

**Frage 1:** Ist es richtig, dass sich der städtebauliche Entwurf des „Rathaus-Quartiers“ im InHK 2 nicht an den Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 89 (insbes. Die Baugrenze südl. Der Dürener Straße) orientiert hat?

Antwort: In allen Gesprächen zur Entwicklung des ehem. City-Center/ Hertie-Areals ist von den potentiellen Investoren/ Planern sehr deutlich gemacht worden, dass an einer Änderung des bestehenden B-Plans bzw. an einer Neuaufstellung kein Interesse besteht. Daher ist eine Überplanung und Entwicklung der Fläche auf Basis des B-Plans Nr. 89 auch mit allen Ratsfraktionen einvernehmlich abgestimmt worden, so dass sich nahezu alle eingereichten städtebaulichen Entwürfe (der verschiedenen Investorengruppen) an dem rechtskräftigen Bebauungsplan orientieren. Das sich im Detail immer Änderungen ergeben ist üblich und wird über Befreiungsanträge im Rahmen des Bauantrages geregelt. Dies geschieht bei Bauvorhaben jeglicher Größenordnung ob Einfamilienhaus, Gewerbehalle oder Großvorhaben.

**Frage 2:** Warum wurde der städtebauliche Entwurf trotzdem von der Verwaltung zur Abstimmung in den Fachausschuss gegeben und der politischen Vertretung und sowie der Öffentlichkeit als sinngemäß „alternativlos“ vorgestellt, obwohl die Umsetzung absehbar gegen geltendes Baurecht verstoßen hätte?

Antwort: Der städtebauliche Entwurf verstößt nicht gegen geltendes Baurecht. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren (Bauantrag) wird dies übrigens in der Regel als Erstes überprüft.

**Frage 3:** Warum ist den beteiligten Planern (beauftragtes Büro und Fachamt der Stadtverwaltung) nicht bereits früher aufgefallen, dass dieses Plangebiet „erhebliche Höhenunterschiede aufweist“ und dies erst sieben Monate nach der Verabschiedung des 2. InHK „konstatiert“?

Antwort: Die Höhenunterschiede waren allen Beteiligten von vornherein bekannt. Jede Planung durchläuft aber unterschiedliche Abstimmungsprozesse und verändert sich. In diesem Fall handelt es sich um Planungen verschiedener Planungsbüros, da die Investorengruppe einen Architektenwechsel vorgenommen hat.

**Frage 4:** Warum wurde die Architektur im neuen Entwurf komplett verändert, obwohl der Analyseplan auf Seite 43 des InHK 2 und auch des InHK 3 (S. 24) genau diesem neuen Gebäudetypus noch an der nördl. Seite der Indestraße (Kochsgasse bis Wollenweberstraße) noch eine „unattraktive Gebäudegestaltung“ bescheinigt?

Antwort: siehe Antwort zu Frage 3

Zudem steht die architektonische Gestaltung der Gebäude im Detail noch nicht fest.

**Frage 5:** Warum werden nach Reparaturen auf den Wegen nicht direkt Steinplatten des gleichen Typs verbaut wie vor den Aushubarbeiten?

Antwort: Aufgrund der Größe (z. B. 60 x 40 x 14 cm) und des Gewichts (ca. 80 kg/St) der Betonsteinplatten können nicht alle Platten bei Aufbrüchen zerstörungsfrei aufgenommen werden, mindestens eine muß zerstört werden (anbohren oder ausstemmen), damit weitere Platten aufgenommen werden können. Infolge dessen ist bei jedem Aufbruch auch der Einbau von neuem Material notwendig. Da das hierfür benötigte Material aber zeitweise weder auf dem Bauhof der Stadt Eschweiler noch beim Hersteller zur Verfügung stand, wurden die Aufbrüche (wie auf den Fotos) dokumentiert, provisorisch mit Asphalt oder Betonsteinpflaster geschlossen.

Die in der südlichen Innenstadt verlegten Betonsteinplatten gehören nicht zu den Standardprodukten im Straßenbau wie z. B. Betongehwegplatten(30 x 30 x 8 cm) oder Betonsteinpflaster (10 x 20 x 8 cm) die jederzeit verfüg- und lieferbar sind. Demzufolge werden sie von den Betonwerken nicht in

großer Stückzahl produziert (und auch nicht bevorratet), da die Nachfrage nach diesen speziellen Produkten naturgemäß nicht so hoch ist. Dies führt zu längeren Lieferzeiten bei der Beschaffung. Zudem sind zumindest die Aufbrüche infolge von Reparaturarbeiten an den Versorgungsleitungen nicht kalkulierbar, da sie Folge einer Störung sind (Kabelfehler, Wasserrohrbruch, Gasundichte o. ä.). Insofern ist eine Abschätzung über Art und Umfang des benötigten Materials äußerst schwierig.

**Frage 6: Was wird seitens der Stadtverwaltung unternommen, um weitere „Flickschustereien“ in der Innenstadt zu vermeiden und die bereits bestehenden Mängel zu beseitigen?**

Antwort: Die Stadt hat das notwendige Material bestellt, so dass am Bauhof wieder Ersatz bereit steht. Es bedarf allerdings noch des Zuschnitts von „halben Platten“ (30 x 40 x 14 cm) damit der vorhandene Plattenverband wieder verlegt werden kann. Dies wird aber zeitnah (Oktober/ November) erfolgen, so dass die Instandsetzung der Aufbrüche in der südlichen Innenstadt kurzfristig erfolgen wird.

**Frage 7: Haben die Zuwendungsempfänger der insgesamt 1.915 € für die Bepflanzung der Indebrücken (Citymanagement Eschweiler e. V. und City-Marketing Eschweiler GmbH) nicht auch die Pflicht, für die Organisation einer angemessenen (ggf. ehrenamtlichen) Pflege zu sorgen und wurde dies bei der Mittelauszahlung nicht valide überprüft?**

Antwort: Der Verfügungsfonds hat das Projekt der beiden Organisationen in den Jahren 2015 und 2016 einmalig unterstützt (d. h. nicht 2017/ 2018). Hier standen Gesamtkosten in Höhe von ca. 5.530,00 € einer Zuwendung in Höhe von 1.915,00 € gegenüber (siehe nachfolgende Tabelle). In den Programmjahren (2015/ 2016) wurde das Projekt durch die Stadt begleitet und die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendung überprüft.

Das Projekt wurde dann ohne weitere Zuwendungen von Bund/ Land/ Stadt mit großem Engagement und ausschließlich finanziert durch den Verein bzw. die GmbH fortgeführt.

Antragsteller/ Bewilligungsjahr	Gesamtkosten Zuwendungsfähige Kosten	Bewilligte Zuwendungen
Citymanagement Eschweiler e.V. 2015	2.299,43 € <b>1.532,95 €</b>	<b>766,00 €</b>
City-Marketing Eschweiler GmbH 2016	2.930,00 € <b>2.299,43 €</b>	<b>1.149,00 €</b>

**Frage 8: Von welchem Sachkonto des städtischen Haushalts wurden die Kosten dieser Dienstreise beglichen und wurden hierzu projektbezogene Landes- und/ oder Bundesmittel beansprucht?**

**Frage 9: Wurden die Reisekosten des mitgereisten Journalisten ebenfalls mit städtischen Haushaltsmitteln finanziert bzw. wurden hierzu direkt oder indirekt auch Landes- oder Bundeszuschüsse beansprucht?**

Antwort zu 8 und 9: Die Dienstreise wurde für alle Angehörigen der Delegation (inklusive des mitgereisten Journalisten) vollständig durch Mittel des Bundes aus dem Fördertopf „Kleinprojektefonds“ der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW/Engagement Global) und des Landes NRW (Außenstelle Engagement Global) finanziert. Das Sachkonto lautet: 52910830, „Planung zur baulichen Entwicklung städtischer Flächen“.

**Frage 10:** Wurden bereits bei der Flugbuchung die vorgenannten möglichen CO<sup>2</sup>-reduzierenden Faktoren eines Fluges (Flugzeugtyp, Sitzklasse, Flugroute) berücksichtigt?

Antwort: Nein, allerdings entsprachen die Flüge unter Berücksichtigung der jeweils angeflogenen Flughäfen wesentlich den kürzesten Flugrouten.

**Frage 11:** Wurde der durch diese Reise verursachte CO<sup>2</sup>-Ausstoß kompensiert, indem ein zertifiziertes (z. B. nach „Gold Standard“ oder „Verified Carbon Standard“) Projekt unterstützt wird?

Antwort: Auf eine Kompensation der Flugreise über eine Agentur, z.B. Atmosfair oder Myclimate, wurde bisher bewusst verzichtet, um das Geld gezielter einzusetzen. Es ist geplant, den durch die Flüge bisher und zukünftig verursachten CO<sup>2</sup>-Ausstoß über die Initiierung und Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der noch zu gründenden Klimapartnerschaft mit Alta Floresta auszugleichen.

**Frage 12 a:** Bietet die Stadt Eschweiler ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Jobticket des AVV an, bzw. wird dies in absehbarer Zeit geschehen?

Antwort: Derzeit erarbeitet das Büro BET aus Aachen ein Beratungskonzept für die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung. Es werden verschiedene Angebote für die alternative Mobilität der MitarbeiterInnen geprüft, u.a. die Einführung des Jobtickets.

**Frage 12 b:** Beabsichtigt die Stadt Eschweiler zur Verbesserung einer tatsächlichen und lokal umweltfreundlicheren Verkehrsinfrastruktur Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte in NRW (AGFS NRW) in einem Aufnahmeverfahren zu werden?

Antwort: Die Stadt ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und arbeitet dort intensiv in unterschiedlichen Arbeitsgruppen mit. Aktuell erarbeitet die Stadt gemeinsam mit dem Büro BSV aus Aachen das Eschweiler Klimaschutzteilkonzept Mobilität (ESKLIMO), mit dem Ziel, den Fuß- und Radverkehr in Eschweiler deutlich zu stärken. Die Mitgliedschaft der Stadt beim AGFS NRW wird von der Verwaltung geprüft.

Allgemein zum Klimaschutz und Nachhaltigkeit in der Stadt: Seit dem 01.08.2018 wird der Bereich Klimaschutz und Mobilität von der Klimaschutzmanagerin der Stadt, Frau Katharina Schulz, bearbeitet. Frau Schulz wird sich um die Umsetzung zahlreicher Klimaschutzprojekte aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept IKSK sowie um die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (ESKLIMO) kümmern. Des Weiteren wird der Bereich Nachhaltigkeit durch den Nachhaltigkeitsmanager der Stadt, Herrn Jan Schuster, betreut.

**Frage 12 c:** Wenn zu 12 a) und/ oder 12 b) die Antwort Nein lautet: Warum nicht?