den Planungsteams im Rahmen des Wettbewerbs eigenständig zu entwickeln. Dabei ist zu begründen, welcher Bauabschnitt die vergleichsweise feingliedrige Struktur fortführt und welcher zusätzlich Raum für produzierendes luftfahrtaffines Gewerbe sowie zugehörige Zulieferbetriebe bieten soll. Ziel ist es, die in den nördlichen Bauabschnitten entwickelten Produkte am Standort in eine serielle Fertigung zu überführen und möglichst vollständige Wertschöpfungsketten abzubilden. Darüber hinaus sollen auch Ansiedlungen aus verwandten Branchen, beispielsweise dem Maschinenbau oder der Elektrotechnik mit funktionalen oder wirtschaftlichen Synergien für die Standortentwicklung ermöglicht werden.

Die Anforderungen produzierender Betriebe machen ein einem der beiden neu zu denkenden Bauabschnitte grundsätzlich größere, zusammenhängende Grundstückszuschnitte von bis zu 3 bis 4 ha erforderlich. Auch Grundstücke mit einer Fläche zwischen 1 bis 2 ha sind denkbar. Der städtebauliche Entwurf ist dabei so anzulegen, dass die endgültige Parzellierung flexibel auf unterschiedliche Ansiedlungsbedarfe reagieren kann. Neben der Bildung großer Gewerbegrundstücke muss auch deren spätere Teilung in kleinere, eigenständig erschließbare und baulich gut nutzbare Einheiten möglich sein.

Hierzu ist ein robustes und skalierbares Parzellierungs- und Erschließungsgerüst zu entwickeln. Lage und Abstand der Erschließungsstraßen, mögliche Grundstückszufahrten sowie die Anordnung technischer Infrastrukturen sollen unterschiedliche Grundstücksgrößen ermöglichen, ohne die langfristige Nutzbarkeit der Flächen einzuschränken. Bei einer Teilung größerer Grundstücke müssen ausgewogene Grundstücksproportionen, ausreichende Straßenfronten, zweckmäßige Grundstückstiefen und eine wirtschaftliche Bebaubarkeit gewährleistet bleiben. Zu vermeiden sind insbesondere schmale, übertiefe oder anderweitig ungünstig zugeschnittene Rest- beziehungsweise Teilgrundstücke. Die vorgeschlagene Struktur soll somit sowohl großmaßstäbliche Produktionsansiedlungen als auch eine kleinteiligere Vergabe ermöglichen, ohne dass hierfür grundlegende Änderungen des Erschließungssystems erforderlich werden.

Die Planung soll eine klare Adressbildung sowie eine angemessene städtebauliche Gliederung und Höhenstaffelung der Baukörper gewährleisten. Hier ist dem Anspruch gerecht zu werden, kein „klassisches Gewerbegebiet“ mit eingeschossigen Hallen zu entwickeln, sondern ähnlich wie im AeroPark 1 soll im Bebauungsplan eine Mindesthöhe für die Gebäude festgesetzt werden. Entlang der Adolf-Lengersdorf-Straße (K 34) sind angemessene Raumkanten und städtebauliche Adressen auszubilden. Gleichzeitig sind die maximal zulässigen Gebäudehöhen sowie die weiteren flugbetrieblichen Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus den Vorgaben der Hindernisfreiflächenkartierung ergeben (*vgl. Abb. 13*). Einer der zu entwickelnden Bauabschnitte soll zudem auch größere Produktionsflächen ermöglichen, sodass hier tendenziell geringere Mindesthöhen zu berücksichtigen sind.

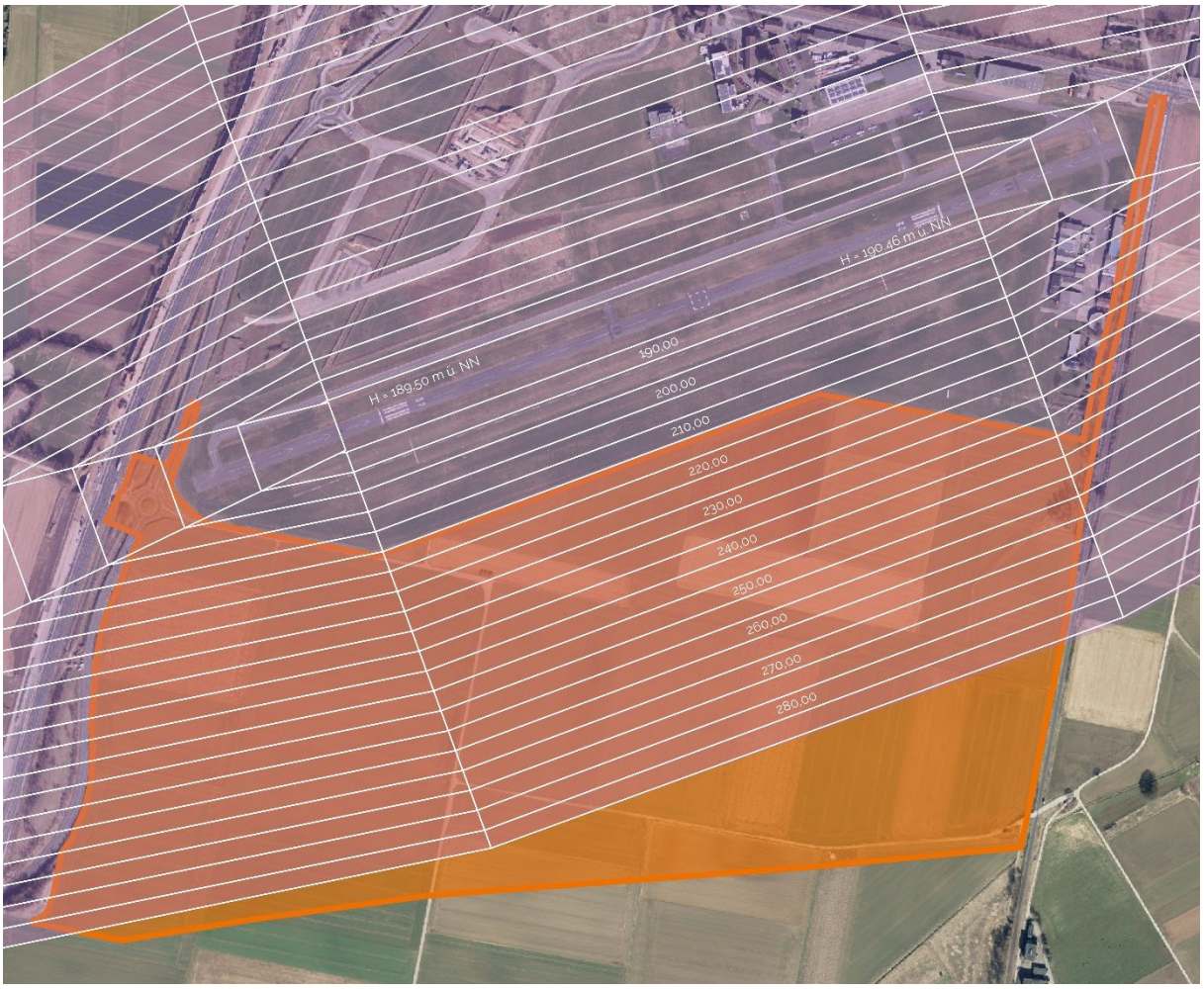


Abbildung 13: *Hindernisfreiflächensystem Start-/Landebahn (Code-Zahl 1) | Quelle: Stadt Würselen (2009), Geobasis.NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

Die Wettbewerbsarbeiten sollen daher die funktionalen, betrieblichen und räumlichen Wechselwirkungen zwischen Gewerbegebiet und Flugplatzlage berücksichtigen und die besonderen Anforderungen eines Forschungs- und Erprobungsstandorts der Luftfahrt in geeigneter Weise in das städtebauliche Konzept integrieren. Hierzu gehören insbesondere die Berücksichtigung luftrechtlicher und flugbetrieblicher Belange (vgl. Abb. 13) und die Beachtung möglicher Anforderungen an Hindernisschutz, Bauschutzbereichen, Hindernisfreiflächensystemen und flugbetrieblichen Verfahren im Umfeld der Start- und Landebahn.

Darüber hinaus sind mögliche zukünftige Erweiterungen und räumliche Anknüpfungspunkte in Richtung Süden mitzudenken. Die Planung soll Entwicklungsperspektiven für zukünftige Bauabschnitte berücksichtigen.

Standortspezifische Rahmenbedingungen wie Windverhältnisse, Frischluftschneisen (vgl. Abb. 11) sowie Immissionssituationen durch Flugplatzbetrieb und angrenzende Verkehrsachsen (vgl. Abb. 12) sind in die städtebauliche Konzeption einzubeziehen. Dabei sind durch die Gebäudestellung entstehende Windkanal- und Turbulenzeffekte im Plangebiet zu vermeiden bzw. zu minimieren.

3.3 Erschließung und ruhender Verkehr

Ein Schwerpunkt der Wettbewerbsaufgabe liegt auf der Entwicklung eines leistungsfähigen und zukunftsorientierten Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes. Die Planung soll eine funktionale und effiziente Erschließung für Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsnutzungen gewährleisten.

Die Erschließung der Bauabschnitte für den AeroPark 2 und 3 ist aus dem Westen über die Adolf-Lengersdorf-Straße (K 34) und aus dem Norden über die L 223 geplant (*vgl. Abb. 14*).

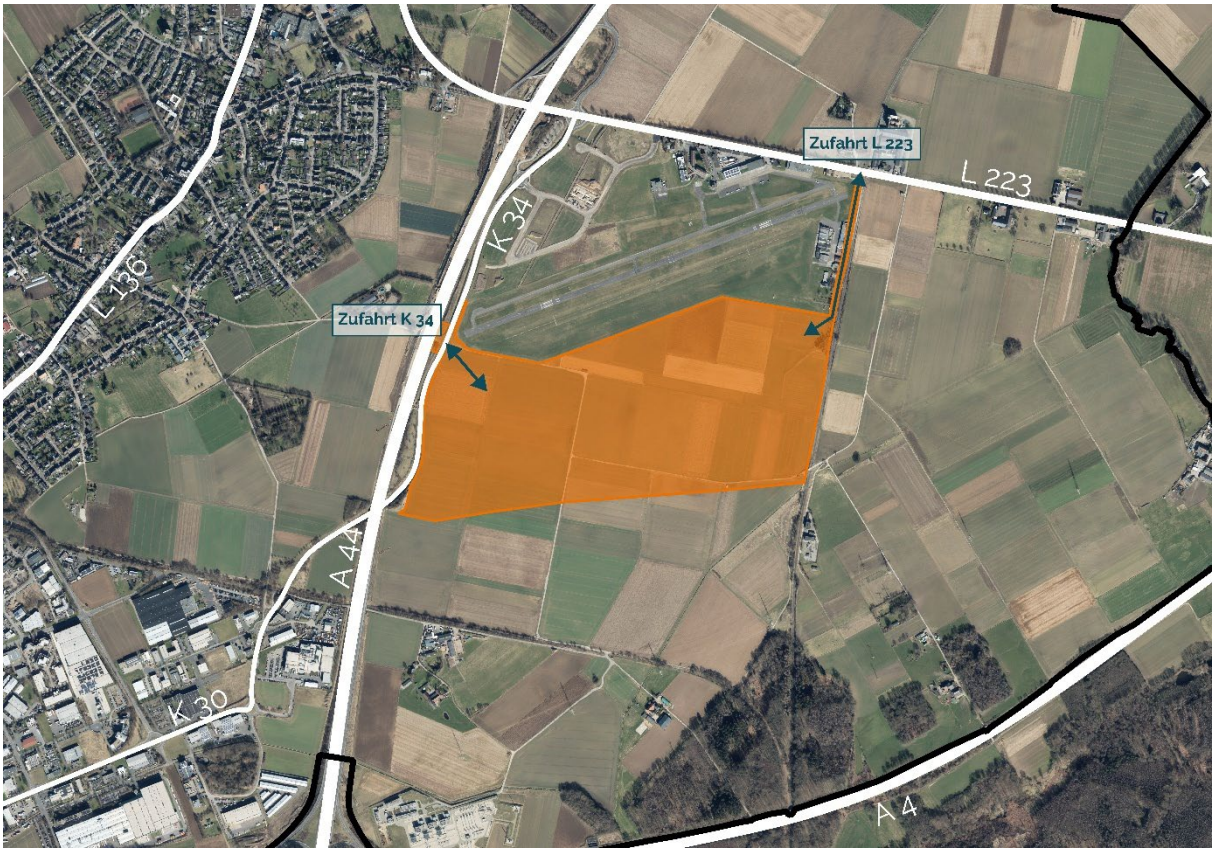


Abbildung 14: *Zufahrtsbereiche zum Plangebiet | Quelle: Geobasis.NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

Neben der straßenseitigen Erschließung ist auch die perspektivische Anbindung des Standorts an die Regiotram zu berücksichtigen. Für das Plangebiet ist eine Trasse für die Regiotram vorzusehen. Die in *Abbildung 12* (s. *Kap. 2.6*) dargestellten Anknüpfungspunkte bzw. Flächen, in denen jeweils ein Anknüpfungspunkt zu schaffen ist, sind dabei als verbindliche Vorgaben zu berücksichtigen, während der Trassenverlauf innerhalb des Plangebietes frei entwickelt werden kann. Im Sinne einer flächeneffizienten und funktionalen Erschließung ist zu prüfen, ob eine Bündelung mit anderen Erschließungsarten sinnvoll umgesetzt werden kann. Für gemeinsame Fahrbahnkörper von Kfz-Verkehr und Regiotram ist eine Breite von 8 m zu berücksichtigen. Die Trasse ist zudem so zu konzipieren, dass sie im Falle einer Nichtrealisierung der Regiotram eine alternative, sinnvolle Nutzung übernehmen

kann. Für die Trassierung ist ein Mindestradius von R = 145 m einzuhalten. Dieser wurde unter Abwägung einer möglichst effizienten Flächennutzung in den Kurvenbereichen und der fahrdynamischen Mindestanforderungen für eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 35 km/h festgelegt. Die Querungsstelle der Euregio-(EVS)-Strecke ist bereits unter Berücksichtigung eines möglichen zukünftigen zweigleisigen Ausbaus sowie einer perspektivisch möglichen, möglichst flächensparenden Unterquerung zu planen. Hierfür ist eine ausreichend große Fläche freizuhalten. Im Plangebiet ist mindestens ein Haltepunkt der Regiotram vorzusehen. Weitere Haltepunkte sind bei entsprechender städtebaulicher und verkehrlicher Begründung möglich.

Da der Großteil der Ziel- und Quellverkehre zu/vom AeroPark aufgrund der Lage im übergeordneten Verkehrsnetz über die A 44 und die Anschlussstelle Broichweiden zu erwarten ist, wird der Verteilungsfunktion und Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs L 223 / K 34 / Rampe A 44 eine zentrale Rolle zukommen. Dafür notwendige Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW werden auf Grundlage von Verkehrsprognosen und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen der betroffenen Knotenpunkte auf der L 223 durchgeführt.

Anforderungen des Schwerlastverkehrs sind angemessen zu berücksichtigen, insbesondere sind erforderliche Schleppkurven und Bewegungsflächen nachzuweisen. Die Haupterschließung ist für Sattelzüge sowie zweiachsige Bemessungsfahrzeuge sicherzustellen. Aufgrund der vorgesehenen gewerblichen Nutzungen sind auch die Anlieferungs- und Belieferungsverkehre der Produktionsstätten in die Erschließungsplanung einzubeziehen. Darüber hinaus ist die flugaffine Ausrichtung des Gewerbegebiets zu berücksichtigen, sodass die Verkehrsflächen und Knotenpunkte für die zu erwartenden Fahrzeugtypen ausreichend dimensioniert werden und die dafür erforderlichen Schleppkurven nachgewiesen werden können.

Zur Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs wird für den AeroPark 2 und 3 ein innovatives Mobilitätskonzept erstellt, das auch die bereits vorhandenen Kapazitäten des Mobility-Hubs im AeroPark 1 berücksichtigt. Aufgrund der Flächengröße mit 61 ha sind für den ruhenden Kfz-Verkehr in den Bauabschnitten 2 und 3 städtebauliche Strukturen zu schaffen, die sowohl eine Bündelung als auch gleichzeitig die Verteilung der Stellplatzflächen mit einer möglichst zügigen Erreichbarkeit der Arbeitsplätze berücksichtigt. In diesem Kontext sind verschiedene Lösungen wie z.B. ebenerdige Stellplatzanlagen, zentrale Besucherparkplätze, Hoch- und/oder Quartiersgaragen, Mobilitätshubs, Mobilitätsstationen sowie vereinzelte dezentrale Standorte denkbar. Als Grundvoraussetzung für eine Reduzierung des Pkw-Stellplatzbedarfs sind in diesem Zusammenhang bereits frühzeitig Flächen für eine ausreichende Anzahl an komfortablen Stellplatzanlagen für Fahrräder zu beachten.

Die Verbindung der Bauabschnitte im Norden und Süden der Start- und Landebahn über eine Trasse zwischen der K 34 und dem Flugplatzgelände sowie die Überleitung dieser Strecke auf eine innere Erschließungsachse, welche durch den gesamten AeroPark führt, stellt dazu eine wichtige Infrastrukturmaßnahme dar.

In diesem Zusammenhang soll ein Shuttle-Angebot mitgedacht werden, das täglich zwischen dem Mobililty-Hub im AeroPark 1, mehreren zentralen Haltepunkten im AeroPark 2 und 3 und dem Bahnhaltepunkt im Osten verkehrt. Intention des Shuttles soll es sein, für die Beschäftigten und Besuchenden, die mit ihrem Pkw täglich im BA 1 in den Mobility-Hub fahren oder perspektivisch regelmäßig mit der Euregiobahn oder Regiotram zum AeroPark fahren, ein Angebot für eine komfortable und möglichst zügige Erreichbarkeit der Arbeitsplätze bzw. Zielgebäude zu schaffen, ohne täglich längere Fußwege innerhalb des Gewerbegebiets in Kauf nehmen zu müssen. Der städtebauliche Entwurf soll die dazu notwendige Straßen- und Wegeinfrastruktur innerhalb des Plangebiets berücksichtigen.

Durch die Planung von einer oder ggf. zwei Bushaltestellen im AeroPark 2 und 3 soll darüber hinaus die Voraussetzung bzw. Infrastruktur dafür geschaffen werden, den Standort auch direkt mit dem Buslinienverkehr erreichen zu können.

Besondere Bedeutung kommt zudem der funktionalen Anbindung einzelner Nutzungen an die Flightline zu. Hierzu ist im Süden des 1. BA eine Flightline-Bebauung mit direkten Anbindungen an die Start- und Landebahn vorgesehen, um eine unmittelbare Verzahnung von Forschung, Entwicklung und prototypischen Testverfahren gewährleisten zu können. Die dort vorhandenen Gewerbegrundstücke verfügen dazu über eigene Rollwege auf das planfestgestellte Gelände des Forschungsflugplatzes. Eine vergleichbare Entwicklung ist auch im Norden von einem der vorgesehenen Bauabschnitte bei den Planungsentwürfen zu berücksichtigen.

3.4 Grün- und Freiraumgestaltung

Als integraler Bestandteil der Gesamtentwicklung ist die freiraumplanerische Konzeption zu entwickeln. Ziel ist die Ausbildung eines klimaangepassten „grün-blauen“ Städtebaus nach den Prinzipien der Schwammstadt mit hoher Aufenthaltsqualität und identitätsstiftenden Freiraumqualitäten. Die Inhalte und Zielsetzungen des „Leitfadens Klimafolgenanpassung in der Bauleitplanung“ des Deutschen Städte- und Gemeindebundes sind dabei als fachlicher Orientierungsrahmen zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang ist die besondere bioklimatische Funktion des Standorts als Kaltluftlieferant für das Umfeld zu sichern. Die Konzeption muss die spezifische Windströmung aus südöstlicher Richtung, die über das Plangebiet zum nördlich angrenzenden Forschungsflugplatz verläuft, durch eine entsprechende

Anordnung von Baukörpern und Freiräumen erhalten, sodass diese wichtige Belüftungsfunktion für das Flugplatzgelände nicht blockiert wird. Gleichzeitig ist die städtebauliche Gliederung so zu wählen, dass negative Windkanal- und Turbulenzeffekte innerhalb des AeroParks, insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen und in öffentlichen Räumen, vermieden oder minimiert werden, um eine hohe Aufenthaltsqualität im Freien zu gewährleisten. Die Freiraumplanung soll zudem durch gezielte Baumpflanzungen zur Windbremsung und Verschattung beitragen, um das Mikroklima auf den Gewerbegrundstücken positiv zu beeinflussen

Besonderes Augenmerk ist auf die Verknüpfung von Freiraumgestaltung, Regenwassermanagement, Klimaanpassung und ökologischem Ausgleich zu legen. Die Planung soll Maßnahmen zur Vorsorge gegenüber Starkregenereignissen und Hitzeentwicklungen integrieren.

Innovative Ansätze zu Themen wie kontrollierter Entwässerung, Retentionsflächen, Versickerung und Verdunstung, teildurchlässiger Oberflächen, minimierter Flächenversiegelung sowie natürlicher Kühlung und Albedo-Effekten sind in die Konzeption einzubeziehen. Darüber hinaus sind Frischluftschneisen, Straßenbäume sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas angemessen zu berücksichtigen.

Die Planung soll eine oder mehrere grün-blaue Achsen integrieren, die sowohl freiräumliche als auch wasserwirtschaftliche und klimatische Funktionen übernehmen. Aufenthaltsbereiche, Platzsituationen und attraktive Wegeverbindungen sind mit hoher gestalterischer Qualität auszubilden.

Darüber hinaus sind Maßnahmen wie Fassadenbegrünungen, Solargründächer sowie weitere Beiträge zur Förderung von Ökosystemleistungen in die Konzeption einzubeziehen.

3.5 Nachhaltigkeitsanforderungen

An die Entwicklung des Standortes werden hohe Anforderungen hinsichtlich Nachhaltigkeit, Klimaanpassung und Ressourceneffizienz gestellt. Die Planung soll innovative und zukunftsfähige Ansätze für einen nachhaltigen Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstandort aufzeigen.

Gefordert werden klimaresiliente städtebauliche und freiraumplanerische Konzepte, die den Auswirkungen von Hitze, Starkregen und Wind angemessen begegnen. Aspekte wie Flächeneffizienz, klimaangepasste Freiräume, nachhaltige Mobilität sowie ressourcenschonende Infrastruktur- und Energiekonzepte sind integraler Bestandteil der Aufgabe.

Im Mittelpunkt stehen die Entwicklung eines leistungsfähigen und flexiblen Flächenkonzepts, die Ausbildung eines grün-blauen Freiraumsystems, ein nachhaltiges Regenwassermanagement, die Stärkung des Umweltverbundes sowie ein zukunftsorientiertes Energie- und Infrastrukturkonzept. Dabei sind Photovoltaik, Abwärmenutzung, Smart-Grid-Ansätze, Solargründächer und weitere Maßnahmen einer möglichst klimaneutralen Gebietsentwicklung ebenso zu berücksichtigen wie standortspezifische Innovationsperspektiven.

Daneben sollen neue Energieträger und zukunftsfähige Energieinfrastrukturen berücksichtigt werden. Die Planung soll einen Beitrag zur Entwicklung eines innovativen und nachhaltigen Gewerbestandortes mit hoher ökologischer und gestalterischer Qualität leisten.

3.6 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Wirtschaftlich tragfähige und zugleich flexibel umsetzbare Konzepte sind aufzuzeigen, die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen gerecht werden. Die Planung soll sowohl kleinteilige Forschungs- und Entwicklungsnutzungen als auch größere produzierende Gewerbebetriebe ermöglichen.

Besondere Bedeutung kommt einer hohen Flächenflexibilität und langfristigen Entwicklungsfähigkeit zu. Die Bauabschnitte 2 und 3 sind als zusammenhängende Gesamtkonzeption zu entwickeln, wobei eine abschnittsweise Realisierung zu berücksichtigen ist. Im Rahmen des Wettbewerbs sind entsprechende Vorschläge unter Berücksichtigung der o.a. Rahmenbedingungen zu unterbreiten.

Die Entwürfe sollen robuste und wirtschaftlich umsetzbare Erschließungs-, Freiraum- und Grundstücksstrukturen aufweisen und gleichzeitig hohe Anforderungen an Nachhaltigkeit, Aufenthaltsqualität und Standortidentität erfüllen.

3.7 Technische Rahmenbedingungen

Die Entwürfe sind so zu entwickeln, dass der jeweilige Entwurf als Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplans dienen kann und eine planungsrechtliche Sicherung nach den Vorgaben der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) ermöglicht.

Speziell sind Vorgaben zu Gebäudehöhen (s. Abb. 13: Hindernisfreiflächenplanung), Abstandsflächen, Erschließungsanforderungen sowie technischen Restriktionen innerhalb des Gebietes einzuhalten.

Erwartet wird eine hohe Flexibilität für unterschiedliche Unternehmensgrößen und Gebäudetypologien – von kleinteiligen Forschungs- und Entwicklungsmodulen bis hin zu großflächigen Produktions- und Technologiebauten.

Innerhalb des Bauabschnitts 2 verläuft eine unterirdische Produktenfernleitung mit einem 10 m breiten Schutzstreifen (*vgl. Abb. 15*). Dieser schränkt insbesondere die Bebaubarkeit des Eckgrundstücks am Erschließungskreisverkehr der K 34 ein. Innerhalb des Schutzstreifens sind bauliche Anlagen grundsätzlich nicht zulässig.
Im Rahmen der weiteren Planung wird eine Verlegung der Leitung an den äußersten Rand des Plangebietes geprüft. Die Wettbewerbsarbeiten sollen eine städtebauliche Konzeption entwickeln, die sowohl bei Erhalt der bestehenden Leitungsführung als auch bei einer möglichen Umlegung der Leitung umsetzbar ist.

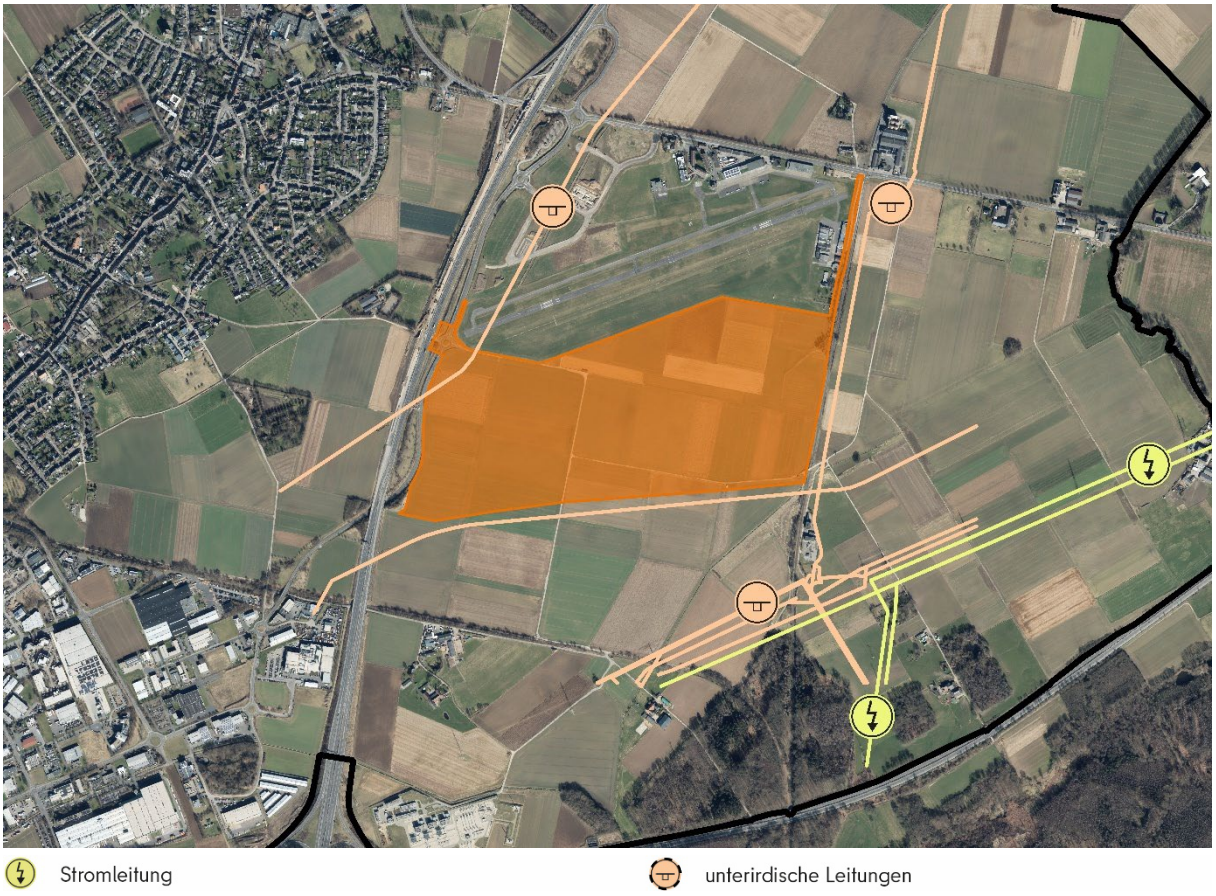


Abbildung 15: *Unmittelbare Leitungsverläufe innerhalb sowie im Umfeld des Plangebietes | Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen (2026), Geobasis.NRW (2026), bearbeitet durch ISR*

Ergänzend sind Anforderungen des Immissionsschutzes sowie Auswirkungen des Flugplatzbetriebs und angrenzender Verkehrsachsen in die Planung einzubeziehen. Aufenthaltsbereiche sind unter Berücksichtigung der Lärmsituation angemessen anzuordnen.

3.8 Zeitschiene / Bauabschnitte

Die Wettbewerbsarbeiten sollen eine schrittweise Realisierung ermöglichen und gleichzeitig eine konsistente Gesamtentwicklung des Standortes gewährleisten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Bauabschnitt 2 mit einer Fläche von ca. 30 ha und der Bauabschnitt 3 mit einer Fläche von rund 31 ha sowie einzelne Teilbereiche innerhalb der Bauabschnitte zeitlich versetzt umgesetzt und erschlossen werden können.

Die Teilnehmenden sind aufgefordert, eine geeignete Abgrenzung der beiden Bauabschnitte im Sinne einer schlüssigen Realisierungsstrategie zu entwickeln.

Ziel ist es, sowohl für den Bauabschnitt 2 als auch für den Bauabschnitt 3 eigenständig funktionsfähige Lösungen zu entwickeln, die sich im Endausbau zu einem gestalterisch und funktional einheitlichen Gesamtgebiet ergänzen. Über die Bauabschnitte 2 und 3 hinaus weist der Regionalplan (*vgl. Abb. 8*) südlich des Bauabschnitts 3 eine potentielle Entwicklungsfläche aus. Für einen möglichen vierten Bauabschnitt besteht derzeit jedoch keine konkrete Entwicklungsplanung. Gleichwohl soll der städtebauliche Entwurf an der südlichen Grenze des Bauabschnitts 3 potentielle Anknüpfungspunkte für eine spätere Gebietserweiterung berücksichtigen, ohne eine solche Entwicklung vorwegzunehmen oder auszuschließen.

Teil C

Wettbewerbsbedingungen

4. Wettbewerbsbedingungen

Die Ausloberin, die Teilnehmenden, das Preisgericht sowie die Vorprüfenden erkennen durch die Teilnahme die Verfahrensbedingungen und -inhalte als verbindlich.

4.1 Ausloberin des Wettbewerbs

Aachener Kreuz Merzbrück GmbH & Co. KG
Klosterstraße 33
52146 Würselen

Ansprechpersonen:
Herr Alexander Göbbels (AKM)
Herr Stefan Kadansky-Sommer (AKM)
Frau Laura Eberle (Stadt Würselen)

4.2 Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung
Friedrich-Ebert-Straße 8
40210 Düsseldorf

Ansprechpersonen:
Frau Christina Schlottbom
Herr Kevin Giertz

4.3 Registriernummer des Wettbewerbs

Die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen hat bei der Vorbereitung des Wettbewerbs mitgewirkt und das Verfahren unter der Nummer WB 23-26 registriert. Mit der Registrierung wird bestätigt, dass die Teilnahme- und Wettbewerbsbedingungen der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) entsprechen.

4.4 Gegenstand des Wettbewerbs

Gegenstand des Verfahrens ist die Entwicklung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes für den AeroPark 2 und 3 am Forschungsflugplatz Würselen-Aachen in der Stadt Würselen.

4.5 Art des Wettbewerbs

Der voraussichtliche Auftragswert überschreitet den EU-Schwellenwert für Dienstleistungen in Höhe von aktuell 216.000,00 EUR netto. Der Wettbewerb wird als nichtoffener, einphasiger Realisierungswettbewerb nach RPW 2013 mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren und nachgeschaltetem Verhandlungsverfahren gemäß § 17 (5) VgV durchgeführt.

Das Wettbewerbsverfahren ist anonym.

4.6 Zulassungsbereich, Wettbewerbssprache

Der Zulassungsbereich umfasst die EWR-Mitgliedsstaaten und diejenigen Staaten, die Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA sind.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

4.7 Teilnahmeberechtigung

Das Wettbewerbsverfahren ist auf 15 Teilnehmende begrenzt. Die Ermittlung der 15 Teilnehmenden erfolgt ausschließlich im Rahmen eines EU-weiten Bewerbungsverfahrens mit anschließendem Losverfahren.

Der Wettbewerb richtet sich an Bewerbende oder Bewerbergemeinschaften, bestehend aus Stadtplanerinnen und Stadtplanern sowie Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten. Die Abdeckung beider Disziplinen Stadtplanung und Landschaftsarchitektur kann sowohl durch einen Einzelbewerber als auch durch die Bildung einer Bewerbergemeinschaft erfolgen.

Juristische Personen sind teilnahmeberechtigt, wenn der satzungsmäßige Geschäftszweck auf Planungsleistungen ausgerichtet ist, die der Wettbewerbsauf-

gabe entsprechen. Außerdem müssen die zu benennenden bevollmächtigten Vertretenden und die Verfassenden der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen, die an natürliche Personen gestellt werden (§ 4 Abs. 1 RPW).

Ist die Berufsbezeichnung im jeweiligen Heimatstaat nicht gesetzlich geregelt, erfüllt die fachlichen Anforderungen als Stadtplaner/Stadtplanerin und Landschaftsarchitekt/Landschaftsarchitektin, wer über ein Diplom bzw. Prüfungszeugnis oder einen sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung der Richtlinie 2013/55/EU entspricht. Bewerbergemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft die fachlichen Anforderungen und die Bewerbergemeinschaft insgesamt die sonstigen Zulassungsvoraussetzungen erfüllt.

Bewerbergemeinschaften natürlicher und / oder juristischer Personen sind teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft die fachlichen Anforderungen gemäß nachfolgender Ziffer 1 oder 2 und die Bewerbergemeinschaft diese fachlichen Anforderungen insgesamt erfüllt, jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft die Eigenerklärungen gemäß nachfolgenden Ziffern 3 bis 8 abgibt und die Bewerbergemeinschaft die Eigenerklärung gemäß nachfolgender Ziffer 9 abgibt.

Die Bewerberinnen und Bewerber bzw. Bewerbergemeinschaften müssen nachweisen, dass Sie die folgenden Zulassungskriterien erfüllen:

1. für den/die **Stadtplaner/Stadtplanerin**: Nachweis über die Berechtigung zum Führen der Berufsbezeichnung **„Stadtplaner/Stadtplanerin“ (Kammernachweis)**

2. für den/die **Landschaftsarchitekten/Landschaftsarchitektin**: Nachweis über die Berechtigung zum Führen der Berufsbezeichnung **„Landschaftsarchitekten/Landschaftsarchitektin“ (Kammernachweis)**

3. Eigenerklärung, dass sich kein Mitglied des Teilnehmenden (Partner, freie Mitarbeiter, Angestellte) separat bewirbt bzw. beteiligt und dass ein Verstoß hiergegen zum nachträglichen Ausschluss aller Bewerbungen bzw. Arbeiten führt.

4. Eigenerklärung, dass kein Teilnahmehindernis nach § 4 Abs. 2 RPW 2013 vorliegt.

5. Eigenerklärung, dass eine Anmeldung bei der Berufsgenossenschaft vorhanden ist oder diese nicht notwendig ist.

6. Eigenerklärung, dass keine Ausschlussgründe aufgrund der EU-Verordnung 2022/576 (Russland-Sanktionen) vorliegen.

7. Eigenerklärung, dass kein zwingender Ausschlussgrund nach § 123 Abs. 1 GWB vorliegt.

8. Eigenerklärung, dass kein fakultativer Ausschlussgrund nach § 124 Abs. 1 GWB vorliegt.

9. Eigenerklärung, dass der Bewerber bzw. die Bewerbergemeinschaft im Falle der Auswahl am Wettbewerb teilnehmen wird.

Der Nachweis von Referenzen ist zur Teilnahme am Wettbewerb nicht erforderlich, sondern ist Teil der Eignungsprüfung im anschließenden Verhandlungsverfahren.

Aus allen Bewerbungen werden 15 Teilnehmende und 10 nachrückende Büros ausgelost. Nach der Auslosung werden die ausgelosten Bewerbungen formal und inhaltlich geprüft. Nach Nachforderung unvollständige Bewerbungen werden ausgeschlossen. Ebenfalls ausgeschlossen werden Teilnahmeanträge von Bewerbenden, bei denen ein zwingender Ausschlussgrund nach § 123 GWB oder ein Teilnahmehindernis nach § 4 Abs. 2 RWP 2013 vorliegt. Bei Vorliegen von Ausschlussgründen gemäß § 124 GWB steht ein Ausschluss im Ermessen der auslobenden Stelle. Im Fall von Absagen geloster Teilnehmer werden die Nachrücker bis zum Tag vor dem Einführungskolloquium in der Reihenfolge der Losziehung zur Teilnahme aufgefordert. Aus Gleichbehandlungsgründen ist ein Nachrücken in den Teilnehmerkreis nur bis zum Tag vor dem Einführungskolloquium möglich.

Zur Sicherstellung eines transparenten, diskriminierungsfreien und europarechtskonformen Verfahrens wird auf eine gesonderte Setzung von Teilnehmenden verzichtet.

Die Zulassung durch das Auswahlverfahren gilt zunächst nur für den Wettbewerb selbst. Nach dem Wettbewerb erfolgt eine gesonderte Eignungsprüfung nach der VgV.

4.8 Teilnehmende

Folgende Teilnehmende wurden durch das vorgeschaltete Bewerbungsverfahren ausgewählt:

1. .
2. .
3. .
4. .
5. .
6. .

7. .
8. .
9. .
10. .
11. .
12. .
13. .
14. .
15.

4.9 Preisgericht

Das Preisgericht zur Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten setzt sich aus den folgenden Personen zusammen, die ihr Amt persönlich und unabhängig, allein nach fachlichen Gesichtspunkten ausüben.

4.9.1 Stimmberechtigte Mitglieder

Fachpreisgericht

1. Prof. Rolf-Egon Westerheide, Architekt und Stadtplaner, Aachen
2. Prof. Norbert Kloeters, Landschaftsarchitekt, Aachen
3. Volker Kleinekort, Architekt und Stadtplaner, Düsseldorf
4. Heike Ohlmann, Stadtplaner, Technische Beigeordnete der Stadt Würselen
5. Susanne Lo Cicero-Marenberg, Stadtplanerin, Technische Dezernentin der StädteRegion Aachen
6. Marijanna Gutte, Landschaftsarchitektin, Düsseldorf

Sachpreisgericht

1. Roger Nießen, Bürgermeister der Stadt Würselen
2. Guido Benend, Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt und Stadtentwicklung
3. Ruth Roelen, Geschäftsführerin der Forschungsflugplatz Würselen-Aachen GmbH
4. Marvin Kouchen, Geschäftsführer, Aachener Kreuz Merzbrück GmbH & Co. KG
5. Nathalie Becker, Referentin für Strukturwandel, StädteRegion Aachen

4.9.2 Stellvertretende Mitglieder

Fachpreisgericht

1. Benjamin Gard, Stadtplaner, Amtsleitung Planungsamt (A 61), Stadt Würselen
2. Bianca Porath, Landschaftsarchitektin, Essen
3. Jochen König, Architekt und Stadtplaner, Aachen
4. Susanne Gombert, Stadtplanerin, Düsseldorf
5. Frank Flor, Landschaftsarchitekt, Köln

Sachpreisgericht

1. Gerald Artkämper, Amtsleitung Tiefbauamt (A 66), Stadt Würselen
2. Özlem Aksu-Saltan, Architektin, stellv. Amtsleitung Bauordnungsamt (A 63), Stadt Würselen
3. Sven Rachau, Stellv. Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt und Stadtentwicklung
4. Ralph Leroy, Prokurist, Aachener Kreuz Merzbrück GmbH & Co. KG

4.9.3 Sachverständige Berater und Beraterinnen (ohne Stimmrecht)

- N.N., CDU-Fraktion
- N.N., SPD-Fraktion
- N.N., AfD-Fraktion
- N.N., Fraktion Die Grünen
- N.N., FDP-Fraktion
- N.N., Fraktion Die PARTEI
- N.N., Fraktion Die Linke
- N.N., Bodendenkmalpflege, LVR

4.9.4 Vorprüfung

Die Vorprüfung der Arbeiten erfolgt durch das betreuende Büro und Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Ausloberin.

- Alexander Göbbels, Aachener Kreuz Merzbrück GmbH & Co. KG
- Stefan Kadansky-Sommer, Aachener Kreuz Merzbrück GmbH & Co. KG
- Laura Eberle, Planungsamt (A 61), Stadt Würselen
- Christina Schlottbom, Stadtplanerin und Landschaftsarchitektin, ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

- Kevin Giertz, Raumplaner, ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Personen bzw. zu beteiligende Ämter als Vorprüfende zu benennen.

4.10 Wettbewerbsunterlagen

Folgende Unterlagen werden allen Teilnehmenden zur Verfügung gestellt:

1. Auslobung
2. Plangrundlage (dxf / dwg, inklusive Geländehöhen)
3. Luftbilder
4. Leitfaden Klimafolgenanpassung in der Bauleitplanung
5. Musterlayout
6. Formblatt für die Flächenberechnung
7. Formblatt für die Verfassendenerklärung
8. Planung AIC
9. Hindernisfreiflächensystem
10. Masterplan 2021 – Flughafen Merzbrück

Die Teilnehmenden verpflichten sich, die Unterlagen ausschließlich zur Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe zu nutzen.

4.11 Wettbewerbsleistungen

Jede/r Teilnehmende darf nur eine Wettbewerbsarbeit einreichen. Varianten, auch als Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zugelassen. Wettbewerbsarbeiten mit Minderleistungen können vom Preisgericht zugelassen werden, wenn eine Beurteilung möglich ist. Mehrleistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen und in der Preisgerichtssitzung abgedeckt.

Die vorgegebenen Blattschnitte und die Blattausrichtung sind unbedingt einzuhalten. Dies dient vor allem der besseren Vergleichbarkeit der Konzepte durch das Preisgericht und der optimalen Darstellung der Pläne in der Dokumentation.

Nachfolgende Wettbewerbsleistungen sind durch die Teilnehmenden auf **maximal 3 Plänen (Querformat), davon 1 DIN A0 und 2 Pläne in der Größe 1400 *841 mm** zu erbringen.

Abgabeleistungen:

- **Leitidee / Einordnung in die Umgebung M 1:5.000, genordet**
  Darstellung des Plangebietes zur Einbindung in die Umgebung einschließlich der Anknüpfungspunkte und Wegebeziehungen.

- **Gesamtlageplan M 1:1.000, genordet**
  Darstellung des Gestaltungskonzeptes mit Aussagen und Einordnung in die angrenzende Struktur des Umfeldes mit folgenden Eintragungen:
  - vorhandene Vegetation mit realem Kronendurchmesser
  - vorhandene Bebauung
  - Gliederung und Nutzung der Flächen
  - schematische Darstellung weiterer Gestaltungselemente

- **zwei Freiraumplanerische Detailansichten, nach Wahl M 1:500**
  Darstellungen der Gestaltqualität als Aufsicht mit Oberflächengestaltung, Materialien, Farbigkeit, Möblierung, Beleuchtung, Vegetation, baulichen Strukturen

- **Mobilitätskonzept, o. M.**
  Aussagen zur konfliktfreien Verkehrsorganisation sowie zur Erreichbarkeit aller Verkehrsteilnehmenden und den Anknüpfungspunkten an die Umgebung. Aussagen zur Barrierefreiheit.

- **Begrünungskonzept, o. M.**
  Konzeptionelle Darstellung des Begrünungskonzepts (insb. Vernetzung der Grünstrukturen, Gehölzverteilung, Anordnung von Grünflächen, Randeingrünung sowie Dach- und Fassadenbegrünung) sowie erste Vorschläge zu den einzelnen Begrünungselementen und Pflanzungen. (Ein detaillierter Pflanzplan mit konkreten Pflanzenarten oder Stückzahlen ist ausdrücklich nicht gefordert).

- **Zwei Funktionsschnitte (2 Querschnitte), M 1:500**

- **Zwei Perspektiven, je max. DIN A3**
  Zwei aussagekräftige Perspektiven zur Vermittlung der Atmosphäre und der räumlichen Situation. In den Perspektiven sind die Gebäude des Umfeldes sowie die Bestandsbäume mit realen Kronenhöhen und -durchmessern darzustellen.

- **Piktogramm zu Nutzungen, weitere frei wählbar**

- **Ergänzende textliche Erläuterungen**

In den Plangrundlagen steht ein Probelayout als Orientierung zur Verfügung. Dieses ist jedoch nicht verbindlich einzuhalten.

Erläuterungstext auf maximal zwei DIN A4 Seiten
Vorprüfpläne (mit den Darstellungen der Präsentationspläne)
Verfassererklärung gemäß Formular

Übersicht zur Abgabe der analogen Unterlagen

- 1 Plansatz Präsentationspläne für die Preisgerichtssitzung (gerollt)
- 1 Plansatz für die Vorprüfung (in Originalgröße auf DIN A4 gefaltet)
- 1 Plansatz für die Vorprüfung (auf DIN A3 verkleinert)
- Erläuterungsbericht (max. zwei DIN A4 Seiten)
- Flächenberechnung
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen (auf DIN A4)
- Verfassendenerklärung im separaten verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag mit Kennzahl
- Formblatt zur anonymen Mailadresse

Übersicht zur Abgabe der digitalen Daten:

- Präsentationspläne und Vorprüfpläne als pdf-Dateien in hoher druckfähiger Auflösung (min. 300 dpi) und reduzierter Auflösung (150 dpi)
- Zeichnungen als dwg /dxf – Datei für die Vorprüfung
- Alle auf den Plänen abgebildeten Bilddaten als Einzeldateien (jpg, tiff oder pdf)
- Erläuterungsbericht als pdf- und docx-Datei
- Flächenberechnung als pdf- und xlsl-Datei

4.12 Preisgerichtsvorbesprechung, Rückfragen- und Einführungskolloquium

Das Preisgericht wirkt nach § 2 (3) RPW 2013 an der Vorbereitung der Auslobung mit. Die **Preisgerichtsvorbesprechung** findet gemeinsam mit der auslobenden Stelle statt.

Rückfragen können bis zum 20.11.2026 an **wettbewerbe@isr-planung.de** gerichtet werden.

Es ist vorgesehen, Rückfragen in einem **Kolloquium** gemeinsam mit der auslobenden Stelle, dem Preisgericht und den Teilnehmenden zu erörtern. Die Teilnahme am Kolloquium wird allen Teilnehmenden dringend empfohlen.

Das Protokoll des Kolloquiums wird inkl. Beantwortung der Rückfragen innerhalb von sieben Tagen nach dem Kolloquium an alle Teilnehmenden und das Preisgericht versandt und verbindlicher Bestandteil der Auslobung.

Nach dem Kolloquium eingehende Rückfragen können in der Regel nicht beantwortet werden. Mündliche oder telefonische Anfragen, die sich auf den Inhalt des Wettbewerbs beziehen, können nicht beantwortet werden.

4.13 Abgabe und Kennzeichnung Wettbewerbsarbeit

Die Abgabe aller **digitalen Unterlagen** erfolgt bis spätestens zum **16.02.2027 16:00 Uhr.** Die Unterlagen sind anonymisiert und unter Angabe einer Kennzahl elektronisch über die Vergabeplattform www.dtvp.de einzureichen.

Die **Papierunterlagen** sind anonymisiert und unter Angabe einer Kennzahl bis spätestens zum **16.02.2027, 16:00 Uhr**

an

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Stichwort „Würselen AeroPark 2 und 3“

Friedrich-Ebert-Straße 8

40210 Düsseldorf

zu senden oder dort abzugeben.

Als Zeitpunkt der Einlieferung gilt:

- die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Datums- oder Zeitangabe, wenn die Arbeit bei der angegebenen Adresse persönlich abgegeben wird,
- dass auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum, unabhängig von der Uhrzeit,

Die Teilnehmenden sorgen dafür, dass sie den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen können. Da der Stempel auf dem Versandgut oder der Begleitzettel ein Datum aufweisen kann, das nach dem Abgabetermin liegt, ist der Einlieferungsschein maßgebend. Einlieferungsscheine sind daher bis zum Abschluss des

Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen. Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zustellung durch ein Versandunternehmen als Absender die Anschrift der Wettbewerbsbetreuung zu verwenden.

Das Versandgut ist deutlich lesbar mit der Kennziffer und der Aufschrift **„AeroPark“** zu versehen.

Über die Zulassung rechtzeitig bei dem Versandunternehmen eingelieferter Wettbewerbsarbeiten, die später als 14 Tage nach dem Einlieferungstermin eintreffen, entscheidet das Preisgericht.

Die Teilnehmenden haben ihre Wettbewerbsarbeit in allen Teilen nur durch eine Kennzahl zu bezeichnen. Die Kennzahl muss aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern bestehen und auf jedem Blatt und jedem Schriftstück in der rechten oberen Ecke angebracht sein. Bei mehrseitigen Dokumenten (z.B. Erläuterungsbericht) ist es ausreichend, wenn die Seiten zusammengeheftet werden und die erste Seite mit der Kennzahl versehen wird.

Die Verfassendenerklärung ist auf dem beigefügten Formblatt auszufüllen und in einem mit der Kennzahl versehenen, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag einzureichen. Die Kennzahl darf keine Rückschlüsse auf die Wettbewerbsteilnehmenden (Geburtstag, Telefonnummer o.ä.) zulassen.

4.14 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Arbeiten werden anhand der folgenden Kriterien beurteilt (ohne Rangfolge):

- Leitbild und entwurfsbestimmende Grundidee
- Städtebauliche Qualität
- Freiraumplanerische Qualität
- Realisierungsfähigkeit und Umsetzungsfähigkeit
- Flächeneffizienz
- Innovationsgrad der vorgeschlagenen Lösung, insbesondere im Hinblick auf die Flexibilität der baulichen Anlagen
- Nachhaltigkeit des vorgeschlagenen Konzeptes

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen

- termingerecht eingegangen sind
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen

Inhaltlich bindende Vorgaben, deren Nichteinhaltung zum Ausschluss der Arbeit führen, werden nicht festgelegt. Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht.

4.15 Wettbewerbssumme und Preisgelder

Die auslobende Stelle stellt eine Wettbewerbssumme in Höhe von insgesamt **214.000 €** netto zur Verfügung. Hiervon werden 75.000 € netto als Aufwandentschädigung zu gleichen Teilen auf die Teilnehmenden (z.B. 5.000€ bei 15 Teilnehmenden) welche fristgerecht eine wertbare Arbeit einreichen aufgeteilt. Die übrigen 139.000 € netto werden wie folgt aufgeteilt.

1. Preis:	55.600 € netto
2. Preis:	34.750 € netto
3. Preis:	20.850 € netto
Anerkennungen	27.800 € netto

Die Preise und Anerkennungen werden nach Entscheidung des Preisgerichts unter Ausschluss des Rechtsweges zugeteilt. Die Aufteilung der Wettbewerbssumme (Preise, ggf. Anerkennungen sowie Aufwandsentschädigungen) kann durch einstimmigen Beschluss des Preisgerichts neu festgelegt werden. Die ausgelobte Wettbewerbssumme ist dabei auszuschöpfen.

Mit dieser Zahlung erlöschen alle Rechtsansprüche bezüglich Honorarforderungen der Teilnehmenden gegenüber dem Auslober für die in dem Wettbewerb zu erbringenden Leistungen.

Teilnehmende Büros mit Geschäftssitz in Deutschland erhalten das Preisgeld zzgl. aktuell gültiger Mehrwertsteuer. Ausländische Büros erhalten das Preisgeld und die Aufwandsentschädigung netto. Die Mehrwertsteuer wird von der auslobenden Stelle in Deutschland abgeführt.

4.16 Abschluss des Planungswettbewerbs

Das Preisgericht benachrichtigt die Verfasser und Verfasserinnen der ausgezeichneten Arbeiten unter dem Vorbehalt der abschließenden Prüfung der Teilnahmeberechtigung unmittelbar nach seiner Entscheidung.

Das Ergebnis wird allen Teilnehmenden, dem Preisgericht und der AKNW innerhalb von 14 Tagen durch Zusendung der Niederschrift zur Verfügung gestellt.

Das Wettbewerbsergebnis wird gegebenenfalls in der Fachpresse veröffentlicht. Alle eingereichten Arbeiten werden gemäß den Vorgaben der RPW 2013 nach Abschluss des Wettbewerbes öffentlich ausgestellt. Ort und Datum werden spätestens im Protokoll der Preisgerichtssitzung bekannt gegeben.

4.17 Eigentum und Urheberrecht, Rückversand

Bezüglich des Rechtes zur Nutzung der Wettbewerbsarbeiten und des Urheberrechtsschutzes der Teilnehmenden gilt § 8 (3) RPW.

Die Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin unter Angabe der Verfassenden veröffentlicht werden. Sie dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn die Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt sind. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetzt bei den Verfassern. Die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmenden, die bei der Auftragsvergabe nicht berücksichtigt wurden, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Rückversand regelt § 8 (4) RPW 2013. Sofern Unterlagen auf Anforderung der Teilnehmenden zurückgesandt werden, gehen die Kosten zu Lasten der Teilnehmenden.

4.18 Art, Umfang und Bedingungen der vorgesehenen Beauftragung

Im Falle der Umsetzung des Projekts beauftragt die Ausloberin gemäß § 8 (2) RPW, einen der Preistragenden, in der Regel den/die Gewinner*in, unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichts mit den weiteren Planungsleistungen, sofern kein wichtiger Grund gegen eine weitere Beauftragung spricht und soweit und sobald die dem städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahren zugrunde liegende Aufgabe weiter konkretisiert werden soll. Der Siegerentwurf dient als Grundlage für den zukünftigen Bebauungsplan für das Plangebiet.

Eine weitere Beauftragung der Leistungen der Bauleitplanung wird nicht in Aussicht gestellt.

Die Vergabe der weiteren Planungsleistungen erfolgt im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens ohne Teilnahmewettbewerb nach § 14 Abs. 4 Nr. 8 VgV. Die Vergabe steht unter Genehmigungs- und Finanzierungsvorbehalt.

Städtebauliche Leistungen
Weitere Bearbeitung der Aufgabe zum Städtebaulichen Entwurf auf Grundlage der AHO Nr. 42 „Besondere Leistungen zur Flächenplanung" - Städtebaulicher Entwurf (Leistungsphase 1 – 3), HOAI 2021 als Vorstufe zum Rechtsplan mit allen dafür erforderlichen Leistungen der Leistungsphasen 1 bis 3.

Freiraumplanerische Leistungen
Weitere Bearbeitung der Aufgabe zum Freiräumlichen Entwurf auf Grundlage des Merkblatts 52 AKBW (Leistungsphase 1-3) als Vorstufe zum Rechtsplan mit allen dafür erforderlichen Leistungen der Leistungsphasen 1 bis 3.

Die Auftragsvergabe erfolgt in einem nachgeschalteten Verhandlungsverfahren (§ 14 (4) Nr. 8 VgV). Basis für das Verhandlungsverfahren ist der hier beschriebene Wettbewerb nach RPW 2013. Es ist beabsichtigt, dass zunächst nur mit dem/der Gewinner*in bzw. dem/der ersten Preisträger*in eine Verhandlung geführt wird. Sollte eine solche Verhandlung nicht zum Vertragsschluss führen, werden alle Preisträger*innen des Wettbewerbs zur Teilnahme an dem Verhandlungsverfahren aufgefordert. Teilnehmende am Verhandlungsverfahren sind die Preisträger*innen, wie sie in dem Protokoll des Preisgerichtes benannt sind. Ist Preisträger*in eine Bewerbergemeinschaft, erfolgt die Beauftragung an die Bewerbergemeinschaft.

Die Eignungskriterien für das Verhandlungsverfahren sind:

a) wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 45 VgV)

- Gesamtumsatz des Unternehmens in den letzten 3 abgeschlossenen Geschäftsjahren

b) Technische und berufliche Leistungsfähigkeit (§ 46 VgV)

- Befähigung und Erlaubnis zur Berufsausübung (§ 75 Abs. 1 VgV)
- Angaben zu Referenzen mit folgenden Anforderungen:
  - Nachweis mindestens einer Referenz aus den letzten fünf Jahren für das Leistungsbild „Städtebaulicher Entwurf“ (im Sinne des AHO-Hefts Nr. 42, „Besondere Leistungen zur Flächenplanung“), die die Leistungsphasen 1 bis 3 zum Gegenstand hatte
  - Nachweis mindestens einer Referenz aus den letzten fünf Jahren, für das Leistungsbild „Freiräumlicher Entwurf“ (im Sinne des Merkblatts 52 AKBW) die die Leistungsphase 1-3 zum Gegenstand hatte

4.19 Gewichtung des Wettbewerbsergebnisses im Falle eines anschließenden Verhandlungsverfahrens

Der Zuschlag wird, soweit die Verhandlungen mit dem 1. Preisträger nicht zu einem Vertragsschluss führen, auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt. Das wirtschaftlichste Angebot ist das, welches die höchste Gesamtpunktzahl aufweist. Die Zuschlagskriterien und deren Gewichtung werden wie folgt festgelegt. Insgesamt können danach maximal 100 Punkte erreicht werden

:**1. Platzierung aus dem vorausgehenden Wettbewerb:** 50 %

Die Wettbewerbsergebnisse werden wie folgt in das Verfahren übertragen:

Erstplatzierter Entwurf:	50 Punkte
Zweitplatzierter Entwurf:	35 Punkte
Drittplatzierter Entwurf:	15 Punkte

2. Bereitschaft zur Umsetzung der Weiterentwicklung des Entwurfes auf Grundlage der Empfehlungen und Überarbeitungshinweise des Preisgerichts: 15 %

Die uneingeschränkte Bereitschaft, alle Empfehlungen und Überarbeitungshinweise des Preisgerichts zu übernehmen, wird mit 15 Punkten bewertet. Bei Einschränkungen der Bereitschaft wird in Abhängigkeit des Umfangs der Einschränkungen im pflichtgemäßen Ermessen eine Abstufung vorgenommen. Bei gänzlich fehlender Bereitschaft werden 0 Punkte vergeben.

3. Honorar für die Planungsleistungen gemäß Honorarangebot: 25 %

Das Angebot mit dem günstigsten Preis (Gesamtangebotspreis netto unter Berücksichtigung eines etwaigen im Angebotsschreiben gewährten Preisnachlasses) erhält 25 Punkte. Ein Angebot das um mindestens das 1,5 fache darüber liegt, erhält 0 Punkte. Dazwischen wird linear interpoliert, gerundet auf zwei Nachkommastellen.

4. **Berufserfahrung des Projektleiters:** 10 %

   Bewertet wird die Berufserfahrung des vorgesehenen Projektleiters anhand der einschlägigen Erfahrungen (Ausführungszeiträume aus gleichzeitig laufenden Aufträgen werden nicht addiert). Die Referenzprojekte zum Nachweis der Berufserfahrung müssen die Erbringung von städtebaulichen Leistungen im Rahmen der Flächenplanung oder freiraumplanerischen Leistungen im Rahmen der Landschaftsplanung zum Gegenstand gehabt haben. Die volle Punktzahl von 10 Punkten erhält ein Bieter, der mit seinem Angebot eine einschlägige Berufserfahrung des vorgesehenen Projektleiters von mehr als 10 Jahren nachweisen kann. Eine Punktzahl von 5 Punkten wird vergeben, wenn der vorgesehene Projektleiter eine einschlägige Berufserfahrung von mehr als 5 Jahren nachweisen kann. Kann der Bieter nur eine einschlägige Berufserfahrung von 5 Jahren oder weniger als 5 Jahren nachweisen, erhält er null Punkte.

Der Zuschlag erfolgt dann an das Angebot, welches die genannten Kriterien am besten erfüllt.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Preistragenden bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

4.20 Behandlung von Verfahrensrügen

Die am Wettbewerb beteiligten Büros können Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren gegenüber der Ausloberin rügen. Die Rüge muss innerhalb von 10 Werktagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bei der Ausloberin eingehen. Diese trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit der zuständigen Architektenkammer Nordrhein-Westfalen.

Im Anwendungsbereich der Vergabeverordnung (VgV) wird zudem ausdrücklich auf die vergaberechtlich erforderlichen Vorgehensweisen (Rügepflichten) und Fristen für die Einlegung von Rechtsbehelfen in § 160 Abs. 3 GWB hingewiesen. Zuständige Stelle für die Einleitung von Nachprüfungsverfahren ist die Vergabekammer Westfalen.

4.21 Datenschutz

Mit der Teilnahme am Wettbewerb – ob im Rahmen von Preisgericht, Vorprüfung oder Teilnehmendenkreis (inkl. angestellten Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen/Sonderfachleuten) – wird dem betreuenden Büro bzw. der auslobenden Stelle das Recht eingeräumt, personenbezogene Daten zu erheben, für die Dauer des Verfahrens zu speichern und im erforderlichen Umfang in Dokumenten (hier z.B. Auslobung, Protokolle von Sitzungen, Vorprüfberichte, Pressemitteilungen, Dokumentation, Vergabe) zu verwenden und zu kommunizieren. Es sind dies:

- Name, Vorname, Gender, akad. Grad/Titel
- Berufsbezeichnung
- Organisation
- Anschrift
- Telefon
- E-Mail

4.22 Änderungsvorbehalt

Die Ausloberin behält sich das Recht vor, Änderungen und Ergänzungen in der Auslobung und der Aufgabenstellung ausschließlich im Rahmen des protokollierten Rückfragenkolloquiums während der Bearbeitungsphase vorzunehmen. Änderungen und Ergänzungen außerhalb dieses Verfahrens sind ausgeschlossen.

4.23 Termine

Bekanntmachung	06.10.2026 bis 08.11.2026
Bewerbungsfrist	05.11.2026
Auslosung der Büros	09.11.2026
Versand der Auslobungsunterlagen	13.11.2026
Rückfragenfrist	20.11.2026
Preisgerichtsvorbesprechung	24.11.2026, 09:30 Uhr
Rückfragenkolloquium	24.11.2026, 12:30 Uhr
Abgabe	16.02.2027
Preisgerichtssitzung	18.03.2027, 09:30 Uhr
Ausstellungseröffnung / Ausstellung	im Anschluss

Aachener Kreuz Merzbrück
GmbH & Co.KG

ISR
Innovativ in Stadt + Raum