Tagesordnung **Vorlagen-Nummer**
für die Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses am 18.06.2025

Öffentlicher Teil

1	Mobilitätskonzept Indeland hier: Vortrag BSV Fr. Dr. K. Engelen/indeland GmbH Fr. H. Hage	**- ohne -**
2	Kenntnisgabe	
2.1	Mobilitätskonzept Indeland Phase 1: Regionale Bestandsanalyse	**051/25**
3	Stadtplanung / Bauleitplanung	
3.1	28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers-Gärten -; hier: Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie Beschluss der öffentlichen Auslegung	**171/25**
3.2	30. Änderung des Flächennutzungsplans - Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath - hier: Beschluss der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	**119/25**
4	Gebäudemanagement	
4.1	Neubau des Sportzentrums Jahnstraße in Folge der Hochwasserkatastrophe 2021: Umfang der Beauftragung des Generalplaners (6 oder 8 Bahnen)	**138/25**
5	Verkehr / Entwässerung / Klima	
5.1	Errichtung und Betrieb von Freiflächen-Photovoltaikanlagen und Batteriespeichern entlang der A4 hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 18.03.2025	**179/25**
5.2	Sicherstellung des Serviceangebots und Verbesserung der Rahmenbedingungen am Eschweiler Hauptbahnhof aus Anlass eines Antrags der CDU-Fraktion Eschweiler vom 28.04.2025	**147/25**
5.3	Sanierung der Straßenbeleuchtung in Dürwiß und St. Jöris; hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 20.01.2025	**133/25**
5.4	Raumverträglichkeitsprüfung für die Wasserstoffleitung H2ercules Belgien (H2BE) von Aachen-Lichtenbusch nach Eschweiler-Weisweiler	**181/25**
6	Kenntnisgaben	
6.1	Sachstandsbericht zur Luftqualität in Eschweiler	**136/25**

6.2	Sachstand kommunaler Wiederaufbau nach dem Hochwasserereignis 2021, insbesondere Hochbauten und sog. "Ankerprojekte"	**167/25**
6.3	Sachstand zur baulichen Erweiterung und Sanierung der Gesamtschule Waldschule	**134/25**
6.4	Standortentwicklung der KGS Bergrath – hier: Sachstandsmitteilung	**141/25**
7	Anfragen und Mitteilungen	

Nichtöffentlicher Teil

8	Kenntnisgaben	
8.1	Beschlusskontrolle	**098/25**
9	Anfragen und Mitteilungen	

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
660 Straßenbau und Verkehr

Vorlagen-Nummer
051/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Kenntnisgabe	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

Mobilitätskonzept Indeland
Phase 1: Regionale Bestandsanalyse

Der Ausschuss nimmt das seitens der Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH für die Gesellschafterkommunen erarbeitete Mobilitätskonzept Indeland Phase 1: Regionale Bestandsanalyse zur Kenntnis. Die aufgezeigten Handlungsoptionen stehen unter dem Vorbehalt einer ausreichenden Finanzierung und der jeweiligen ausschließlichen Entscheidung der Kommune selbst.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 10.06.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:
Im Rahmen des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderten und vom Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes NRW co-finanzierten Förderprogramms „STARK – Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten“ wurde das Mobilitätskonzept indeland Phase 1: Regionale Bestandsanalyse durch die Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH (EwiG) erarbeitet.
Aufbauend auf den Ergebnissen der Vorstudie Mobilitätskonzept indeland (2023) gliedert sich der Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts indeland in zwei Bearbeitungsphasen: Phase 1 beinhaltet die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts mit einem kurz- bzw. mittelfristigen Zeithorizont (~2030), Bearbeitungsphase 2 fokussiert den darauffolgenden Zeitraum. Das Ziel ist die Erarbeitung eines regionalen Mobilitätskonzepts für das indeland, das mobilitätsbezogene Aspekte räumlich und inhaltlich für das indeland konkretisiert (u. a. Leitbild, Zielwerte, Netzdefinition, Maßnahmen). Es soll eine auf die Zukunft ausgerichtete gemeinsame Strategie zur Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung des indelands und seiner Vernetzung – sowohl innerhalb der Region als auch mit dem Umland – entwickelt und mit Handlungsempfehlungen hinterlegt werden. Die EwiG hat für die Erarbeitung das Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH (BSV) aus Aachen beauftragt. BSV band die Gesellschafterkommunen des indelands und den Kreis Düren über die Zusammenarbeit in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe in den Erarbeitungsprozess ein. Neben Vertretern aus den kommunalen Verwaltungen waren zusätzlich Vertreter der StädteRegion Aachen sowie der go.Rheinland GmbH Teil der projektbegleitenden Arbeitsgruppe. Sie waren in Form von sechs Workshops und weiteren digitalen Austauschformaten an dem Erarbeitungsprozess beteiligt. Die Kommunalpolitik wurde zu Beginn des Projektes mit einer Mitteilungsvorlage über die Inhalte und Ziele des Projektes informiert (vgl. VV 060/24 zum Pluba 22.02.2024). Im Rahmen von zwei Informations- und Dialogveranstaltungen (27.08.2024 in Düren & 02.09.2024 in Jülich) wurden zudem die kommunalpolitischen Vertreter der Gesellschafterkommunen über die Ergebnisse der Netzanalysen der verschiedenen Verkehrsarten informiert und die Möglichkeit zum Austausch geschaffen. Zusätzlich wurden die Analyseergebnisse am 24.09.2024 Fachakteuren aus den Bereichen Baulastträgerschaft, Rheinisches Revier und ÖPNV vorgestellt und diskutiert.
Das Mobilitätskonzept indeland Phase 1 befasst sich mit folgenden Themen:

- Mobilitätsstrategie für das indeland
- Regionale Netze/Verbindungen
- Räumliches Handlungskonzept 2030
- Mobilitätsmanagement und Verkehrs(system)management
- Neue Antriebstechnologien und autonomes Fahren

Im Rahmen der Phase 1 des Mobilitätskonzepts indeland wurde eine Mobilitätsstrategie erarbeitet, die eine Konkretisierung des „Leitbilds Mobilität“ aus dem Masterplan indeland 2030 darstellt. Die Inhalte der Mobilitätsstrategie geben zudem die allgemeine Handlungsrichtung für die Weiterentwicklung der regionalen Verkehrsnetze vor. Auf Grundlage der relevanten Zentrenverbindungen im indeland und zu den Nachbarkommunen wurden für alle Verkehrsarten (Kfz, ÖPNV, Rad, Fuß) die regional bedeutsamen Netze identifiziert und hinsichtlich ihrer Angebotsqualität bewertet. Dabei kamen die standardisierten Verfahren aus der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) zur Anwendung. Die Ergebnisse der Analysen der regionalen Bestandsnetze mit dem Zeithorizont 2030 zeigen auf, dass

- die Angebotsqualität des Kfz-Verkehrs (Bewertungsgrundlage: Luftliniengeschwindigkeit) sehr gut ausfällt.
- punktuell umweghafte Radverkehrsverbindungen mit Bezug zum indeland vorhanden sind.
- die Angebotsqualität des ÖPNV für die großräumigen Verbindungen (Verbindungen zwischen den Oberzentren) sehr gut ausfällt.
- der ÖPNV auf den überregionalen und regionalen Verbindungen derzeit deutlich größere Reisezeiten aufzeigt als im Kfz-Verkehr (fehlende Konkurrenzfähigkeit).

In Bezug auf das Mobilitätsmanagement wird eine stärkere regionale Zusammenarbeit empfohlen, um Synergien besser zu nutzen. Dabei kann es hilfreich sein, wenn alle Kommunen des indelands Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW sind, um gleichermaßen die Beratungs- und Fördermöglichkeiten nutzen zu können. Die Stadt Eschweiler ist bereits Mitglied. Die Ansiedelung der Aufgabe des Verkehrs(system)managements wird auf Kreisebene bzw. in den großen Kreisstädten Düren und Aachen gesehen. Die kleineren Kommunen haben hier im Wesentlichen eine unterstützende Funktion (z. B. Einrichtung von Dauerzählstellen an ausgewählten

neuralgischen Netzknotenpunkten). In Bezug auf die neuen Antriebstechnologien und das autonome Fahren wurden Möglichkeiten zur Ausweitung des bisherigen Einsatzes aufgezeigt. Hierbei ist zu beachten, dass der kurz- bis mittelfristige Handlungsbedarf (Zielhorizont 2030) vor allem im Wissens- und Erfahrungsaustausch sowie der Vorbereitung von Praxistests (z. B. Identifizierung von geeigneten Teststrecken) gesehen wird. Die Ergebnisse der Projektphase 1 des Mobilitätskonzepts indeland können im weiteren Verlauf als Basis für weitere Akteursgespräche sowie zur Akquirierung von Fördermitteln genutzt werden.
Die Umsetzung der aufgezeigten Handlungsempfehlungen steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von finanziellen und personellen Ressourcen der Kommune.

Ausblick

Für das Ziel, sich mit dem Themenfeld Mobilität im indeland detaillierter zu befassen und auf regionaler Ebene zu konkretisieren, haben die EwiG und ihre Gesellschafterkommunen mit dem Mobilitätskonzept indeland Phase 1 den nächsten folgerichtigen Schritt gemacht. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für Entwicklung hin zu einer vernetzten und nachhaltigen Mobilität in einer zukunftsfähigen Region.

Das Mobilitätskonzept indeland wurde als ein zweiphasiger Bearbeitungsprozess konzipiert. Die Fortschreibung des Mobilitätskonzepts indelands mit der Phase 2 ist der notwendige an die Phase 1 anschließende Schritt in dem Umgang mit der anstehenden Transformation des Raumes und der Bewältigung der völlig neuen Verkehrsaufkommen. Derzeit wird mit den Erkenntnissen und Ergebnissen aus der Phase 1 bereits an der Vorbereitung und Konkretisierung des Arbeitsprogrammes (Beginn 2026) gearbeitet. Der Betrachtungshorizont wird langfristig sein und sich mit der Mobilitätsentwicklung nach Ende des Braunkohleabbaus und der Braunkohleverstromung im Jahr 2030 z. B. bis zum Ende der Seebefüllung befassen. Hierfür wird derzeit über die Arbeit mit einem Verkehrsmodell nachgedacht. Des Weiteren soll das regionale Netz um lokale Orte von Interesse – sogenannte Points of Interest (POI) – ergänzt werden. Diese Erweiterung des Untersuchungs-gegenstands wird die Grundlage für eine Fortschreibung der Handlungsempfehlungen im räumlichen Handlungskonzept sein. Das Mobilitätskonzept indeland Phase 2 wird voraussichtlich über die STARK-Förderung bei einer derzeitig zu erwartenden Förderquote von 92,5 % gegenfinanziert.

Finanzielle Auswirkungen:
Innerhalb der Konzeptphase entstehen der Stadt keine Kosten. Inwiefern sich Kosten aus der Umsetzung von konzipierten Maßnahmen ergeben, wird Inhalt einer späteren Vorlage sein, die dann auch eine zum Zeitpunkt der Realisierung bestehende Förderkulisse berücksichtigen wird.

Personelle Auswirkungen:
Das Thema wird durch die Abteilung 660 betreut.

Anlagen:
Anlage 1 - Mobilitätskonzept Indeland

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN
TELEFON 0241 70550-0
TELEFAX 0241 70550-20
MAIL@BSV-PLANUNG.DE
WWW.BSV-PLANUNG.DE
UST-IDNR. DE 121 688 630

Mobilitätskonzept indeland
Phase 1: Regionale Bestandsanalyse

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Katja Engelen
Rebecca Kleinjans, M. Sc.

Aachen, im Januar 2025
230530_MK_indeland_SB_2025-01-07.docx

Förderprojekt

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts für das indeland ist im Rahmen des Förderprogramms „STARK – Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten“ gefördert worden.

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:

Ministerium für Wirtschaft,
Industrie, Klimaschutz und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung 6

2 Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH – Rolle im Projekt 8

3 Einarbeitung in die örtliche Situation 9

4 Kommunikationsprozess 10

5 Mobilitätsstrategie für das indeland 11
5.1 Leitbild Mobilität – Masterplan indeland 2030 12
5.2 Bedeutung des Transformationsprozesses für das Handlungsfeld Mobilität 12
5.3 Oberziel, Zielbereiche und Werteziele 13
5.4 Strategien 15
5.5 Wirkungskontrolle 16

6 Regionale Verbindungen und ihre Bedeutung 18
6.1 Verkehrsmittelunabhängige Dreiecksnetze 18
6.2 Verbindungsbedeutungen 21

7 Netzanalysen für alle Verkehrsarten 23
7.1 Kfz-Verkehrsnetz 24
7.1.1 Funktionale Gliederung 24
7.1.2 Bewertung der Angebotsqualität 26
7.2 ÖPNV-Netz 28
7.2.1 Funktionale Gliederung 28
7.2.2 Bewertung der Angebotsqualität 30
7.3 Radverkehrsnetz 35
7.3.1 Funktionale Gliederung 35
7.3.2 Bewertung der Angebotsqualität 36
7.4 Fußverkehrsnetz 38
7.4.1 Funktionale Gliederung 38
7.4.2 Bewertung der Angebotsqualität 39
7.5 Exkurs: Landesweite Bedarfspläne für Landesstraßen, ÖPNV und Radschnellverbindungen 40
7.6 Auswirkungen zukünftiger Entwicklungen auf die vorhandene Angebotsqualität 41

8 Räumliches Handlungskonzept 2030 43
8.1 Kfz-Verkehr 43
8.2 Fuß- und Radverkehr 44
8.3 ÖPNV 46

9 Mobilitäts- und Verkehrs(system)management 47
9.1 Mobilitätsmanagement 47
9.1.1 Kommunales Mobilitätsmanagement 48
9.1.2 Zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement 49
9.1.3 Auswahl an möglichen Maßnahmen 50
9.1.4 Handlungsempfehlung 53
9.2 Verkehrs(system)management 53
9.2.1 Landesverkehrszentrale NRW 53
9.2.2 Aktivitäten in der Region 54
9.2.3 Auswahl an möglichen Maßnahmen 55
9.2.4 Handlungsempfehlung 57

10 Neue Antriebstechnologien und autonomes Fahren 58
10.1 Technischer Informationshintergrund 58

10.1.1 Neue Antriebstechnologien 58
10.1.2 Autonomes Fahren 63
10.2 Aktivitäten in der Region 64
10.3 Handlungsempfehlungen 66

11 Zusammenfassung und Ausblick 68
11.1 Zusammenfassung 68
11.2 Ausblick 68

Auflistung des Anhangs 70

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
AP	Arbeitspaket
AS	Autobahnen (Kategoriengruppe nach RIN 2008)
ASEAG	Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
ATC	Aldenhoven Testing Center
AVV	Aachener Verkehrsverbund
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BrainTrain JuLiA	JuLIA steht für Jülich Linnich Autonom (Projekt bezogen auf die Schienenverbindung Jülich – Linnich zur Erforschung von intelligenten Lösungen für selbstfahrende Züge (von teilautomatisiert bis voll autonom)
EwiG	Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH
FE	Forschung und Entwicklung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GZ	Grundzentrum (zentralörtliche Gliederung)
HS	Angebaute Hauptverkehrsstraße (Kategoriengruppe nach RIN 2008)
IVS-Zentrale	Zentrale für Intelligente Verkehrssysteme (Landesverkehrszentrale NRW)
Kfz-Verkehr	Kraftfahrzeug-Verkehr (Pkw, Motorrad etc.)
LS	Landstraßen (Kategoriengruppe nach RIN 2008)
LVZ	Landesverkehrszentrale
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Motorrad etc.)
MR	Metropolregion (zentralörtliche Gliederung)
MZ	Mittelzentrum (zentralörtliche Gliederung)
NEMORA	Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen
NWSIB	Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr Rheinland (heute: go.Rheinland GmbH)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Bus, Regionalbahn)
OZ	Oberzentrum (zentralörtliche Gliederung)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV 2008
RWE	Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk
SAE	Society of Automotive Engineers
SAE Level of Categories of Driving Automation	Entwicklungsstufen des autonomen Fahrens (insgesamt sechs Stufen)
SAQ	Stufen der Angebotsqualität (Bewertungsstufen RIN 2008)
SAQ A	sehr gute Angebotsqualität
SAQ B	gute Angebotsqualität
SAQ C	befriedigende Angebotsqualität
SAQ D	ausreichende Angebotsqualität

SAQ E	mangelhafte Angebotsqualität
SAQ F	unzureichende Angebotsqualität
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWOT	strengths (Stärken), weaknesses (Schwächen), opportunities (Chancen), threats (Risiken) (standardisiertes qualitatives Analyseverfahren)
VFS	Verbindungsfunktionsstufe
VFS I	großräumige Verbindungen
VFS II	überregionale Verbindungen
VFS III	regionale Verbindungen
VRS	Verkehrsverbund Rhein Sieg

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Für die Städte und Gemeinden im Umfeld des Tagebaus Inden („indeland“) stellt der Strukturwandel durch das beschlossene Ende der Braunkohleförderung und -verstromung eine besondere Rahmenbedingung dar. Eine aktive Gestaltung bietet dabei die Chance, sich in vielen Bereichen neu aufzustellen. Dies gilt auch für das Themenfeld Mobilität. Veränderungsprozesse im Mobilitätssektor sowie ein geändertes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung können bei der Planung berücksichtigt und gestärkt werden.

Da bisher eine konkrete „Operationalisierung“ für das indeland im Mobilitätssektor fehlt, hat sich die Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH (EwiG) als Vertreterin für die gemeinsamen Interessen ihrer Gesellschafterkommunen Aldenhoven, Eschweiler, Inden, Jülich, Langerwehe, Linnich und Niederzier sowie des Kreises Düren dazu entschlossen ein regionales Mobilitätskonzept für das indeland zu erarbeiten. Aufbauend auf vorangegangenen Arbeiten (u. a. Masterplan indeland 2030, Vorstudie Mobilitätskonzept indeland) sollen mobilitätsbezogene Aspekte räumlich und inhaltlich für das indeland konkretisiert werden (u. a. Leitbild, Zielwerte, Netzdefinition, Maßnahmen). Es soll eine auf die Zukunft ausgerichtete gemeinsame Strategie zur Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung des indelands und seiner Vernetzung – sowohl innerhalb der Region als auch mit dem Umland – entwickelt und mit Handlungsempfehlungen hinterlegt werden.

Das vorliegende Mobilitätskonzept indeland Phase 1 stellt den grundlegenden Fahrplan der Verkehrsentwicklungsplanung für die nächsten fünf Jahre dar. Dieser Fahrplan gilt vor allem als Orientierung für die Städte und Gemeinden des indelands. Außerdem soll es als Grundlage zur Beantragung von Fördergeldern sowie für die Erstellung von verkehrsmittelspezifischen Konzepten (z. B. Nahverkehrsplan des Kreises Düren) dienen.

Der Masterplan indeland 2030 ist eine gemeinsame Strategie der Gesellschafterkommunen zur abgestimmten gemeinsamen Entwicklung im indeland. Mobilität stellt hier ein Handlungsfeld von insgesamt neun Handlungsfeldern dar. Das Mobilitätskonzept konkretisiert die Masterplaninhalte zum Handlungsfeld Mobilität und entspricht daher einem thematischen Detailkonzept. Das Mobilitätskonzept stellt ebenfalls einen Handlungsrahmen dar – hier im Speziellen zur abgestimmten gemeinsamen Verkehrsplanung.

Die im Februar 2023 veröffentlichte Vorstudie zum Mobilitätskonzept, in deren Ausarbeitung die oben genannten Kommunen und der Kreis Düren sowie weitere mobilitätsrelevante Akteure eingebunden waren, definiert eine Erarbeitung des Mobilitätskonzepts indeland in zwei Bearbeitungsphasen (Bild 1). Die Bearbeitung beginnt mit der ersten Phase und bezieht sich auf einen kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont (2030). Der langfristige Umsetzungshorizont (nach 2030, im weiteren als 20xx bezeichnet) wird in Phase 2 als Fortschreibung des in Phase 1 erarbeiteten Mobilitätskonzepts betrachtet.

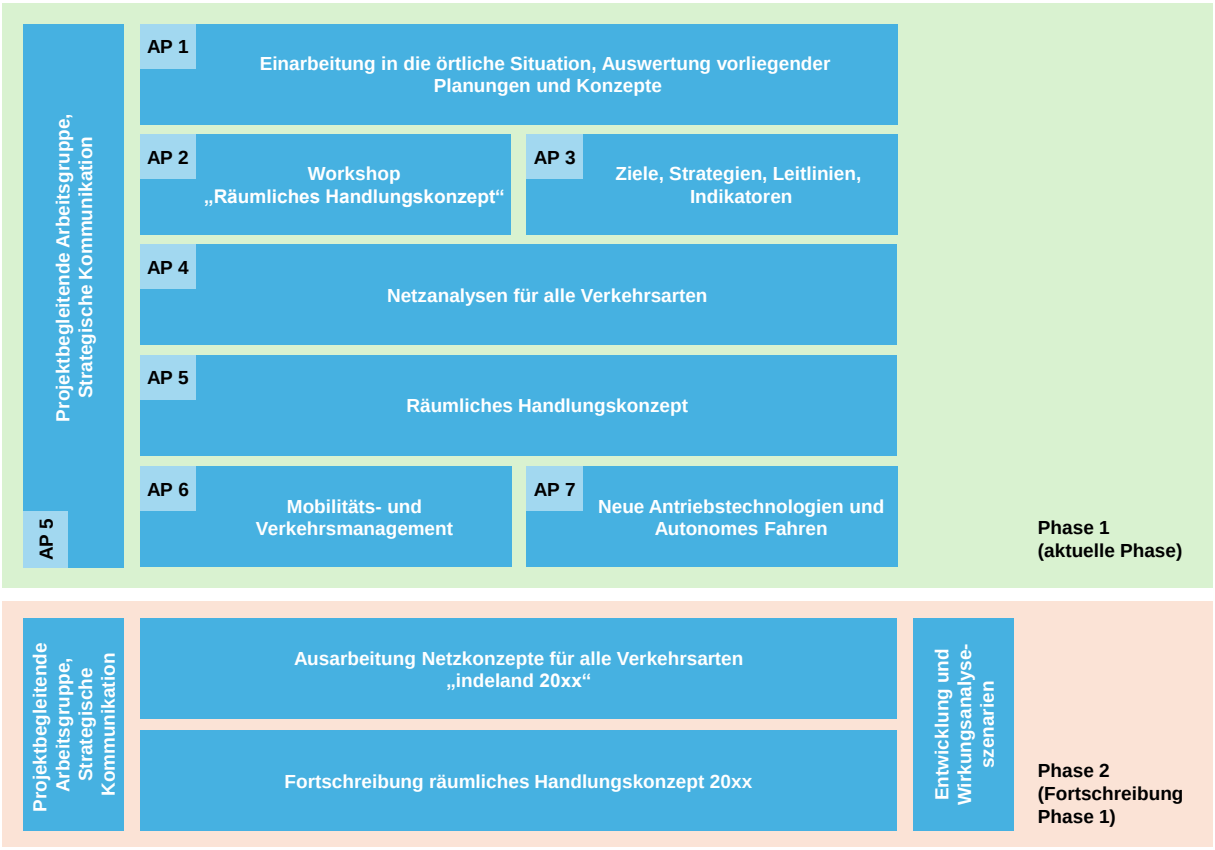


Bild 1: Mobilitätskonzept indeland – Bearbeitungsphasen und Bearbeitungsbausteine

In der Einarbeitung in die örtliche Situation, Auswertung vorliegender Planungen und Konzepte (AP 1) wurden alle vorliegenden Grundlagen zum indeland sowie relevante übergeordnete Konzepte von der Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH (Auftraggeber) übernommen, gesichtet und im Hinblick auf die Aspekte Konsistenz (inhaltliche Widersprüche in Bezug auf die Strategie bzw. das weitere Handeln), Leitbild, Ziele und zugehörige Indikatoren ausgewertet. Diese Erkenntnisse bildeten die Arbeitsgrundlage für die Ausarbeitung der strategischen Ausrichtung des Mobilitätskonzepts (AP 3).

Für eine frühzeitige Einbindung der projektbegleitenden Arbeitsgruppe wurde zu Projektanfang ein gemeinsamer Workshop „Räumliches Handlungskonzept“ (AP 2) durchgeführt. Neben den bereits genannten Kommunen Aldenhoven, Eschweiler, Inden, Jülich, Langerwehe, Linnich und Niederzier sowie dem Kreis Düren werden zu diesem frühen Zeitpunkt die StädteRegion Aachen (als übergeordnete Handlungsebene der Stadt Eschweiler), die go.Rheinland GmbH (als übergeordnete Planungsebene des öffentlichen Personenverkehrs) und das Zukunftsnetz Mobilität NRW (als übergeordnetes Mobilitätsnetzwerk) mit eingeladen. Der Termin diente der Vorstellung des Auftragnehmers und der geplanten Vorgehensweise im Projekt. Der inhaltliche Schwerpunkt der Veranstaltung lag auf dem Beginn des Kommunikationsprozesses zum Mobilitätskonzept mit einer gemeinsamen Diskussion der individuellen Erwartungen und Zielvorstellungen (mittel- und langfristig). Die Ergebnisse des Workshops bildeten die Arbeitsgrundlage für die Erarbeitung der Strategie (AP 3) und des räumlichen Handlungskonzepts (AP 5).

In Ziele, Strategien, Leitlinien, Indikatoren (AP 3) wurden die Erkenntnisse aus AP 1 und AP 2 aufbereitet und fachlich sinnvoll als strategische Ausrichtung des Mobilitätskonzepts indeland ergänzt. Für einen schnellen Überblick wurde ein Ziele-Indikatoren-System erstellt. Die so skizzierte strategische Ausrichtung bildete die Arbeitsgrundlage für die Netzanalysen (AP 4) und das räumliche Handlungskonzept (AP 5).

Im Hinblick auf die Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung des indelands und seiner Vernetzung – sowohl innerhalb der Region als auch mit dem Umland – wurden Netzanalysen für alle Verkehrsarten (AP 4) durchgeführt. Aufbauend auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) wurden für alle Verkehrsarten zunächst Luftliniennetze (überregional, regional und intraregional) erstellt. Diese wurden anschließend für die einzelnen Verkehrsarten auf die bestehenden Verkehrswegenetze unter Berücksichtigung vorliegender Netzdefinitionen umgelegt. Es erfolgte eine Bewertung der Verbindungsqualitäten in diesen regionalen Verkehrsnetzen. Die Ergebnisse bildeten die Arbeitsgrundlage für die Erarbeitung des räumlichen Handlungskonzepts (AP 5).

Das räumliche Handlungskonzept (AP 5) fasst den aus den Netzanalysen abgeleiteten Handlungsbedarf zusammen.

Zu den Themen Mobilitäts- und Verkehrsmanagement (AP 6) sowie Neue Antriebstechnologien und autonomes Fahren (AP 7) wurde jeweils der fachliche Hintergrund und die Aktivitäten in der Region kompakt dargestellt. Darauf aufbauend erfolgte eine Reflexion der möglichen Maßnahmen im indeland. In den Handlungsempfehlungen wurde das weitere Vorgehen zusammengefasst.

Die Projektbearbeitung erfolgte unter Einbindung aller relevanten Akteursgruppen mittels Abstimmung und Dialog (AP 8). Dazu wurde im Projekt eine Kommunikationsstrategie festgelegt.

Der hier vorliegende Schlussbericht fasst alle wesentlichen Ergebnisse des Projekts zusammen.

2 Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH – Rolle im Projekt

Die Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH (im Weiteren mit EwiG abgekürzt) koordiniert den Strukturwandel um den Tagebau Inden im Rheinischen Braunkohlerevier. Sie treibt die informelle Planung zur zukünftigen Tagebaufolgelandschaft mit dem Indesee im Zentrum voran und fördert die Regionalentwicklung im Tagebauumfeld. Dabei vertritt sie die Interessen ihrer kommunalen Gesellschafter und agiert als Impulsgeber und Initiator für eine strategische Regionalentwicklung.

Das Thema Mobilität ist in der regionalen Entwicklung des indelands von großer Bedeutung. Daher hatte sich die EwiG der Aufgabe angenommen, sich mit dieser Thematik zu befassen und für die Kommunen des indelands auf Grundlage der verschiedenen vorliegenden Planungen und Konzepten weiter zu detaillieren und auf regionaler Ebene zu konkretisieren. Hierbei geht es nicht nur um die intraregionale Erschließung und Vernetzung des indelands, sondern auch darüber hinaus in die umgebenden Kreise und das gesamte Rheinische Revier. Mit der Vorstudie „Mobilitätskonzept indeland“

(2023) wurden zusammen mit Akteuren relevante Themen, Aufgaben und Vorgehensweisen identifiziert, um das vorliegende Arbeitsprogramm zu identifizieren. Die EwiG übernahm als Koordinatorin des Entwicklungsprozesses die leitende Rolle des Mobilitätskonzepts indeland Phase 1. Dabei hat die EwiG die Kommunen, die Politik sowie die Fachakteure der Region in das Projekt eingebunden.

3 Einarbeitung in die örtliche Situation

Zur Einarbeitung in die örtliche Situation wurden vorliegende Unterlagen mit Bezug zum indeland gesichtet (Tabelle 1).

Tabelle 1: Übersicht über vorliegende und gesichtete Unterlagen mit Bezug zum indeland

Bezugsraum	Bezeichnung/Titel	Stand
indeland	Masterplan indeland 2030	2016
	Rahmenplan Indesee 2.0	2022
	Fachbeitrag indeland zur Neuaufstellung des Regionalplans Köln, Version 2.0	2019
	Tourismusentwicklungskonzept für das indeland	2022
	Konzept zur Wiedernutzbarmachung des Tagebaus Inden (Sitzungsvorlage Braunkohleausschuss Bezirksregierung Köln)	2022
	Hauptbetriebsplan Tagebau Inden	2021
	Vorstudie Mobilitätskonzept indeland	2023
	Bevölkerungsumfrage indeland	2023
	Nachhaltigkeitsstrategie indeland inReNa 2030 (Entwurf operative Ziele)	2023
Tagebau (weitere Gebiete)	Braunkohleplan Inden II	2009
	Braunkohleplan Teilplan 12/1 Tagebau Hambach	2021
	Hauptbetriebsplan Tagebau Garzweiler	2022
	Rahmenplan Hambach	2023
Einzelstandorte	Masterplan Brainergy Park Jülich	2018
Kommunale Ebene	Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Düren	2015
	Mobilitätskonzept Stadt Eschweiler	2019
	Bahnknoten Aachen „Maßnahmen für eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur im Knoten Aachen“	2020
	Mobilitätskonzept Stadt Jülich	2021
	Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Langerwehe	2023
Kreisebene	Nahverkehrsplan SPNV des Zweckverbands AVV 2005-2009	2005
	Integriertes Klimaschutzkonzept StädteRegion Aachen	2011
	Mobilitätsstrategie Kreis Düren	2014
	Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016-2020	2016
	Nahverkehrsplan StädteRegion Aachen 2016-2020	2015
	Grob- und Feinkonzept Mobilstationen StädteRegion Aachen	2022
	Informationen zu Mobilstationsstandorten im Kreis Düren	ohne Jahresangabe
	Care & Mobility Innovation – Mobilitätskonzept Kreis Düren	2023
	Radverkehrskonzept Kreis Düren	2024
Regionale Ebene	Nahverkehrsplan SPNV VRS	2002
	Nahverkehrsplan SPNV NVR	2016
	Verbandweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen	2018
	Regionalplan Köln, 1. Entwurf	2021
	Gesamtregionales Radverkehrskonzept Rheinisches Revier	2021
	Mobilitätsstrategie Rheinisches Revier 2038+	2022
	Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+	2022
	Güterverkehrsstudie Metropolregion Rheinland	2022
	Regionales P + R-Konzept für den NVR	2022
	Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Rheinland“	2022
	Verkehrsleitbild Rheinland	2023
	Mobilitätsbarometer go.Rheinland	2023
	Zielnetze 2032 und 2040 für den SPNV, go.Rheinland	2023

Bezugs-raum	Bezeichnung/Titel	Stand
Landes- und Bundesebene	Landesstraßenausbauplan 2007 bis 2011	2008/2018
	Bundesverkehrswegeplan 2030	2016
	Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)	2022
	Zielfahrplan Deutschlandtakt- Grundlagen, Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung	2022
	Zielnetze „Eine klare Linie für Nordrhein-Westfalen, so plant NRW den Nahverkehr auf der Schiene für 2032/2040“	2022

Die Unterlagen wurden im Hinblick auf die Aspekte Konsistenz (inhaltliche Widersprüche in Bezug auf die Strategie bzw. das weitere Handeln), Leitbild, Ziele und zugehörige Indikatoren ausgewertet.

Aufgrund der Tatsache, dass die Dokumente unterschiedliche Handlungsebenen betrachten, unterscheidet sich der Detaillierungsgrad der formulierten Leitbild- und Zieldarstellungen. Während es sich beispielsweise im Aktionsplan Radverkehr NRW um landesweite radverkehrsspezifische Ziele handelt, umfasst die Mobilitätsstrategie des Rheinischen Reviers verkehrsmittelübergreifende Zielsetzungen für ein vom Tagebau geprägtes Gebiet.

In den Leitbild- und Zieldarstellungen der gesichteten Dokumente werden vor allem die Themenfelder Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaverträglichkeit sowie Innovation beleuchtet. Die Gestaltung einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität für alle steht im Fokus der Zielkonzepte. Darüber hinaus ist der Anspruch einer verkehrssicheren und bedürfnisgerechten Infrastruktur inhaltlich Thema in den Dokumenten. Neben allgemein formulierten Leitbildern und Zielen werden auch konkrete Ziele zu den Verkehrsarten des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr) formuliert. Diese sollen attraktiv gestaltet und weiterhin gefördert werden.

Insgesamt lassen sich bei der Zusammenstellung der Leitbilder und Zielsetzungen keine Widersprüche erkennen. Stattdessen zeigt sich ein homogenes Bild von nachhaltig ausgerichteten und innovativen Zielvorstellungen, sowohl für das indeland als auch auf übergeordneter Ebene.

4 Kommunikationsprozess

Die Projekterarbeitung erfolgte im engen Austausch mit der EwiG und Vertretenden ihrer kommunalen Gesellschafter. Die für das Projekt gebildete Arbeitsgruppe wurde um weitere relevante Akteurinnen und Akteure ergänzt:

- StädteRegion Aachen (als übergeordnete Handlungsebene der Stadt Eschweiler),
- go.Rheinland GmbH (als übergeordnete Planungsebene des öffentlichen Personenverkehrs) und
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (als übergeordnetes Mobilitätsnetzwerk).

In dieser Konstellation wurden insgesamt fünf Abstimmungstermine durchgeführt:

- 17. Oktober 2023: Auftaktworkshop zum Beginn des Kommunikationsprozesses zum Mobilitätskonzept,
- 12. Dezember 2023: Abstimmung der Mobilitätsstrategie,
- 20. März 2024: Erläuterung der Herangehensweise bzgl. der Netzanalysen,
- 15. Mai 2024: Abstimmung der Ergebnisse der Netzanalysen und Sammlung von Hinweisen zum räumlichen Handlungskonzept,
- 10. Oktober 2024: Abstimmung der finalen Inhalte des räumlichen Handlungskonzepts.

Zwischenergebnisse wurden im Nachgang zu den Sitzungsterminen von den Arbeitsgruppenmitgliedern gesichtet und kommentiert.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden drei Informations- und Dialogveranstaltungen durchgeführt. Zielgruppe waren zum einen die Kommunalpolitik sowie lokale Interessensvertretungen und zum anderen Fachakteure. Zentraler Gegenstand der Termine waren die Ergebnisse der Netzanalysen der verschiedenen Verkehrsarten. In den Veranstaltungen wurden die Analyseerbnisse vorgestellt und diskutiert. Die Ziele der Veranstaltungen mit der Kommunalpolitik bestanden darin, durch den Input ein besseres Endkonzept zu erstellen und zweitens die Akzeptanz des Konzepts zu erhöhen. In den Veranstaltungen wurde über den Sachstand sowie die Zielsetzung des Projekts informiert, die Methodik erläutert und es wurden offene Fragen geklärt. Die Diskussion der Analyseergebnisse ergab zahlreiche Hinweise zum Verständnis sowie Ergänzungen zu den Inhalten, die in die Erarbeitung des räumlichen Handlungskonzepts aufgenommen wurden. Am 27.August 2024 sowie am 2.September 2024 waren die Kommunalpolitik des indelands sowie weitere relevante Interessensvertretungen zum Dialog eingeladen. Am 24.September 2024 wurden das Projekt und die Analyseergebnisse Fachakteurinnen und -akteuren aus den Bereichen Baulastträgerschaft (Straßen.NRW), Tourismus (indeland Tourismus e. V.), Braunkohlerevier (RWE, NEULAND HAMBACH, Zukunftsagentur Rheinisches Revier) sowie ÖPNV (AVV, Rurtalbahn, Rurtalbus) vorgestellt und mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe diskutiert.

Der EwiG-Aufsichtsrat und die Kommunalpolitik wurden im Projektverlauf über den Projektsachstand informiert (u. a. Bericht der Geschäftsführung, abgestimmte Mitteilungsvorlage, Austausch mit der projektbegleitende Arbeitsgruppe). Beide Gruppen waren zu den Informations- und Dialogveranstaltungen eingeladen. Anfang 2025 wurden die finalen Projektergebnisse in den relevanten politischen Gremien der kommunalen Gesellschafter sowie dem EwiG-Aufsichtsrat vorgestellt.

5 Mobilitätsstrategie für das indeland

Die formulierte Mobilitätsstrategie für das indeland stellt eine Konkretisierung des „Leitbilds Mobilität“ aus dem Masterplan indeland 2030 dar und berücksichtigt die Ergebnisse aus vorliegenden Unterlagen, die zur Einarbeitung in die örtliche Situation gesichtet und ausgewertet wurden (vgl. Kap. 3) sowie die im Kommunikationsprozess gesammelten Mitteilungen (vgl. Kap. 4).

5.1 Leitbild Mobilität – Masterplan indeland 2030

Im Masterplan indeland 2030 wurden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken von neun verschiedenen Handlungsfeldern – Mobilität entspricht einem dieser Handlungsfelder – zusammengestellt. Darauf aufbauend wurde ein Leitbild, bestehend aus einer Überschrift und fünf untergeordneten Leitlinien, formuliert und für die einzelnen Handlungsfelder Ziele und Maßnahmen zusammengetragen. Das erarbeitete „Leitbild Mobilität“ hält fest, welche Entwicklungen im Handlungsfeld Mobilität anzustreben sind, um die identifizierten Stärken und Chancen sinnvoll zu nutzen und weiter auszubauen sowie die identifizierten Schwächen und Risiken zu minimieren bzw. ihnen adäquat zu begegnen. Nachfolgend sind die Ziele und Maßnahmen des Handlungsfelds Mobilität als „Leitbild Mobilität“ nochmals komprimiert dargestellt (Bild 2). Details sind dem Masterplan indeland 2030 zu entnehmen.

Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte durch intelligente Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr

Ziele

1. Den Schwerpunkt der innerregionalen verkehrlichen Entwicklung auf den Erhalt und den Aufbau des öffentlichen Personennahverkehrs legen.
2. Im Rahmen sich verändernder Mobilitätsanforderungen, des im Wandel begriffenen Mobilitätsverhaltens und neuer Mobilitätsangebote eine vernetzte Mobilität initiieren.
3. Die Chancen der Elektromobilität im indeland nutzen. Den damit verbundenen speziellen Anforderungen des ländlichen Raums eine besondere Aufmerksamkeit widmen.
4. Die Autobahnen A 4 und A 44 sowie die Bundesstraße B 56 als zentrale Erschließungs- und Entwicklungsachsen des indelandes stärken.

Maßnahmen Straßenverkehr

- Abgestimmte Führung der L12n
- Erhalt der BAB-Anschlussstelle Weisweiler
- Optimierung der Anbindung von Aldenhoven an das Ersatzstraßennetz

Maßnahmen ÖPNV/SPNV

- Trassensicherung ehemaliger Bahnstrecken
- Reaktivierung verschiedener Bahnstrecken
- Sicherung von Standorten für künftige Bahnhaltepunkte
- Verbesserung der multimodalen Erschließung der Freizeitschwerpunkte im indeland, z. B. ÖPNV-Verbindung zu den Bahnhöfen
- Einbindung des künftigen Indesees in das ÖPNV-/SPNV-Netz

Maßnahmen Radverkehr

- Radverkehrsstudie (Bestand an vorhandenen Wegen, erforderliche Lückenschlüsse, Ausbaustandards etc.)
- Verbesserung ÖPNV-Anbindung der Hochschul- und weiteren Forschungsstandorte

Bild 2: Masterplan indeland 2030 – „Leitbild Mobilität“

Das im Masterplan indeland 2030 formulierte „Leitbild Mobilität“ stellt die Arbeitsgrundlage für die Konkretisierung im Rahmen des Mobilitätskonzepts indeland dar.

5.2 Bedeutung des Transformationsprozesses für das Handlungsfeld Mobilität

Das indeland wurde bisher durch den Tagebau zur Braunkohleförderung und -verstromung geprägt. Der Beginn des Tagebaus hat zu einem räumlichen Transformationsprozess geführt, der sich auch auf das Handlungsfeld Mobilität ausgewirkt hat. Verkehrsnetze haben sich durch wegfallende und neue Verbindungen über die Jahre verändert. Mit dem beschlossenen Ende der Braunkohleförderung und -verstromung bis 2030 im Rheinischen Revier befindet sich das indeland in einem tiefgreifenden Strukturwandel, der zu einer wiederholten Anpassung der Infrastrukturen – auch der Verkehrsinfrastrukturen – führt.

Auf Grundlage der vorhandenen Bestandssituation und des geplanten Transformationsprozesses lassen sich folgende besondere Rahmenbedingungen mit Bedeutung für das Handlungsfeld Mobilität zusammenstellen:

- „Kohlerückbau“ und damit freiwerdende Flächen und Trassen (→ Gebietsentwicklungen mit Anschlussbedarf an die regionalen Verkehrsnetze),
- Tagebaulandschaft mit der entstehenden Seenlandschaft als neues Freizeitziel (→ Anbindung der Seenlandschaft an die regionalen Verkehrsnetze),
- Zeitbedarf zur Rekultivierung der Flächen und Füllung der Braunkohlegruben (→ iterative Infrastrukturanpassung mit Blick auf die finale Transformation),
- „weites Land“ mit offenen Sichtbeziehungen und wenig topographischen Bewegungen, aber auch mit den heutigen Kraftwerkstandorten als Landmarken und räumlichen Orientierungspunkten (→ Beibehaltung dieses Ordnungsprinzips als besonderes räumliches Merkmal),
- „High-Tech statt Kohle“ als neues Image (→ Berücksichtigung von zukünftigen technischen Entwicklungen im Themenfeld Verkehr/Mobilität wie z. B. autonomes Fahren),
- Zukunftsrevier mit einem positiven Bild der Veränderungsprozesse (→ Verbesserung der Verkehrssituation),
- Nachhaltige Verkehrsentwicklung zum Klimaschutz (→ Förderung des Umweltverbunds).

Diese besonderen Rahmenbedingungen zeigen die Chancen für eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung auf, die die strukturellen Veränderungen ermöglichen.

5.3 Oberziel, Zielbereiche und Werteziele

Mit Hilfe eines Oberziels, von Zielbereichen und Wertezielen wird festgehalten, welche inhaltlichen Schwerpunkte für die Mobilitätsentwicklung im indeland in den kommenden Jahren gesetzt werden sollen.

Das Oberziel entspricht einer Überschrift der Mobilitätsstrategie und damit des Mobilitätskonzepts indeland. Zu Projektbeginn wurde zunächst ein Arbeitstitel formuliert und abgestimmt:

„Vernetzte und nachhaltige Mobilitätsentwicklung und -planung – neue Wege in der sich wandelnden Region für ein zukunftsfähiges Mobilitätsangebot für alle zur Sicherung des indelands als attraktiven Wohn-, Wirtschafts- und Freizeitstandort“

Für die öffentliche Kommunikation wurde das Oberziel plakativ und kompakt zu einem Kurztitel unter Beteiligung des Fachpersonals aus dem Bereich Öffentlichkeitsarbeit umformuliert:

„indeland verbindet – vernetzte und nachhaltige Mobilität für eine starke Region"

Die Zielbereiche sind dem Oberziel untergeordnet und stellen thematische Teilbereiche dar, in denen ein Handeln erforderlich ist. Bereits aus den besonderen Rahmenbedingungen des Transformationsprozesses (vgl. Kap. 5.2), aber auch aus dem im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Vorstudie des Mobilitätskonzepts gesammelten Hinweisen lassen sich relevante Zielbereiche ableiten.

Sie korrespondieren mit den inhaltlichen Arbeitspaketen der Aufgabenstellung (vgl. Kap. 1):

- Netze/Verbindungen,
- Ausgestaltung von Verbindungen,
- Mobilitätsmanagement,
- Verkehrsmanagement,
- Neue Antriebstechnologien und
- Autonomes Fahren.

Das Ziele-Indikatoren-System berücksichtigt daher neben einem Handlungsfeld „Allgemein“ die bereits identifizierten Handlungsfelder als Zielbereiche.

Die Werteziele halten fest, welche Veränderungen im jeweiligen Zielbereich ergebnisorientiert erreicht werden sollen. Es handelt sich hierbei um die „Ideen-Ebene“ für die inhaltliche Ausrichtung des weiteren Handelns. Die Werteziele werden differenziert nach Zielbereichen zusammengestellt.

Werteziele des Zielbereichs „Allgemein“:

- Schaffung einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung als Voraussetzung für die angestrebte Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Umweltverbunds
- Regionale Zusammenarbeit (Abstimmung, Austausch) hinsichtlich des Handlungsfelds Mobilität als Voraussetzung für ein zielgerichtetes Handeln und Schnittstellenmanagement

Werteziele des Zielbereichs „Netze/Verbindungen“:

- Sicherstellung der Anbindung an die regional bedeutsamen Verkehrsnetze (Personen- und Güterverkehr) als Voraussetzung für die Erreichbarkeit umliegender Mittel- und Oberzentren
- Sicherstellung der Anbindung der ländlichen Bereiche an die Hauptverkehrsachsen (Personen- und Güterverkehr) als Voraussetzung für die Erreichbarkeit der kommunalen Ortsteilzentren
- Umfeldverträgliche Verkehrsführung auf regionaler und kommunaler Ebene (Personen- und Güterverkehr) als Voraussetzung für den Umwelt- und Gesundheitsschutz
- Sicherstellung eines konkurrenzfähigen Umweltverbunds (auf regionaler Ebene: insbesondere ÖPNV und Radverkehr; auf kommunaler Ebene: ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr) als Voraussetzung für die Stärkung des Umweltverbunds
- Schaffung von Mobilitätsangeboten für alle als Voraussetzung für eine sozialverträglich ausgerichtete Mobilitätsteilhabe
- Sicherstellung der Möglichkeiten für Multi-/Intermodalität unter Einbezug von Sharing-Angeboten als Ergänzung des ÖPNV-Angebots

Werteziele des Zielbereichs „Ausgestaltung von Verbindungen“:

- Bedarfsorientierter Flächenverbrauch für alle Verkehrsarten als Voraussetzung für den Umweltschutz sowie für die Aufenthaltsqualität
- Sicherung der Zugänglichkeit zu allen Mobilitätsangeboten für alle als Voraussetzung für eine sozialverträglich ausgerichtete Mobilitätsteilhabe
- Schaffung von sicheren Verkehrsinfrastrukturen als Voraussetzung zur Reduzierung von Unfällen

- Schaffung von attraktiver/komfortabler Verkehrsinfrastruktur für den Umweltverbund als Voraussetzung für die Stärkung des Umweltverbunds
- Schaffung eines möglichst kontinuierlichen funktionsabhängigen öffentlichen Raums als Voraussetzung für Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Werteziele des Zielbereichs „Mobilitätsmanagement“

- Flexibilisierung der Verkehrsmittelnutzung (Multi-, Intermodalität) als Voraussetzung für die angestrebte Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Umweltverbunds
- Schaffung eines Bewusstseins für die Auswirkungen der eigenen Mobilität als Voraussetzung für die angestrebte Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Umweltverbunds
- Gezielte Adressierung von Zielgruppen als Voraussetzung für die angestrebte Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Umweltverbunds

Werteziele des Zielbereichs „Verkehrsmanagement“:

- Reduzierung der Verkehrsemissionen (Luft, Lärm) als Voraussetzung für den Umwelt- und Gesundheitsschutz
- Reduzierung des Aufkommens im Kfz-Verkehr als Voraussetzung für den Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie für die Stärkung des Umweltverbunds
- Effizienzsteigerung im motorisierten Verkehr (ÖPNV, MIV) als Voraussetzung für den Umweltschutz

Werteziele des Zielbereichs „Neue Antriebstechnologien“:

- Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs von endlichen natürlichen Ressourcen als Voraussetzung für die Aufrechterhaltung von Mobilität
- Reduzierung der Verkehrsemissionen (Luft, Lärm) als Voraussetzung für den Umwelt- und Gesundheitsschutz
- Schaffung von bedarfsorientierten flächendeckenden Versorgungsnetzen für neue Antriebstechnologien als Voraussetzung für die Nutzbarkeit neuer Antriebstechnologien

Werteziele des Zielbereichs „Autonomes Fahren“:

- Effizienzsteigerung im motorisierten Verkehr (ÖPNV, MIV) als Voraussetzung für den Umwelt- und Gesundheitsschutz
- Schaffung von geeigneten Infrastrukturen für autonomes Fahren als Voraussetzung für die Einführung/Umsetzung bzw. Nutzbarkeit autonom fahrender Fahrzeuge

5.4 Strategien

Die Strategien drücken aus, wie die formulierten Ziele (vgl. Kap. 5.3) erreicht werden sollen und werden daher als planungsorientierte Handlungsziele bezeichnet. Es handelt sich hierbei um die Konzept-Ebene, die für die Planungsabteilungen der jeweiligen Aufgabenträger von Bedeutung ist. Die Zuordnung erfolgt erneut differenziert nach den festgelegten Zielbereichen.

Strategien des Zielbereichs „Allgemein“:

- Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
- Aufbau und Pflege von regionalen Netzwerken zu verschiedenen Verkehrs- und Mobilitätsthemen (Alltags- und Freizeitverkehr) unter Berücksichtigung der jeweiligen Akteure

Strategien des Zielbereichs „Netze/Verbindungen“:

- Hierarchisierung und RIN-Kategorisierung aller Verkehrsnetze
- Verknüpfung von Verkehrsnetzen und Verkehrssystemen (Multi- und Intermodalität)
- Vernetzung von Freizeitstandorten (Sichtachsen, Verkehr)

Strategien des Zielbereichs „Ausgestaltung von Verbindungen“:

- Schaffung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus
- Schaffung von verkehrssicheren Verkehrsinfrastrukturen durch „harte“ und „weiche“ Maßnahmen (objektive Sicherheit)
- Steigerung des Sicherheitsgefühls der Einzelpersonen im Verkehr und öffentlichen Raum (subjektive Sicherheit)

Strategien des Zielbereichs „Mobilitätsmanagement“

- Mobilitätsmanagement auf allen Ebenen (kommunal, zielgruppenspezifisch, standortspezifisch)
- Reduzierung des privaten Kfz-Bestands

Strategien des Zielbereichs „Verkehrsmanagement“:

- Verkehrslenkung
- Verkehrssteuerung
- Priorisierung des Umweltverbunds (z. B. bei Abwägungen)

Strategien des Zielbereichs „Neue Antriebstechnologien“:

- Bedarfsabschätzung und Aufzeigung der räumlichen Auswirkungen

Strategien des Zielbereichs „Autonomes Fahren“:

- Darstellung der Netzanforderungen und der räumlichen Auswirkungen von autonomem Fahren

5.5 Wirkungskontrolle

In der späteren Umsetzungsphase wird empfohlen, den Zielerreichungsgrad im Rahmen einer Wirkungskontrolle zu erfassen und mit Zielwerten abzugleichen. Auf Grundlage der Inhalte der Mobilitätsstrategie wurden geeignete Indikatoren zur Bewertung der erreichten Veränderungen (Querbezug zu den Wertezielen; vgl. Kap. 5.3) zusammengestellt.

Die zusammengestellten Indikatorenwerte sollten in regelmäßigen Zeitabständen auf kommunaler Ebene zusammengetragen werden (z. B. über Datenabfrage oder eigene Erhebungen) und ausgewertet werden. Durch den Vergleich mit den Vorgängerwerten (zu Beginn mit den Werten der Ist-Situation[1]) und den noch festzulegenden Zielwerten kann die Entwicklung des Zielerreichungsgrads beobachtet werden. Auf dieser Grundlage kann für jede Kommune beurteilt werden, ob die erwarteten Wirkungen erreicht sind bzw. die bisher erzielten Wirkungen in die richtige Richtung gehen. Trifft ersteres zu, können neue Zielwerte festgelegt oder aber auch neue Zielbereiche und Werteziele formuliert werden. Gehen die bisher erzielten Wirkungen nicht in die richtige Richtung, sollten die Möglichkeiten zur Nachjustierung der Mobilitätsstrategie und des zuge-

[1] Im Rahmen des Projekts wurden die Indikatorenwerte der Ist-Situation nicht ermittelt.

hörigen Projektkatalogs diskutiert werden (Maßnahmenanpassungen bzw. Maßnahmenergänzungen).

Die nachfolgende Darstellung (Bild 3) greift die über die Werteziele abgeleiteten Indikatoren und ihre Zusammenhänge untereinander auf. Der Nachhaltigkeitsgedanke und damit der Klimaschutz, ausgedrückt durch den Indikator Treibhausgasemissionen, steht an oberster Stelle. Im Handlungsfeld Mobilität erfordert die Reduzierung der Treibhausgasemissionen eine umweltbewusste Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Die beschreibenden Indikatoren sind hier die Mobilitätskennwerte (Anzahl Wege pro Person und Tag, Verkehrsmittelwahl bezogen auf die Anzahl der Wege, verkehrsmittelspezifische durchschnittliche Wegelänge). Das Mobilitätsverhalten wiederum wird sich vor allem dann ändern, wenn sich die Beförderungs- und Angebotsqualität – objektiv (ÖPNV: Nahverkehrsplan), aber auch subjektiv (Meinungsbild der Verkehrsteilnehmenden) – sowie die Verkehrssicherheit (Unfallanzahl mit Personenschaden als Indikator) zum Positiven verändert. Im Gegensatz zu diesem dargestellten Zusammenspiel ergeben sich für die nachhaltige Raumnutzung, ausgedrückt über den Indikator Flächenverbrauch, und die regionale Zusammenarbeit keine Wechselwirkungen. (Bild 3)

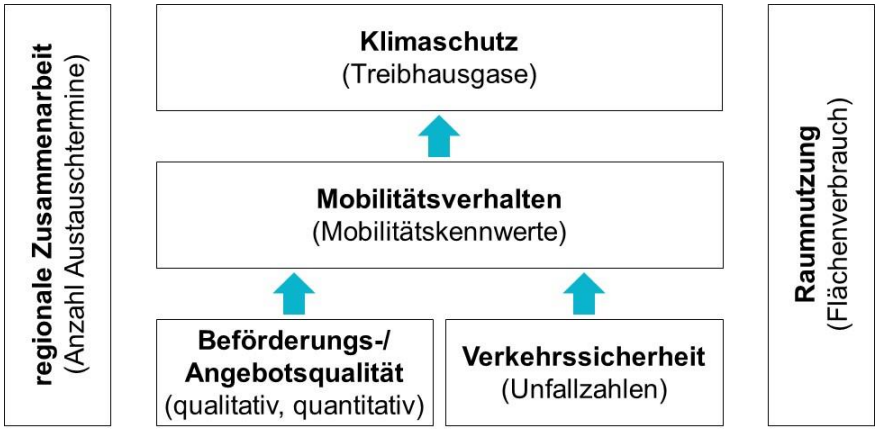


Bild 3: Zusammenspiel der ausgewählten Indikatoren

Nachfolgend sind die Datenquellen der in Bild 3 dargestellten Indikatoren tabellarisch zusammengefasst (Tabelle 2).

Tabelle 2: Datenquellen zur Bestimmung der Indikatorenwerte

Indikator	Datenquelle
verkehrsbezogene Treibhausgasmengen	Bezugsebene Einwohnende: Berechnung über die Anzahl Einwohnende, die zusammengetragenen Mobilitätskennwerte (Anzahl Wege pro Person und Tag, Verkehrsmittelwahl bezogen auf die Wegeanzahl, verkehrsmittelspezifische Wegelänge) sowie verkehrsmittelspezifischen Emissionsfaktoren (bereitgestellt durch das Umweltbundesamt) Bezugsebene Gesamtverkehr im Kommunalgebiet (Territorialprinzip): Ergebnis der kommunalen Klimabilanzierung (Bilanzierungs-Systematik Kommunal – BISKO); das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt diesbezüglich seine Kommunen und stellt ein Bilanzierungstool (aktuell: Klimaschutz-Planer) mit hinterlegten Grundlagendaten, die von den Kommunen nach Möglichkeit durch eigene ortsspezifische Daten ersetzt werden können, kostenfrei zur Verfügung

Indikator	Datenquelle
Mobilitätskennwerte	Bezugsebene Einwohnende: Entweder über die Durchführung einer eigenen ortsspezifischen Mobilitätsbefragung oder über die Daten der bundesweiten Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Die MiD-Befragung wird regelmäßig in größeren Zeitabständen (alle fünf bis zehn Jahre) durchgeführt. Die Daten können differenziert nach der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStar7) ausgewertet werden. Die Kommunen im indeland gehören zur Stadtregion und hier zum städtischen Raum an. Lediglich die Gemeinde Aldenhoven zählt zum Typ „Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum“. Bezugsebene Gesamtverkehr im Kommunalgebiet (Territorialprinzip): ./.
Beförderungs-/ Angebotsqualität	objektiv: Für den ÖPNV erfolgt die Überprüfung der vorhandenen Beförderungs- und Angebotsqualität anhand von festgelegten Bedienungsstandards üblicherweise im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne. Im Rahmen des Projekts erfolgt eine Angebotsbewertung der Ist-Situation in Anlehnung an die standardisierte Bewertung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) (siehe Kap. 7). subjektiv: Für den ÖPNV wird die Kundenzufriedenheit über Befragungen erfasst. Ähnlich zur Kundenbefragung im ÖPNV gibt auch der ADFC-Fahrradklimatest ein Meinungsbild über die Situation für den Radverkehr wieder. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um eine repräsentative Befragung[2]. Für den Fußverkehr und den Kfz-Verkehr gibt es keine regelmäßig durchgeführte Befragung einer anderen Institution. Das subjektive Meinungsbild der Einwohnenden zur vorhandenen Beförderungs- und Angebotsqualität kann über eine eigene ortsspezifische Mobilitätsbefragung erfasst werden (siehe Indikator „Mobilitätskennwerte“).
Verkehrssicherheit (objektiv)	Alle polizeilich registrierten Unfälle werden von der Polizei statistisch erfasst. In der jährlichen Verkehrsunfallstatistik berichtet die Kreispolizeibehörde[3] über die Unfallentwicklung des jeweiligen Vorjahres.
verkehrsbezogener Flächenverbrauch	Angaben zum Flächenverbrauch des Verkehrssektors können dem jährlichen Bericht (Kommunalprofil) des Statistischen Landesamts von Nordrhein-Westfalen entnommen werden.
Anzahl durchgeführter Austauschtermine	Zählung der durchgeführten Termine

6 Regionale Verbindungen und ihre Bedeutung

Hinweis: Alle nachfolgend aufgeführten Kartendarstellungen liegen dem Projektbericht als separate Anhänge – in der Druckversion im Format DIN A3 – bei.

6.1 Verkehrsmittelunabhängige Dreiecksnetze

In Anlehnung an die RIN 2008 werden zunächst luftlinienbezogene Dreiecksnetze zwischen zentralen Orten[4] im indeland und seinem

[2] Die Befragten werden nicht nach Zufallsprinzip aus einer repräsentativen Stichprobe gezogen. Es kann sich jeder daran beteiligen, der möchte. Aufgrund des Fokus Radverkehr, beteiligen sich vor allem Radfahrende. Es fehlt das Meinungsbild der Nichtradfahrenden.

[3] Für die Kommunen des indelands demnach die Kreispolizei Düren sowie die Kreispolizei Aachen.

[4] *„Zentrale Orte sind Städte und Gemeinden, die über den Bedarf ihrer Wohnbevölkerung hinaus Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung im Versorgungsbereich wahrnehmen sollen. Sie sind bevorzugte Standorte für öffentliche und private Dienstleistungseinrichtungen und Wirtschafts-, Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte. Gemeinden ohne zentralörtliche Aufgaben sind auf das Versorgungsangebot der Orte mit zentralörtlicher Funktion angewiesen.“* (Quelle: RIN 2008)

relevanten Pendelbereich dargestellt. Dabei übernehmen zentrale Orte einer höheren Stufe immer auch die Versorgungsfunktionen der nachfolgenden Zentralitätsstufen.

Zur Netzbildung werden zunächst die relevanten Quell-/Zielpunkte gemäß der zentralörtlichen Gliederung identifiziert. Die den Kommunen zugeordnete Gliederungsstufe (Oberzentrum OZ, Mittelzentrum MZ und Grundzentrum GZ) wurde der aktuellen Landesplanung Nordrhein-Westfalen entnommen. Für das benachbarte Ausland existiert diese zentralörtliche Gliederung nicht, weshalb hier über Analogieschlüsse eine eigene Zuordnung erfolgte.

Die zusammengestellten relevanten Quell- und Zielpunkte werden je Verbindungsfunktionsstufe (Tabelle 3) durch Luftlinien miteinander direkt verbunden (Delaunay-Triangulierung). Dabei werden die zentralen Orte so mit benachbarten Orten gleicher Zentralität verbunden, dass sich die Verbindungslinien nicht überschneiden. In diesen Dreiecksnetzen lassen sich nun die nächst- und übernächst benachbarten Orte ermitteln.

Tabelle 3: Verbindungsfunktionsstufen für Verbindungen zwischen zentralen Orten (Auszug aus RIN 2008)

Verbindungsfunktionsstufe (VFS)		**Einstufungskriterien**		**Beschreibung**
Stufe	Bezeichnung	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion	
0	kontinental	./.	MR - MR	Verbindung zwischen Metropolregionen (MR)
I	großräumig	OZ - MR	OZ - OZ	Verbindung von Oberzentren (OZ) zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren
II	überregional	MZ - OZ	MZ - MZ	Verbindung von Mittelzentren (MZ[a]) zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren
III	regional	GZ - MZ	GZ - GZ	Verbindung von Grundzentren (GZ[b]) zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren

[a] Mittelzentrum, auch innergemeindliches Mittelzentrum
[b] Grundzentrum, Unter- und Kleinzentren, auch innergemeindliches Grundzentrum

Im Hinblick auf die Aufgabenstellung werden in Summe drei Dreiecksnetze (Verbindungsfunktionsstufe I, II und III) aufgestellt (Bild 4 bis Bild 6). Die Verortung der kommunalen Quell-/Zielpunkte erfolgt stets für den Zentralort der Kommunen. Je kleinräumiger die Verbindungsfunktionsstufe (VFS) ist, desto kleinräumiger ist der Betrachtungsradius und desto feinteiliger werden die Dreiecke des Luftliniennetzes.

Im weiteren Verlauf werden 11 Verbindungen der VFS I (großräumig), 15 Verbindungen der VFS II (überregional) und 28[5] Verbindungen der VFS III (regional) bewertet.

[5] Das Dreiecksnetz der VFS III enthält drei Verbindungen, die auch im Dreiecksnetz der VFS II enthalten sind. Dies begründet sich dadurch, dass bei der Aufspannung des Dreiecksnetzes VFS III westlich des indelands keine relevanten Grundzentren liegen und damit hier die aufgespannten Dreiecke zum Teil deckungsgleich mit den Dreiecken der VFS II sind.

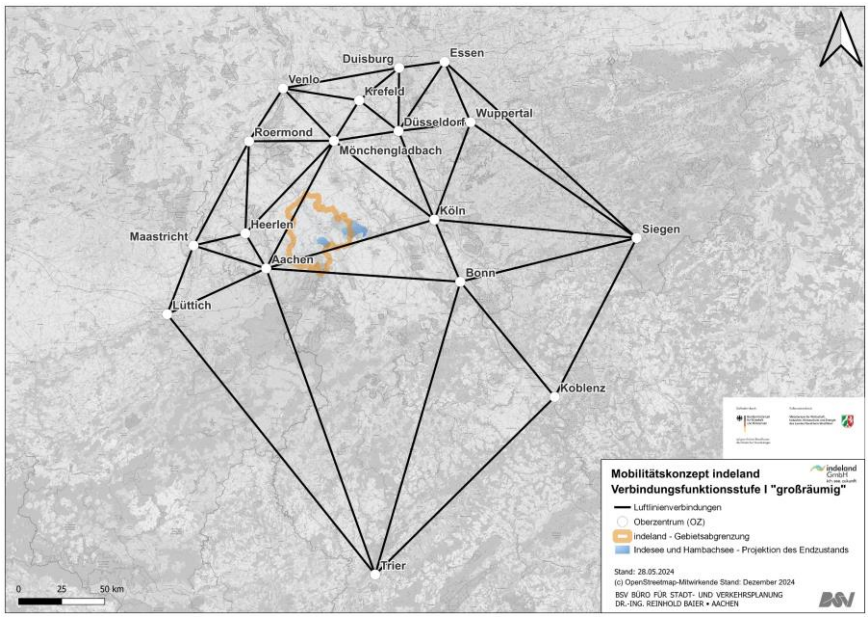


Bild 4: Dreiecksnetz der Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig) (DIN A3-Darstellung in Anhang 1)

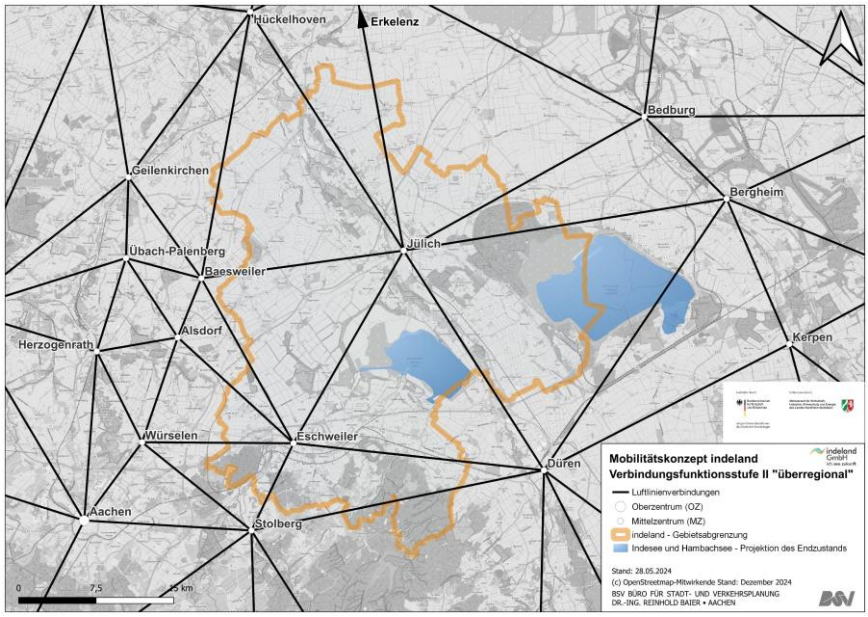


Bild 5: Dreiecksnetz der Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) (DIN A3-Darstellung in Anhang 2)

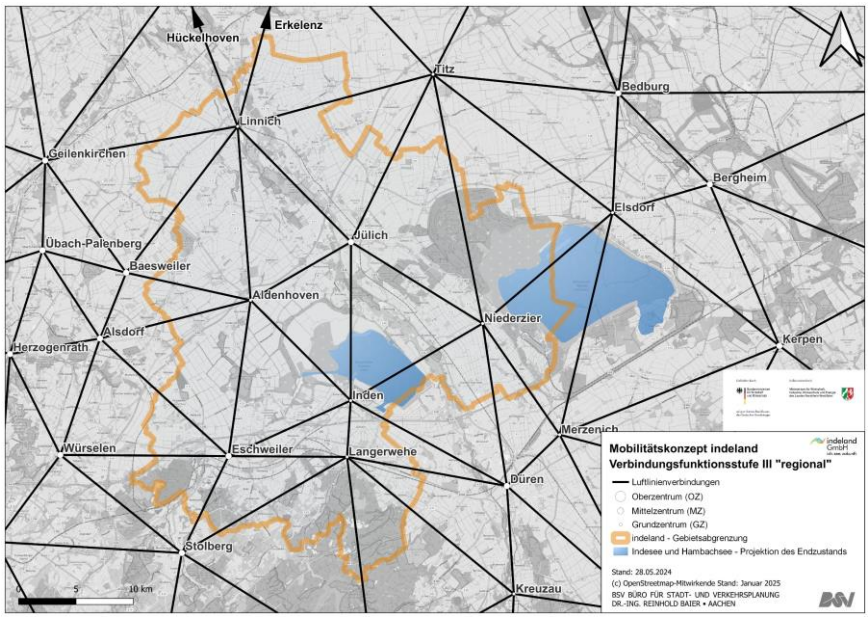


Bild 6: Dreiecksnetz der Verbindungsfunktionsstufe III (regional) (DIN A3-Darstellung in Anhang 3)

6.2 Verbindungsbedeutungen

Die Verbindungen werden unterschiedlich stark nachgefragt und haben damit auch unterschiedliche Bedeutungen. Im Projekt wurden keine Netzbelastungen aus Zählungen oder einem Verkehrsmodell analysiert. Erkenntnisse zur Verbindungsbedeutung lassen sich aber über die Pendlerverflechtungen ableiten. *„Die Pendlerrechnung der Länder stellt die erwerbsbedingte potenzielle Mobilität auf tiefer regionaler Ebene dar. Anhand von Auswertungen zum Arbeits- und Wohnort werden […] Pendelzahlen auf Ebene der Gemeinden und Gemeindeverbände […] ermittelt.“*[6]

Im Projekt wurden die Pendlerverflechtungen der indeland-Kommunen mit Datenstand 2020 ausgewertet. In Tabelle 4 sind die drei stärksten Ein- und Auspendelströme der indeland-Kommunen zusammengestellt.

Es zeigt sich die starke Konzentration der Auspendelströme auf die Stadt Aachen als Oberzentrum und die Stadt Düren. Auch bei den Einpendelströmen haben Aachen und Düren in Summe die höchste Bedeutung. Hier sind zudem die Kommunen Stolberg, Alsdorf und Jülich von Bedeutung. Insgesamt zeigen die Einpendelströme eine größere räumliche Vielfalt als die Auspendelströme (12 Kommunen als Quelle, im Gegensatz zu sechs Kommunen als Ziele).

Tabelle 4: Pendlerverflechtungen 2020 – drei stärksten Ein- und Auspendelströme der indeland-Kommunen (Daten: Landesdatenbank NRW)

Kommune (indeland)	Auspendelnde		Einpendelnde	
	Ziel	Aufkommen	Quelle	Aufkommen
Aldenhoven	Aachen	1.193	Jülich	330
	Jülich	829	Alsdorf	253
	Eschweiler	466	Baesweiler	176

[6] https://statistik.nrw/wirtschaft-und-umwelt/arbeit/pendelnde; abgerufen am 25.11.2024.

Kommune (indeland)	Auspendelnde		Einpendelnde	
	Ziel	Aufkommen	Quelle	Aufkommen
Eschweiler	Aachen	6.216	Aachen	2.310
	Stolberg	1.873	Stolberg	2.196
	Düren	1.090	Alsdorf	1.468
Inden	Düren	658	Düren	211
	Aachen	564	Jülich	113
	Eschweiler	444	Langerwehe	98
Jülich	Düren	1.621	Aachen	1.500
	Aachen	1.392	Düren	1.167
	Köln	573	Linnich	930
Langerwehe	Düren	1.749	Düren	419
	Aachen	1.032	Eschweiler	226
	Eschweiler	719	Inden	147
Linnich	Jülich	930	Hückelhoven	512
	Aachen	603	Jülich	366
	Düren	434	Erkelenz	206
Niederzier	Düren	2.125	Düren	1.040
	Jülich	663	Jülich	317
	Köln	505	Eschweiler	193

Um die Verbindungsbedeutung der hier betrachteten regionalen Zentrenverflechtungen (vgl. Kap. 6.1) vergleichend einschätzen zu können, wurde die Summe der Ein- und Auspendelnden der einzelnen Verbindungen ermittelt und wie folgt kategorisiert:

- geringe Pendlerbedeutung: ≤ 350 Ein- und Auspendelnde,
- mittlere Pendlerbedeutung: > 350 bis ≤ 800 Ein- und Auspendelnde,
- hohe Pendlerbedeutung: > 800 Ein- und Auspendelnde.

Die Klassifizierung berücksichtigt eine möglichst gleichmäßige Größe der drei Kategorien.

Das Ergebnis für die Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) ist grafisch in Bild 7 dargestellt. Hier zeigt sich ein hohes Pendleraufkommen zwischen den Grund- und Mittelzentren sowie zwischen den Mittelzentren untereinander.

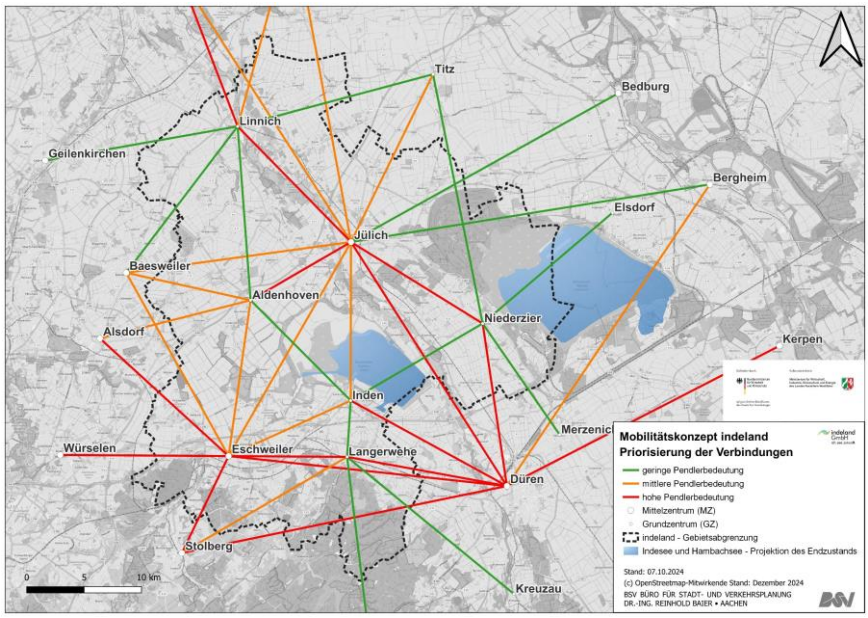


Bild 7: Priorisierung der regionalen Verbindungen [Datengrundlage: Pendlerverflechtungen 2020] (DIN A3-Darstellung in Anhang 4)

Die Priorisierung der Verflechtungen über die Verbindungsbedeutung ermöglicht entsprechend eine priorisierte Abarbeitung der verbindungsbezogenen Handlungsempfehlungen.

7 Netzanalysen für alle Verkehrsarten

In Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) wurden die regional bedeutsamen Netze des motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrs – sprich Netze von allen Verkehrsarten (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr) – überprüft und hinsichtlich ihrer Angebotsqualität (Geschwindigkeit, Direktheit) bewertet.

Die aufgestellten Dreiecksnetze der drei betrachteten Verbindungsfunktionsstufen (vgl. Kap. 6.1) wurden verkehrsmittelspezifisch auf die bestehenden Verkehrsnetze übertragen (siehe Kap. 7.1.1 bis einschließlich Kap. 7.4.1). Jedem tangierten Netzelement, das sich durch die Übertragung der Dreiecksnetze auf das bestehende Straßennetz ergibt, wurde einer Verkehrswegekategorie zugeordnet. Diese ergibt sich aus der Bedeutung der „zentrale Orte“-Verbindungen, die über dieses Netzelement verlaufen, und der Art der Ansprüche aus dem verkehrswegeseitigen Umfeld. Ziel ist es, die Netzelemente eines Verkehrsweges funktionsgerecht zu gestalten und damit den Verkehrsteilnehmenden ein attraktives Verkehrsangebot bereitzustellen. Im Hinblick auf eine sparsame Netzgestaltung wurden parallele Routenverläufe durch eine Routenbündelung auf dem höherwertigen Netzelement vermieden.

Die Netzdarstellungen in den nachfolgenden Karten beschränken sich – trotz der großräumigen Analysen – im Wesentlichen auf den Untersuchungsraum indeland.

Nach Ableitung der verkehrsmittelspezifischen Netze mit regionaler Bedeutung wurden diese bewertet (siehe Kap. 7.1.2 bis einschließlich Kap. 7.4.2).

Abschließend erfolgte eine qualitative Einschätzung der Auswirkungen von geplanten Veränderungen im indeland auf die vorhandene Angebotsqualitäten (siehe Kap. 7.5).

Hinweis: Alle nachfolgend aufgeführten Kartendarstellungen liegen dem Projektbericht als separate Anhänge – in der Druckversion im Format DIN A3 – bei.

7.1 Kfz-Verkehrsnetz

Kfz-Verkehr umfasst die Menge aller motorisierten Kraftfahrzeuge (Pkw, Motorrad etc.).

7.1.1 Funktionale Gliederung

Die Projektion der relevanten Luftlinienverbindungen auf das vorhandene Straßennetz[7] ergibt für das indeland die in Bild 8 dargestellten Straßenkategorien, wobei die fünfte Kategoriengruppe „Erschließungsstraße (ES)“ aufgrund der Beschränkung auf regional bedeutsame Verkehrsnetze nicht relevant ist.

Die Zuordnung der Kategoriengruppe erfolgte unter Berücksichtigung der zentralörtlichen Verbindungsfunktionsstufe (Bild 9) sowie der Lage im Netz (außerhalb oder innerhalb bebauter Gebiete). Letzteres wurde über eine Verschneidung des Straßennetzes mit den Ortsdurchfahrten aus dem „Straßennetz Landesbetrieb Straßenbau NRW“ (Stand: 02.07.2023) festgelegt. Überlagern sich mehrere, aber verschiedene Kategoriengruppen auf ein Netzelement, so ist die höherwertigere Kategoriengruppe maßgebend.

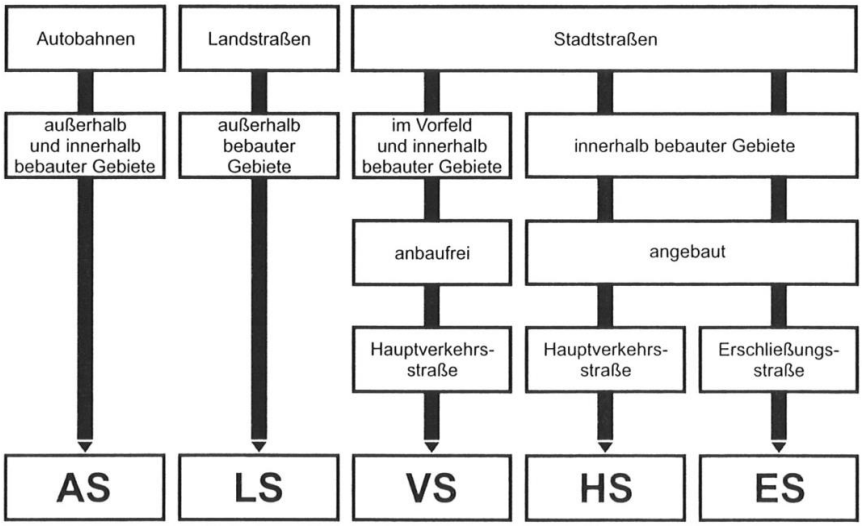


Bild 8: Kategoriengruppe für den Kfz-Verkehr (Quelle: RIN 2008)

[7] Die Projektion erfolgte mit Hilfe eines Online-Routenplaners. Der Routenverlauf bestimmt sich über die schnellste Route im unbelasteten Straßennetz. Im Falle von baustellenbedingten Routenabweichungen (z. B. L 136 Große Rurstraße) erfolgte eine manuelle Anpassung des Routenverlaufs.

Kategoriengruppe / Verbindungsfunktionsstufe		Autobahnen	Landstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen
		AS	LS	HS
großräumig	I	AS I	LS I	–
überregional	II	AS II	LS II	
regional	III	–	LS III	HS III

AS I	vorkommend, Bezeichnung der Kategorie
	problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen
–	nicht vorkommend oder nicht vertretbar

Bild 9: Zusammenhang zwischen Verbindungsfunktionsstufen und Kategoriengruppen für den Kfz-Verkehr (Auszug aus RIN 2008)

In Bezug auf die Zuordnung der Verkehrswegekategorien ist zu beachten, dass die Verbindungsfunktionsstufen ab dem Ortsschild um eine Stufe herabgestuft werden und hier nach angebaut[8] und anbaufrei[9] unterschieden wird. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Kategorisierung des klassifizierten Straßennetzes (Bundesautobahn, Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) sich nicht vollständig mit den Kategoriengruppen für den Kfz-Verkehr deckt. Landes- und Kreisstraßen sind sowohl in der Kategoriengruppe „Landstraße“ als auch in der Kategoriengruppe „Stadtstraße“ enthalten.

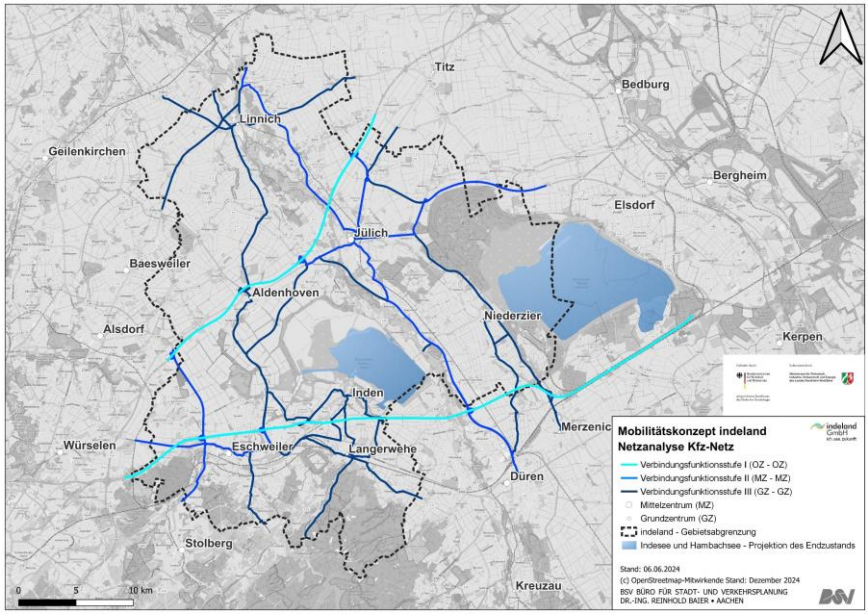


Bild 10: Kfz-Verkehrsnetz – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen (DIN A3-Darstellung in Anhang 5)

[8] Angebaute Straßen sind Straßen mit Zugängen und/oder Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken.
[9] Anbaufreie Straßen sind Straßen, zu der die angrenzenden Grundstücke in der Regel keine Zugänge und/oder Zufahrten haben.

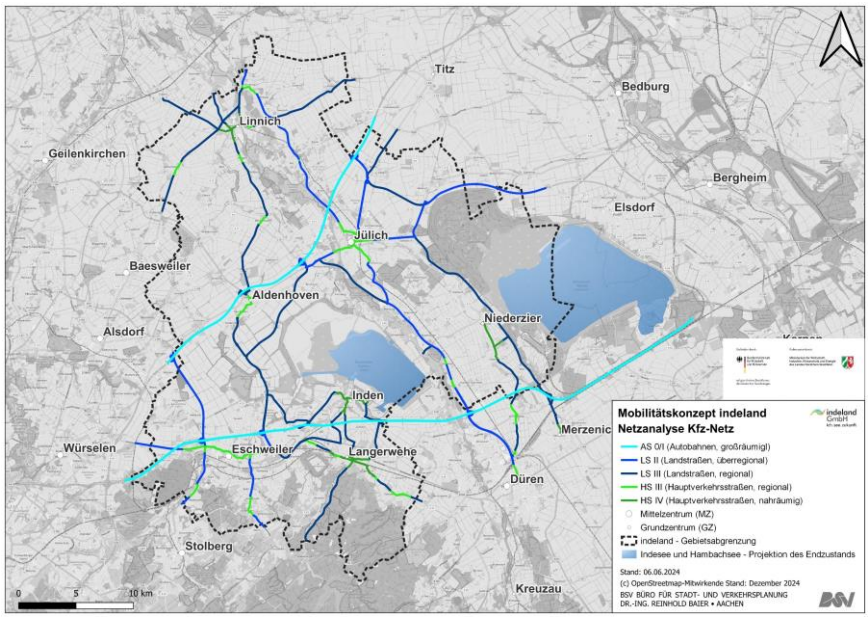


Bild 11: Kfz-Verkehrsnetz – Differenzierung nach Kategoriengruppen (DIN A3-Darstellung in Anhang 6)

7.1.2 Bewertung der Angebotsqualität

Die Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität für die regionalen Verbindungen im Kfz-Verkehr erfolgte über die Ermittlung von Kenngrößen der Angebotsqualität. Diese Herangehensweise korrespondiert mit der aus den RIN 2008 und gewährleistet damit eine objektive Bewertung.

Die Bewertung der Angebotsqualität des Kfz-Verkehrsnetzes erfolgte anhand der für die Hauptverkehrszeit (07:30 Uhr +/- 30 min) ermittelten Reisezeiten mit dem Kfz (Werktag in der Schulzeit; Referenzdatum: 13.03.2024). Unter Einbeziehung der Luftlinienentfernung zwischen Start und Ziel wurde eine „Luftliniengeschwindigkeit“[10] ermittelt, für die in den RIN 2008 Bewertungskategorien vorgegeben sind (Tabelle 5). Die Stufen der Angebotsqualität (SAQ) entspricht einer Schulnotenskala, sodass sich hieraus bei Bedarf auch Durchschnittsnoten als zusammenfassendes Bewertungsergebnis berechnen lassen.

Tabelle 5: Stufen der Angebotsqualität (SAQ) zur Bewertung von Verkehrsnetzen (Quelle: RIN 2008)

Stufe der Angebotsqualität (SAQ)	Beschreibung
A	sehr gute Angebotsqualität
B	gute Angebotsqualität
C	befriedigende Angebotsqualität
D	ausreichende Angebotsqualität
E	mangelhafte Angebotsqualität
F	unzureichende Angebotsqualität

[10] Quotient von Luftlinienentfernung und in der Hauptverkehrszeit ermittelter Kfz-Reisezeit (zzgl. einer Anbindungszeit bestehend aus Zu- und Abgangszeit sowie Parksuchzeit).

Die Ermittlung der verbindungsbezogenen Bewertungsergebnisse (SAQ) erfolgte mit Hilfe der in der RIN 2008 aufgeführten kenngrößenbasierten Diagramme (hier konkret RIN-Anhang Bild 15).

Für die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumige Verbindungen; 11 bewertete Verbindungen mit großräumiger Verbindungsfunktion) zeigen sich fünf Verbindungen mit einer sehr guten (SAQ A), vier Verbindungen mit einer guten (SAQ B), eine Verbindung mit einer befriedigenden (SAQ C) und eine Verbindung mit einer ausreichenden Angebotsqualität (SAQ D). Daraus lässt sich eine Durchschnittsnote (Schulnote) von 1,8 ableiten.

Für die Verbindungsfunktionsstufe II (überregionale Verbindungen; 15 bewertete Verbindungen mit überregionaler Verbindungsfunktion) zeigen sich 13 Verbindungen mit einer sehr guten (SAQ A) und zwei Verbindungen mit einer guten Angebotsqualität (SAQ B). Hier ergibt sich eine Durchschnittsnote von 1,1.

Für die Verbindungsfunktionsstufe III (regionale Verbindungen; 28 bewertete Verbindungen) zeigen sich 23 Verbindungen mit einer sehr guten (SAQ A) und fünf Verbindungen mit einer guten Angebotsqualität (SAQ B). Es ergibt sich eine Durchschnittsnote von 1,2.

Die hier zusammengefasst beschriebenen Bewertungsergebnisse sind tabellarisch in Anhang 8 dargestellt.

Leseanleitung für die tabellarische Darstellung: Die tabellarische Darstellung enthält für jede Verbindungsfunktionsstufe eine eigene Tabelle. Die Tabellen werden als Matrix der für die jeweilige Verbindungsfunktionsstufe relevanten Zentren aufgespannt (I großräumig: Oberzentren; II überregional: Mittelzentren; III regional: Mittelzentren und Grundzentren). Die Zeilen entsprechen der Quelle („von“), die Spalten dem Ziel („nach“) der Verbindungen. Die durch die Tabelle aufgespannte Matrix ist symmetrisch (alle Kommunen sind als Quelle und als Ziel aufgeführt). Hin- und Rückweg einer Verbindung wurden gleich bewertet (achsensymmetrisch). Aufgrund der Regeln zur Aufspannung der Luftliniennetze (keine sich überschneidende Verbindungslinien; vgl. Kap. 6.1), werden nicht alle in der Tabelle enthaltenen Verbindungen vom Luftliniennetz abgebildet. Die nicht abgebildeten Verbindungen werden nicht betrachtet und enthalten in der Tabelle auch keine Werte.

Nachfolgend sind zudem die Bewertungsergebnisse der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) in einer grafischen Darstellung zusammengefasst (Bild 12).

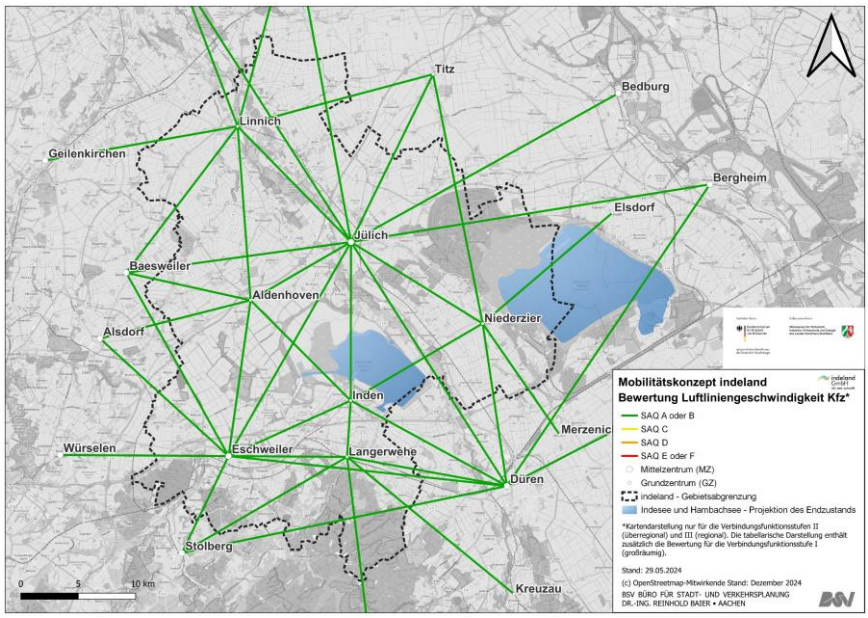


Bild 12: Kfz-Verkehrsnetz – Bewertungsergebnisse „Luftliniengeschwindigkeit“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) (DIN A3-Darstellung in Anhang 7)

Auf Grundlage dieser Ergebnisse (Durchschnittsnote über alle drei Verbindungsfunktionsstufen von 1,3) lässt sich für die vorhandene Bestandssituation im regionalen Kfz-Verkehrsnetz keine Notwendigkeit einer Verbesserung der Angebotsqualität ablesen.

7.2 ÖPNV-Netz

7.2.1 Funktionale Gliederung

Das Netzangebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) setzt sich aus straßen- und schienengebundenen Linien zusammen. Bedingt durch die zeitliche Änderung des Fahrtenangebots im Tages- und Wochenverlauf wurde das ÖPNV-Angebot für vier Zeitschnitte ausgewertet:

Werktag in der Schulzeit (Referenzdatum 13.03.2024):

- Hauptverkehrszeit vormittags: 07:30 Uhr,
- Nebenverkehrszeit vormittags: 11:00 Uhr,
- Spätverkehrszeit abends: 20:00 Uhr.

Sonntag in der Schulzeit (Referenzdatum 17.03.2024):

- Nebenverkehrszeit nachmittags: 15:30 Uhr.

Zu diesen genannten Terminen wurde in einem Zeitkorridor von +/- 30 min jeweils das beste Fahrtenangebot (Festlegung über die Reisezeit und unter Berücksichtigung der Direktheit) differenziert nach den Verbindungsfunktionsstufen mit Hilfe einer Online-Fahrplanauskunft identifiziert. Auch hier gilt wieder: bei Überlagerung der Verbindungsfunktionsstufen auf einem Streckenabschnitt, ist die höherwertigere Verbindungsfunktionsstufe maßgebend.

Die bewerteten Verbindungen zusammen mit den konkreten Start- und Zielpunkten sind tabellarisch in den Anlagen dargestellt (Anhang 15, 18, 21 und 24).

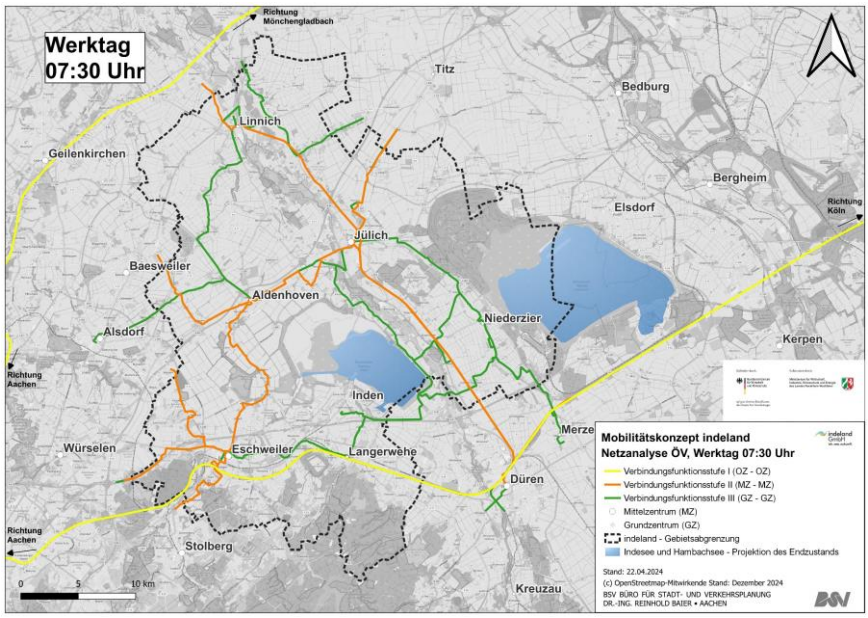


Bild 13: ÖPNV-Netz, Werktag 07:30 Uhr – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen (DIN A3-Darstellung in Anhang 9)

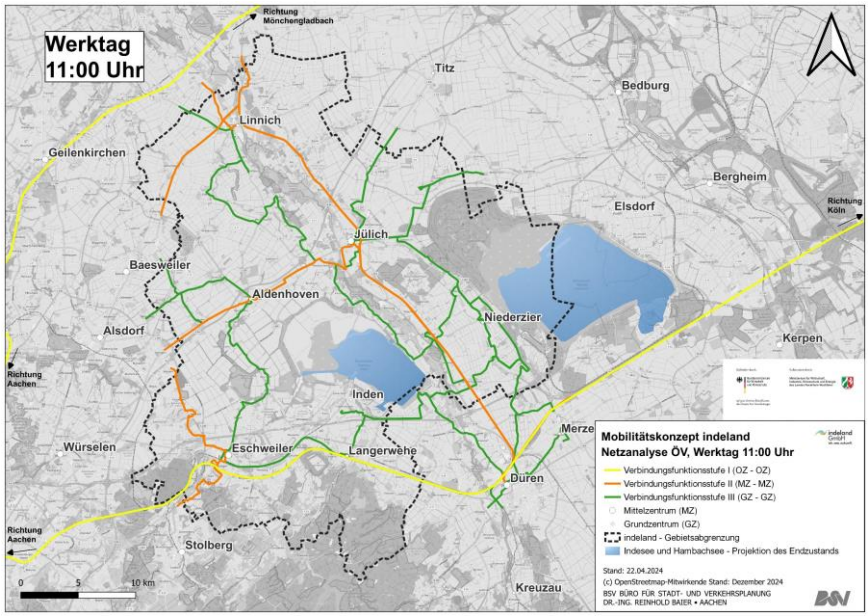


Bild 14: ÖPNV-Netz, Werktag 11:00 Uhr – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen (DIN A3-Darstellung in Anhang 10)

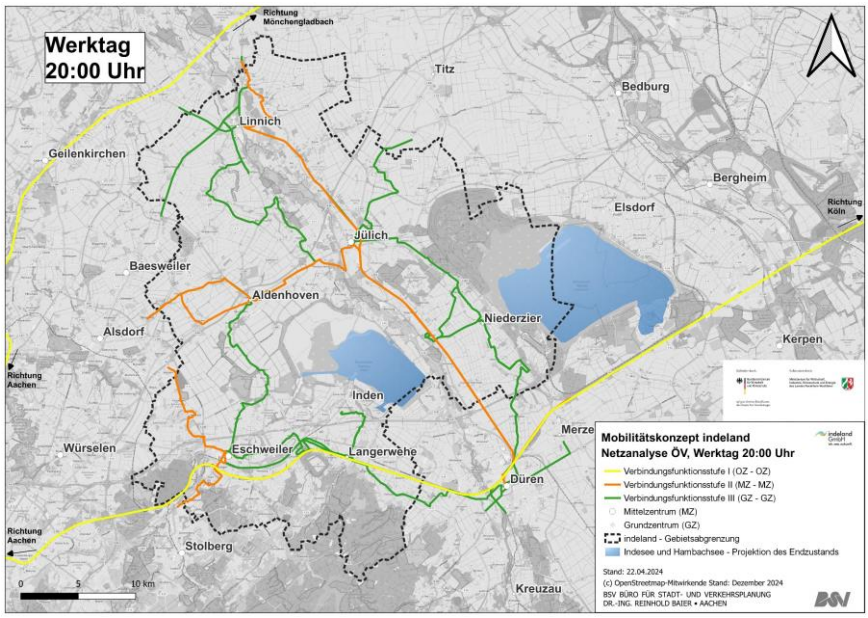


Bild 15: ÖPNV-Netz, Werktag 20:00 Uhr – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen (DIN A3-Darstellung in Anhang 11)

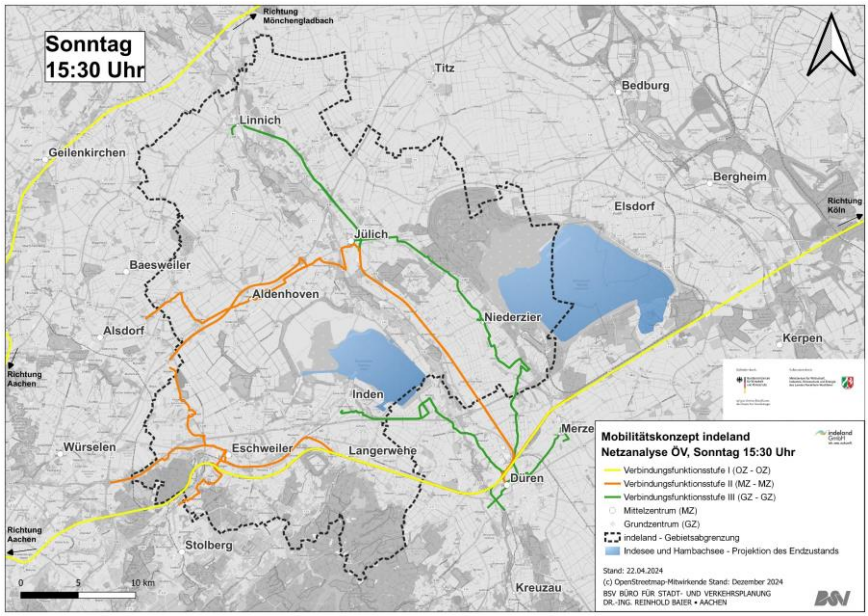


Bild 16: ÖPNV-Netz, Sonntag 15:30 Uhr – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen (DIN A3-Darstellung in Anhang 12)

7.2.2 Bewertung der Angebotsqualität

Im Allgemeinen wird die Angebotsqualität mit festgelegten Qualitätsstandards im Rahmen der Nahverkehrsplanung analysiert. In den beiden für das indeland relevanten Nahverkehrsplänen (Kreis Düren und StädteRegion Aachen) wird die Anforderung „angemessene Verkehrsbedienung“ mit Hilfe der drei Merkmale Erschließungsqualität, Betriebszeit und Verbindungsqualität bewertet.

In den RIN 2008 erfolgt die Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität für die regionalen Verbindungen im ÖPNV wie beim Kfz-Verkehr über die Reisezeit (Luftliniengeschwindigkeit). Darüber hinaus kann die Umsteigehäufigkeit separat analysiert werden. Für einen direkten Vergleich zum Kfz-Verkehr bietet die

RIN 2008 auch die Möglichkeit das Reisezeitverhältnis[11] zu bewerten. Vor dem Hintergrund der direkten Vergleichsmöglichkeit wurde die letztere Bewertungsmöglichkeit (Reisezeitvergleich) herangezogen.

Die Ermittlung der Reisezeiten im ÖPNV basiert auf einem idealisierten Fahrplan. Netzstörungen (z. B. veränderter Linienverlauf infolge der Flutschäden oder anderer Baustellen) sowie Verzögerungen im Fahrplanablauf (z. B. infolge von verkehrlicher Überlastung) und Fahrtausfälle (z. B. infolge von Personalmangel) bleiben demnach unberücksichtigt.

Hinsichtlich der Ermittlung der Reisezeiten im ÖPNV ist weiterhin zu beachten, dass wenn in einem betrachteten Zeitkorridor (z. B. zwischen 19:30 Uhr und 20:30 Uhr) kein ÖPNV-Angebot vorhanden ist, das dem Zeitkorridor am naheliegendste Angebot berücksichtigt wird und der zeitliche Abstand zum analysierten Zeitfenster der Reisezeit zugeschlagen wird. Beispiel: In der Zeit zwischen 19:30 Uhr und 20:30 Uhr gibt es für eine untersuchte Verbindung kein Fahrtangebot, sondern letztmalig um 19:18 Uhr, so wird die ermittelte Reisezeit um 12 Minuten (19:30 - 19:18 = 12 Minuten) erhöht.

Es wurde vereinfacht angenommen, dass die Qualität des Hinwegs und die Qualität des Rückwegs in einem Zeitschnitt gleich sind.

Auch hier erfolgte die Ermittlung der verbindungsbezogenen Bewertungsergebnisse (SAQ, vgl. Tabelle 5) wieder mit Hilfe der in der RIN 2008 aufgeführten kenngrößenbasierten Diagrammen (hier konkret RIN-Anhang Bild 18). Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr fallen die Bewertungsergebnisse für das Reisezeitverhältnis ÖPNV/Kfz deutlich schlechter aus (Tabelle 6) – zumindest für die Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional).

Tabelle 6: Bewertetes Reisezeitverhältnis ÖPNV/Kfz differenziert nach Verbindungsfunktionsstufen und betrachteten Terminen (vollständige tabellarische Darstellung in den Anhängen 14, 17, 20 und 23)

Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig)							
	Stufen der Angebotsqualität (SAQ)						
Termin	A (sehr gut)	B (gut)	C (befriedigend)	D (ausreichend)	E (mangelhaft)	F (unzureichend)	**Schulnote (Durchschnitt)**
Werktag 07:30 Uhr	3	6	2	-	-	-	1,9
Werktag 11:00 Uhr	3	6	2	-	-	-	1,9
Werktag 20:00 Uhr	3	6	2	-	-	-	1,9
Sonntag 15:30 Uhr	3	6	2	-	-	-	1,9

[11] Quotient der ermittelten Reisezeiten von ÖPNV und Kfz-Verkehr – jeweils zzgl. der Anbindungszeiten (ÖPNV: Zu- und Abgangszeit sowie Startwartezeit; Kfz-Verkehr: Zu- und Abgangszeit sowie Parksuchzeit).

Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)							
	Stufen der Angebotsqualität (SAQ)						
Termin	A (sehr gut)	B (gut)	C (befriedi-gend)	D (ausrei-chend)	E (mangelhaft)	F (unzu-reichend)	**Schulnote (Durch-schnitt)**
Werktag 07:30 Uhr	-	-	4	7	3	1	4,1
Werktag 11:00 Uhr	-	-	7	4	3	1	3,9
Werktag 20:00 Uhr	-	-	4	7	3	1	4,1
Sonntag 15:30 Uhr	-	-	4	4	2	5	4,5
Verbindungsfunktionsstufe III (regional)							
	Stufen der Angebotsqualität (SAQ)						
Termin	A (sehr gut)	B (gut)	C (befriedi-gend)	D (ausrei-chend)	E (mangelhaft)	F (unzu-reichend)	**Schulnote (Durch-schnitt)**
Werktag 07:30 Uhr	-	1	9	7	6	5	4,2
Werktag 11:00 Uhr	-	3	7	8	5	5	4,1
Werktag 20:00 Uhr	-	1	7	6	3	11	4,6
Sonntag 15:30 Uhr	-	1	4	1	2	20	5,3

Die hier zusammengefasst beschriebenen Bewertungsergebnisse sind tabellarisch in den Anhängen 14, 17, 20 und 23 dargestellt. Eine kurze Leseanleitung der tabellarischen Darstellung ist in Kap. 7.1.2 aufgeführt.

Nachfolgend sind zudem die Bewertungsergebnisse der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) grafisch zusammengefasst dargestellt (Bild 17 bis Bild 20).

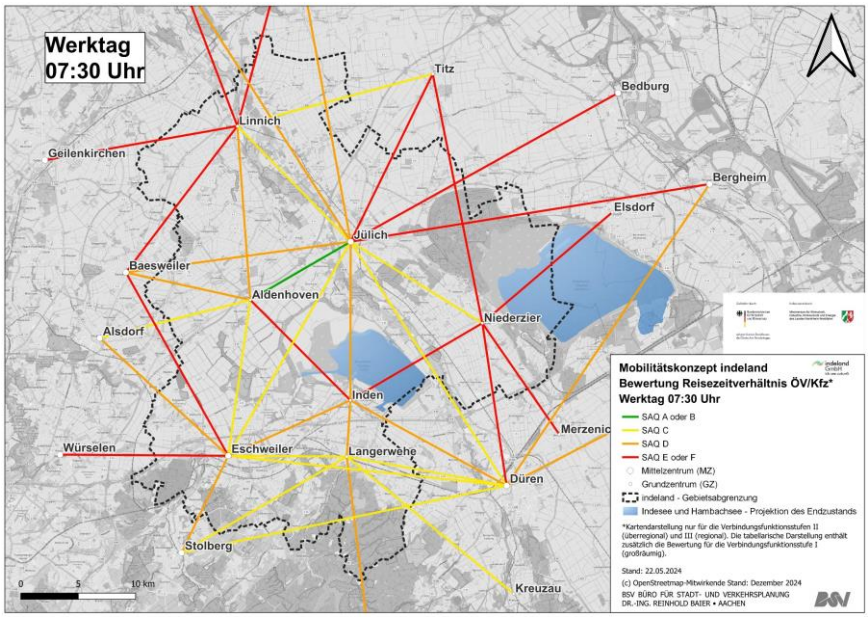


Bild 17: ÖPNV-Netz, Werktag 07:30 Uhr – Bewertungsergebnisse „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen I (großräumig), II (überregional) und III (regional) (DIN A3-Darstellung in Anhang 13)

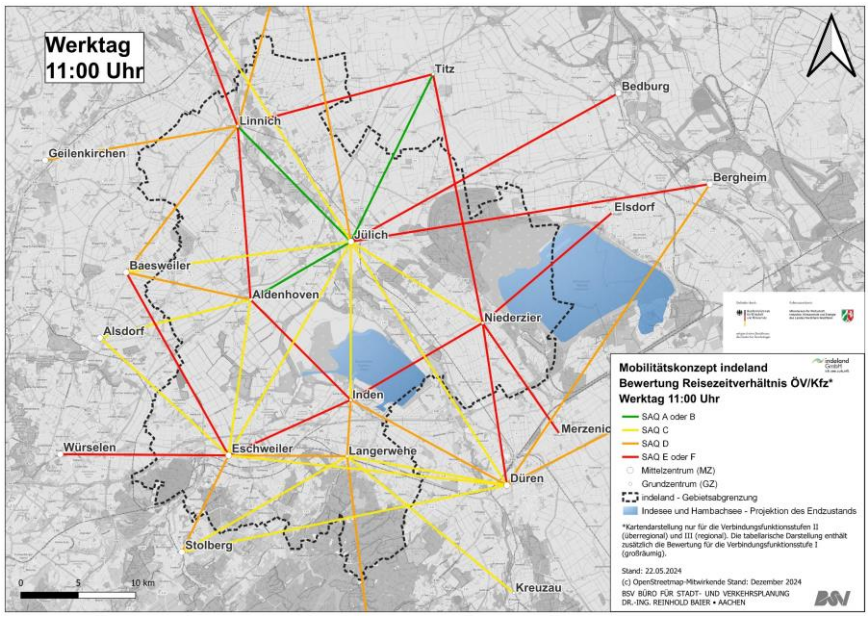


Bild 18: ÖPNV-Netz, Werktag 11:00 Uhr – Bewertungsergebnisse „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) (DIN A3-Darstellung in Anhang 16)

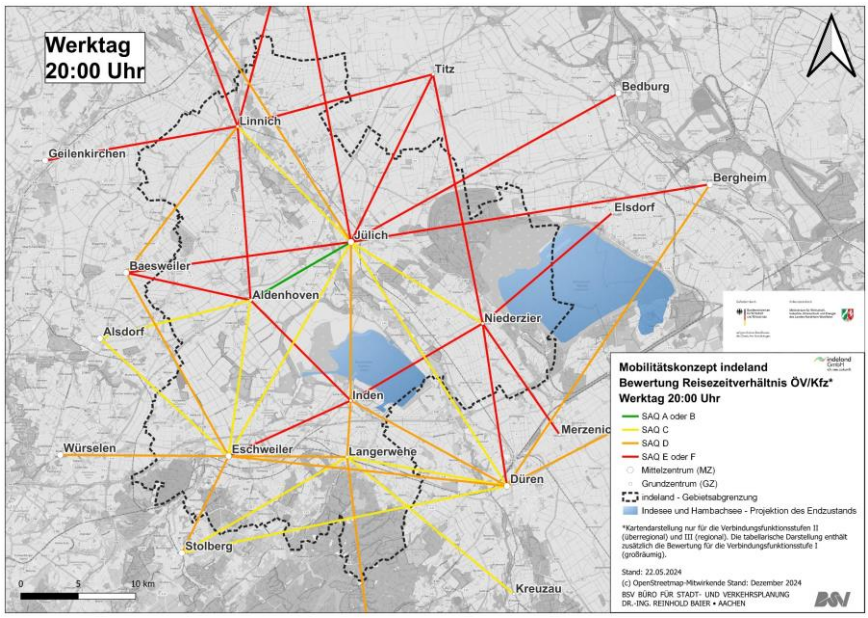


Bild 19: ÖPNV-Netz, Werktag 20:00 Uhr – Bewertungsergebnisse „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) (DIN A3-Darstellung in Anhang 19)

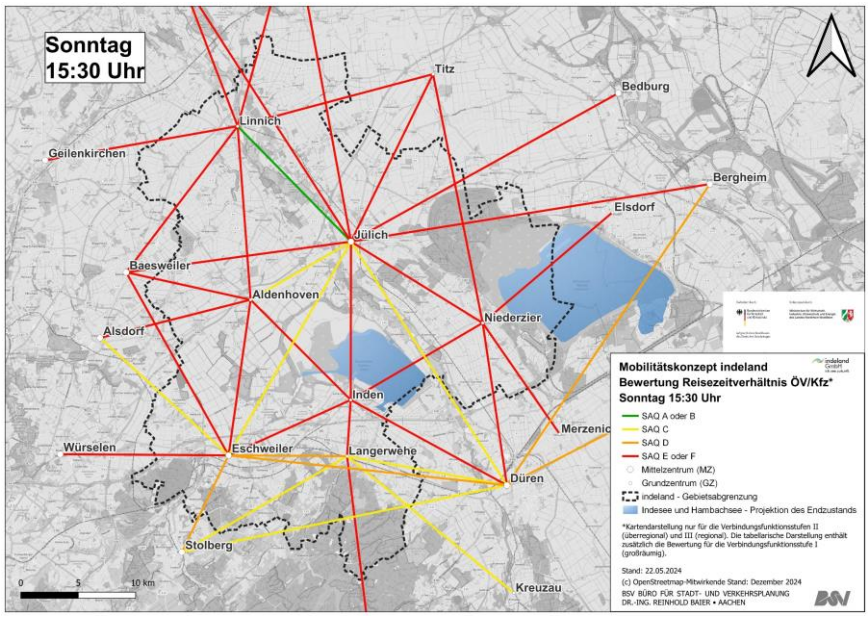


Bild 20: ÖPNV-Netz, Sonntag 15:30 Uhr – Bewertungsergebnisse „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) (DIN A3-Darstellung in Anhang 22)

Auf Grundlage dieser Ergebnisse lässt sich für die vorhandene Bestandssituation im ÖPNV für die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig) keine Notwendigkeit für eine Verbesserung der Angebotsqualität ablesen. Dies gilt jedoch nicht für die Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional). Hier besteht in Bezug auf das Reisezeitverhältnis Handlungsbedarf, damit der ÖPNV als zeitlich konkurrenzfähiges Verkehrsmittel wahrgenommen wird.

7.3 Radverkehrsnetz

7.3.1 Funktionale Gliederung

Mit dem landesweiten Radverkehrsnetz NRW[12], dem Radverkehrsnetz für das Rheinische Revier[13] sowie dem NEMORA[14]-Radverkehrsnetz liegen auf regionaler Ebene bereits konkrete Netzdefinitionen vor. Darüber hinaus hat der Kreis Düren ein kreisweites Radverkehrsnetz ausgearbeitet. Die georeferenzierten Daten zu den hier aufgeführten Netzdefinitionen wurden für die Projektbearbeitung zusammengetragen und im weiteren Verlauf berücksichtigt.

Bei der Betrachtung der Netze für den Radverkehr werden grundsätzlich zwei Zielgruppen unterschieden: *„An Verkehrswege für den Alltagsradverkehr werden im Berufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Einkaufsverkehr vorrangig Ansprüche aus der Verbindungs- und Erschließungsfunktion gestellt. An Verkehrswege im touristischen Radverkehr (Radwandern) werden besondere Anforderungen an die Aufenthaltsqualität (Attraktivität und Schönheit der Wegeführung) gestellt."* (Quelle: RIN 2008)

Beide Zielgruppen – Alltags- und Freizeitradverkehr – wurden bei der Aufstellung einer regional bedeutsamen Netzdefinition berücksichtigt. Die Netzaufstellung erfolgte dabei unter Berücksichtigung typischer Radverkehrsentfernungen für die beiden Verbindungsfunktionen überregional (VFS II) und regional (VFS III). Die Übertragung der Luftlinienverbindungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz wurde mit Hilfe des online-basierten Radroutenplaners NRW und die Bevorzugung des Fahrradnetzes bei der Routenwahl vorgenommen. *„Bei dieser empfohlenen Standardeinstellung wird die kürzeste Verbindung – unter Vorgabe der Nutzung des Radnetzes – gesucht. Dies bedeutet, dass nur in der Nähe der gesetzten Routenmarker das gesamte Straßen- und Wegenetz für die Routensuche benutzt wird, ansonsten das auf der Karte des Radroutenplaners dargestellte Radnetz [bestehend aus dem Radroutennetz NRW, lokalen Netzen sowie Themenrouten]. Hiermit wird sichergestellt, dass die berechnete Route möglichst über das geprüfte Radnetz der Kommunen verläuft."* (www.radroutenplaner.nrw.de)

Damit lag der Fokus bei der Netzaufstellung zunächst auf dem Alltagsradverkehr. Zeigten sich jedoch bei der Netzdefinition Lücken für den Freizeitradverkehr, erforderte dies eine Ergänzung der Netzdefinition. Im Hinblick auf eine sparsame Netzgestaltung wurden demnach keine zwei getrennten Netze aufgestellt, sondern auf der regionalen Ebene ein gemeinsames Netz für Alltags- und Freizeitradverkehr, welches bei Bedarf auf der kommunalen Ebene weiter ausdifferenziert werden kann.

---

[12] Das Radverkehrsnetz NRW berücksichtigt durch die Verbindung der Zentren von Kommunen sowie der Bahnhöfe insbesondere den Bedarf im Alltagsverkehr und wird durch touristische Routen ergänzt.

[13] Es handelt sich hierbei um eine Netzdefinition mit Fokus auf dem überörtlichen Alltagsradverkehr und umfasst räumlich neben Mönchengladbach die Städteregion Aachen, die Kreise Heinsberg, Düren und Euskirchen sowie den Rhein-Kreis Neuss und den Rhein-Erft-Kreis.

[14] Die Abkürzung NEMORA steht für Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen. Es handelt sich hierbei um ein Zielnetz für den Alltagsradverkehr in der StädteRegion Aachen.

Zur Bündelung der Auf- und Ausbauaktivitäten erfolgte nach Netzaufstellung mit Hilfe des Radroutenplaners NRW ein Abgleich mit den vorliegenden regionalen Netzdefinitionen (Rheinisches Revier, StädteRegion Aachen und Kreis Düren).

Im Ergebnis liegt die nachfolgend dargestellte funktionale Gliederung für das regional bedeutsame Netz des Radverkehrs vor. Es gilt wieder: Bei Überlagerung der Verbindungsfunktionsstufen auf einem Streckenabschnitt ist die höherwertigere Verbindungsfunktionsstufe maßgebend.

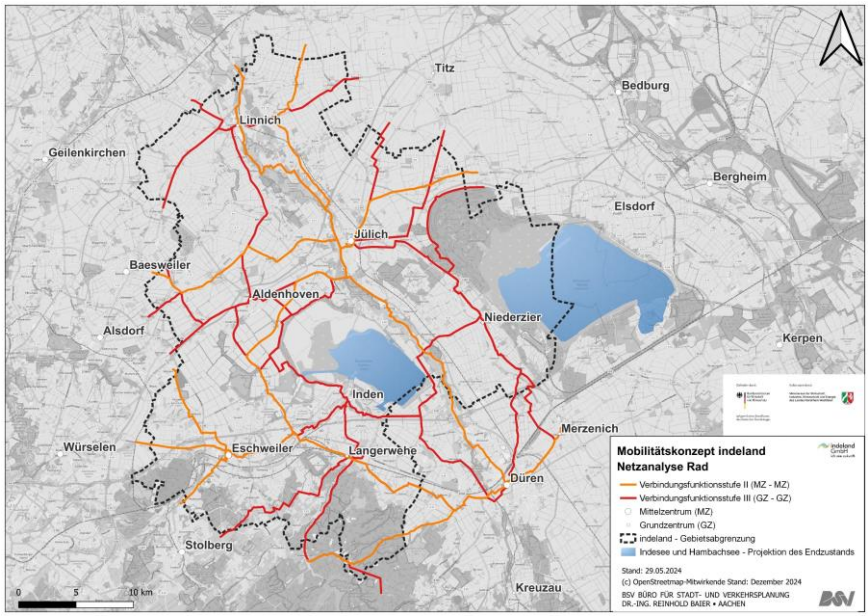


Bild 21: Funktionale Gliederung des Radverkehrsnetzes (Alltags- und Freizeitverkehr) (DIN A3-Darstellung in Anhang 25)

7.3.2 Bewertung der Angebotsqualität

Wie bereits zuvor dargestellt, sind die Ansprüche des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs in Bezug auf die Führung und die Ausbildung von Radverkehrswegen unterschiedlich.

Für den Alltagsradverkehr ist die Minimierung des Zeitaufwands neben dem Verkehrssicherheitsaspekt das wichtigste Kriterium für die Angebotsqualität. *„Verkehrswege für den zielorientierten Alltagsradverkehr sollen deshalb möglichst direkt geführt werden (Umwegfaktor[15] maximal 1,2 gegenüber der kürzesten Verbindung).“* (RIN 2008). Die Verbreitung von leistungsfähigen Lithium-Akkus verhalf ab 2005 den Pedelecs und E-Bikes zum Durchbruch im Fahrradmarkt. Es ist zu vermuten, dass der Umwegfaktor auch bei zunehmendem Pedelec/E-Bike-Anteil am Fahrradmarkt weiterhin einen hohen Stellenwert hat, hier aber der Maximalwert ggf. etwas höher angesetzt werden kann als in den RIN 2008 aufgeführt. Vor diesem Hintergrund wird hier der Maximalwert von 1,2 nicht als harte Grenze gesehen (erfüllt / nicht erfüllt), sondern eine dreiteilige Bewertungsskala (≤ 1,2; > 1,2 und ≤ 1,4; > 1,4) verwendet.

Von den 15 bewerteten Verbindungen mit überregionaler Verbindungsfunktion (VFS II) verfügen vier Verbindungen über einen Umwegfaktor von maximal 1,2. Neun weitere Verbindungen weisen einen Umwegfaktor von mehr als 1,2 und maximal 1,4 auf. Damit

[15] Quotient der ermittelten Routenlänge und der Luftlinienentfernung als kürzeste Verbindung.

zeigen sich zwei Verbindungen mit einem großen Umwegfaktor von mehr als 1,4, wobei nur eine von diesen einen direkten Bezug zur Region indeland hat (Quelle und Ziel innerhalb der Region).

Von den 28 bewerteten Verbindungen mit regionaler Verbindungsfunktion (VFS III) verfügen zehn Verbindungen den maximalen Umwegfaktor von 1,2. Neun weitere Verbindungen weisen einen Umwegfaktor von mehr als 1,2 und maximal 1,4 auf. Damit zeigen sich neun Verbindungen mit einem großen Umwegfaktor von mehr als 1,4, die alle einen direkten Bezug zur Region indeland haben (vier Verbindungen mit Quelle in der Region und sechs Verbindungen mit Quelle und Ziel in der Region).

Fünf der Verbindungen mit großen Umwegfaktor von mehr als 1,4 queren auf direktem Weg (Luftlinie) den heutigen Tagebau (Inden, Hambach) bzw. die zukünftigen Seen (Indesee, Hambachsee), wodurch sich hier die Umwege erklären.

Die hier zusammengefasst beschriebenen Bewertungsergebnisse sind tabellarisch im Anhang 27 (kurze Leseanleitung zur tabellarischen Darstellung siehe Kap. 7.1.2) und in Bild 22 grafisch dargestellt.

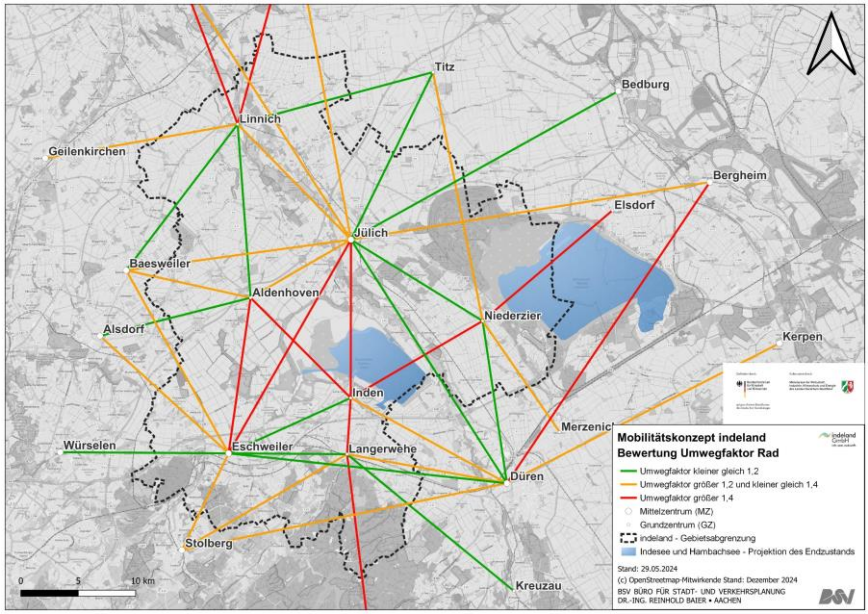


Bild 22: Radverkehrsnetz (Alltags- und Freizeitverkehr) – Bewertungsergebnisse „Umwegfaktor“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) (DIN A3-Darstellung in Anhang 26)

Wird aufgrund des stetig steigenden Anteils an Pedelecs/E-Bikes ein Umwegfaktor von bis zu 1,4 akzeptiert, lässt sich auf Grundlage der zuvor dargestellten Ergebnisse für die vorhandene Bestandssituation ein punktueller Handlungsbedarf für den Alltagsradverkehr ablesen. In Bezug auf das überregionale Radverkehrsnetz mit direktem Bezug zur Region indeland trifft dies auf die Verbindung Eschweiler – Jülich zu. Im regionalen Netz sind es insgesamt neun Verbindungen mit Handlungsbedarf.

Im Gegensatz zum Alltagsradverkehr hat die Schnelligkeit für den Freizeitradverkehr eine untergeordnete Bedeutung. Hier steht die Attraktivität der Wegeführung – im Hinblick auf den Erholungsfaktor idealerweise abseits des Kfz-Verkehrs – im Vordergrund. In den RIN 2008 ist hierfür keine bewertbare Kenngröße aufgeführt. Um dennoch einen Eindruck über die Angebotsqualität für den

touristischen Radverkehr zu bekommen, wurde die Lage der Radverkehrsführung im Kfz-Straßennetz (Radverkehrsführung abseits des Kfz-Verkehrs[16]: ja oder nein) festgehalten (Bild 23).

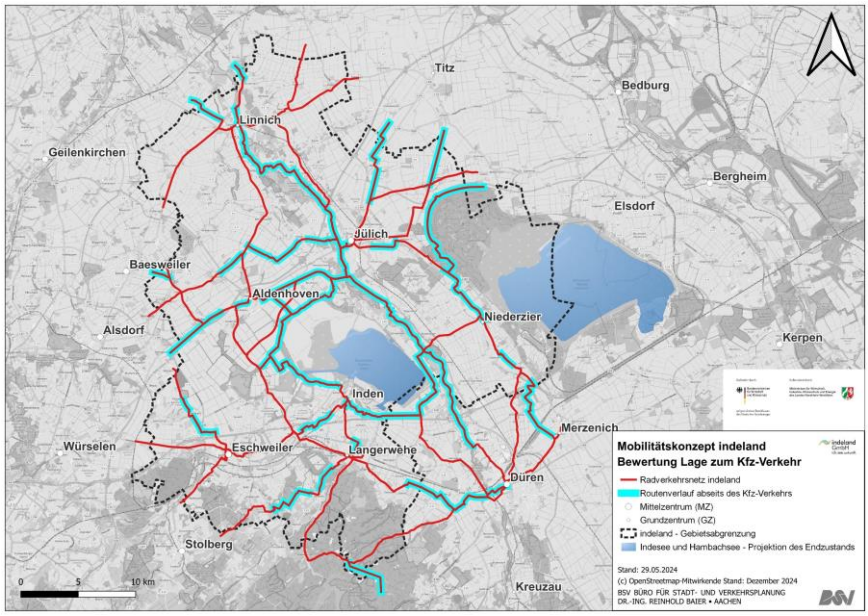


Bild 23: Radverkehrsnetz (Alltags- und Freizeitverkehr) – Lage der Radverkehrsführung im Zusammenhang zum Kfz-Straßennetz (DIN A3-Darstellung in Anhang 28)

Die Kartendarstellung zeigt, dass aufgrund der Fokussetzung auf den Alltagsradverkehr und in diesem Zusammenhang aufgrund der möglichst direkten Führung des Alltagsradverkehr, der Führungsanteil im bzw. parallel zum Kfz-Verkehr überwiegt. Rund 60 % des dargestellten regionalen Radverkehrsnetzes indeland wird in direkter Nähe zum Kfz-Verkehrsnetz geführt.

7.4 Fußverkehrsnetz

7.4.1 Funktionale Gliederung

Die Netzaufstellung für den Fußverkehr erfolgte analog zum Radverkehr für die beiden Verbindungsfunktionen überregional (VFS II) und regional (VFS III). Die Übertragung der Luftlinienverbindungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz wurde mit Hilfe des online-basierten Wanderroutenplaners NRW und die Bevorzugung des Wandernetzes bei der Routenwahl vorgenommen. Auch wenn es zu dieser Standardeinstellung im Planungstool keine weitere Erläuterung gibt, ist davon auszugehen, dass auch hier die kürzeste Verbindung – unter Vorgabe der Nutzung des Wandernetzes (bestehend aus dem Wanderroutennetz NRW, lokalen Netzen sowie Themenrouten) – gesucht wird.

[16] Eine Radverkehrsführung wird dann als „Führung abseits des Kfz-Verkehrs“ eingestuft, wenn der Radverkehr mindestens durch einen hoch gewachsenen Grünstreifen vom Kfz-Verkehr getrennt ist. Der Grünstreifen verringert damit die Wahrnehmbarkeit des Kfz-Verkehrs. Die Festlegung erfolgte über eine Luftbildauswertung.

Verallgemeinert ist davon auszugehen, dass der Fußverkehr im Alltagsverkehr aufgrund des eingeschränkten Aktionsradius[17] eine kommunale und weniger eine regionale Bedeutung hat. Vor diesem Hintergrund beschränkt sich hier die Betrachtung auf den Freizeitverkehr. Da für das indeland noch kein regionales touristisches Fußwegenetz vorliegt, dient die hier entwickelte Netzdefinition als Arbeitsgrundlage, die in Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen, dem Kreis Düren, der StädteRegion Aachen und mit den touristischen Organisationen/ Beauftragten der Region geprüft und auf kommunaler Ebene verfeinert werden sollte.

Im Ergebnis liegt die nachfolgend dargestellte funktionale Gliederung für das regional bedeutsame Netz des Fußverkehrs vor. Es gilt wieder: Bei Überlagerung der Verbindungsfunktionsstufen auf einem Streckenabschnitt, ist die höherwertigere Verbindungsfunktionsstufe maßgebend.

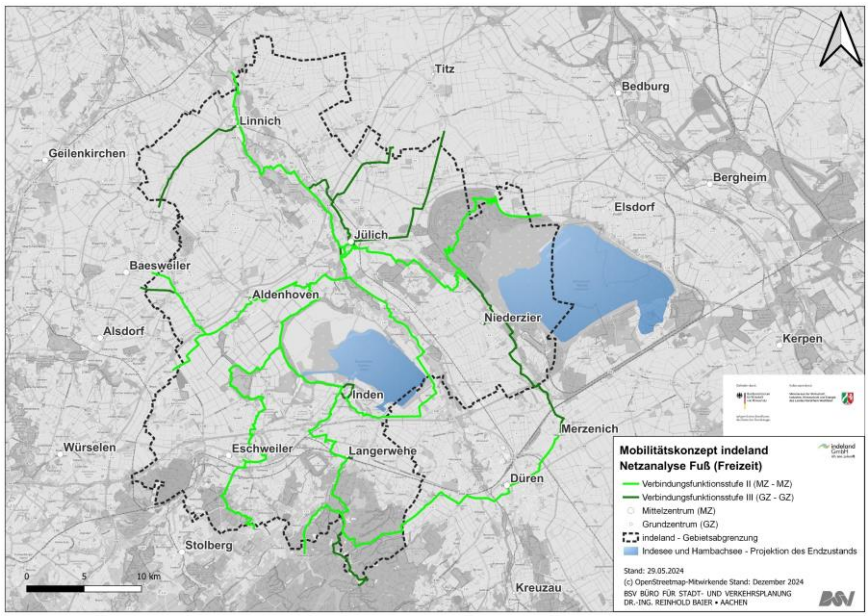


Bild 24: Funktionale Gliederung des Fußverkehrsnetzes (Freizeitverkehr) (DIN A3-Darstellung in Anhang 29)

7.4.2 Bewertung der Angebotsqualität

Analog zum Freizeitradverkehr steht beim Freizeitfußverkehr die Attraktivität der Wegeführung – im Hinblick auf den Erholungsfaktor idealerweise abseits des Kfz-Verkehrs – im Vordergrund. Da auch hier in den RIN 2008 keine bewertbare Kenngröße aufgeführt ist, wird erneut die Lage der Fußverkehrsführung im Kfz-Straßennetz (Fußverkehrsführung abseits des Kfz-Verkehrs[18]: ja oder nein) als Anhaltswert für die Angebotsqualität im freizeitorientierten Fußverkehr festgehalten (Bild 25).

[17] Die Ergebnisse der bundesweiten Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) zeigen ohne räumliche Differenzierung die verkehrsmittelspezifische durchschnittliche Wegelänge. Fußwege weisen mit einer durchschnittlichen Wegelänge von 2 km den kleinsten Wert auf (Rad: 4 km, ÖPNV: 23 km; Kfz-Fahrer: 16 km; Kfz-Mitfahrer: 18 km).

[18] Analog zum Radverkehr gilt hier: Eine Fußverkehrsführung wird dann als „Führung abseits des Kfz-Verkehrs“ eingestuft, wenn der Fußverkehr mindestens durch einen hoch gewachsenen Grünstreifen vom Kfz-Verkehr getrennt ist. Der Grünstreifen verringert damit die Wahrnehmbarkeit des Kfz-Verkehrs. Die Festlegung erfolgte über eine Luftbildauswertung.

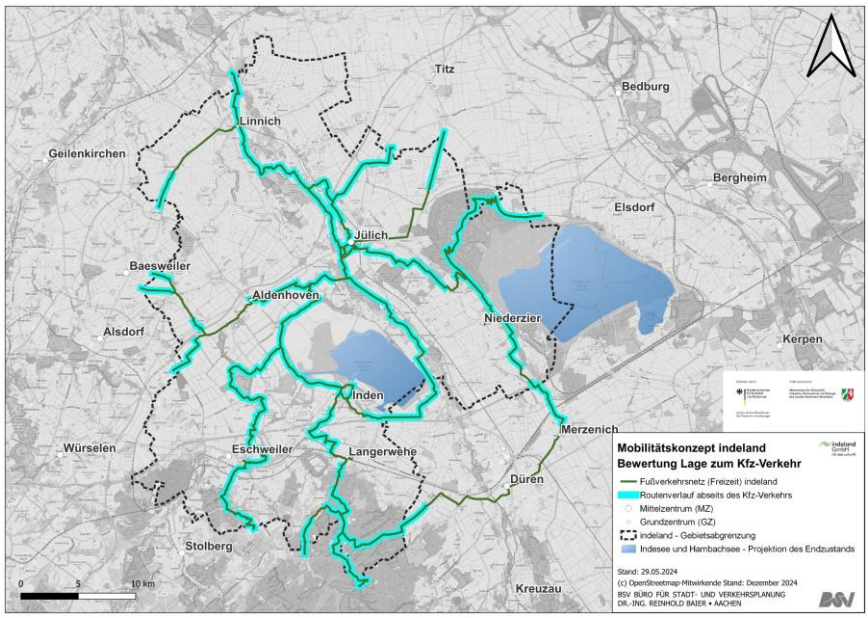


Bild 25: Fußverkehrsnetz (Freizeitverkehr) – Lage der Fußverkehrsführung im Zusammenhang zum Kfz-Straßennetz (DIN A3-Darstellung in Anhang 30)

Die Kartendarstellung zeigt, dass aufgrund der Fokussierung des Freizeitfußverkehrs der Führungsanteil abseits des Kfz-Verkehrs überwiegt. Rund 70 % des dargestellten Fußverkehrsnetzes indeland wird abseits des Kfz-Verkehrsnetz geführt.

7.5 Exkurs: Landesweite Bedarfspläne für Landesstraßen, ÖPNV und Radschnellverbindungen

„Das Land Nordrhein-Westfalen stellt langfristige, auf Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen basierende Bedarfspläne für Landesstraßen[19], ÖPNV[20] und Radschnellverbindungen[21], zur Planung und Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des Landes, auf. Diese Pläne berücksichtigen Verkehrs- und Umweltschutzaspekte, Stadtplanung und integrierte Verkehrsplanung.“ (www.umwelt.nrw.de)

Die bestehenden Bedarfspläne stammen aus den Jahren 2006 (ÖPNV) und 2007 (Landesstraßen) und erfordern eine Fortschreibung. Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen wird erstmalig aufgestellt.

Bei allen drei Aufstellungen handelt es sich derzeit um einen noch laufenden Prozess, in den die regionalen Planungsträger in einem zweigeteilten Beteiligungsverfahren – einmal für Landesstraßen- und ÖPNV-Maßnahmen und einmal zur Definition des Radvorrangnetzes – mit eingebunden werden (Bild 26).

[19] Die Aufstellung und Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans ist in § 1 Landesstraßenausbaugesetz NRW (LStrAusbauG NRW) normiert.
[20] Die Aufstellung und Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans erfolgt gemäß § 7 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW).
[21] Die Aufstellung des Bedarfsplans Radschnellverbindungen resultiert aus § 19 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW).



Bild 26: Einbindung der regionalen Planungsträger in die Aufstellungsprozesse – Zeitschiene [Quelle: Präsentation in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität des Regionalverbands Ruhr am 20. Februar 2024]

Aufgrund der noch laufenden Abstimmungsprozesse liegen noch keine veröffentlichten Ergebnisse zu den landesweiten Bedarfsplänen vor, die im Ausblick mit eingebunden werden können.

7.6 Auswirkungen zukünftiger Entwicklungen auf die vorhandene Angebotsqualität

Im Rahmen des Arbeitsprozesses wurden die für das indeland relevanten zukünftigen Entwicklungen zusammengetragen. Nach fertiger Aufstellung der Netzdefinitionen für alle Verkehrsarten wurden die Auswirkungen der zukünftigen Entwicklungen auf die Netzdefinitionen und die vorliegenden Bewertungsergebnisse qualitativ eingeschätzt.

Es wurden insgesamt 71 Entwicklungsaspekte tabellarisch erfasst und nach den Aspekten Zeitschiene (2030 / 20xx), Relevanz (Alltagsverkehr / Freizeitverkehr) sowie Bezugsebene (regional, kommunale Anbindung, ohne räumlichen Bezug) differenziert. Die tabellarische Zusammenstellung der erfassten Entwicklungsaspekte befindet sich im Anhang 31.

Es zeigt sich, dass der Großteil der Entwicklungsaspekte (insgesamt 50 Entwicklungsaspekte) bereits kurz- bis mittelfristig (Planungshorizont 2030) angegangen werden können und sollten. Ein Teil dieser Entwicklungen (insgesamt acht Entwicklungsaspekte) wurden jedoch aufgrund des Aufwands und/oder der bestehenden Unklarheit zusätzlich dem langfristigen Planungshorizont (20xx) zugeordnet. 21 Entwicklungsaspekte beziehen sich ausschließlich auf den langfristigen Planungshorizont.

Die folgenden Entwicklungsaspekte, die kurz- bis mittelfristig (2030) angegangen werden sollten und einen Bezug zu den Verkehrsnetzen haben, wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die vorhandene Angebotsqualität qualitativ bewertet:

- Schienennetz (SPNV) - Lückenschluss Linnich – Baal
  - Verbindungsfunktionsstufe II (überregional): Die Verbindungen Hückelhoven – Jülich und Erkelenz – Jülich werden derzeit mit SAQ „C“ (Werktag, Luftliniengeschwindigkeit) bewertet. Hier ist eine Verbesserung auf SAQ „A/B“ erwartbar.
  - Verbindungsfunktionsstufe III (regional): Die Verbindungen Hückelhoven – Linnich und Erkelenz – Linnich werden derzeit mit SAQ „F“ bzw. „E“ (Werktag, Luftliniengeschwindigkeit) bewertet. Hier ist eine deutliche Verbesserung auf SAQ „A/B/C“

erwartbar. Die Verbindung Geilenkirchen – Linnich wird derzeit mit SAQ „D“ bewertet. Hier ist ebenfalls eine leichte Verbesserung erwartbar.

- Aktuell wird mit einer Fertigstellung bis spätestens 2027 gerechnet.

- Schienennetz (SPNV) - Lückenschluss Inden-Altdorf an Regiobahn Weisweiler (Verlängerung Euregiobahn an Indesee)
  - Verbindungsfunktionsstufe III (regional): Die Verbindungen Inden – Langerwehe und Inden – Eschweiler werden derzeit mit SAQ „E“ (Werktag, Luftliniengeschwindigkeit) bewertet. Hier ist eine deutliche Verbesserung auf SAQ „A/B/C“ erwartbar. Ggf. ergeben sich auch noch positive Effekte für die Verbindung Inden – Düren, die derzeit mit SAQ „D“ bewertet wird.
  - Die Umsetzung wird über den kurz- bis mittelfristigen Planungshorizont (2030) hinausgehen.
- Schienennetz (SPNV) - Anbindung Forschungszentrum Jülich und Brainergy Park
  - Die Anbindung der Gebiete an die bestehende Rurtalbahn ist anzustreben und wird zu einer Verbesserung der Erschließung entlang des Korridors der Bahn führen (grob: Nord - Süd).
  - Die Machbarkeitsstudie Revierbahn West (Trassenfindungsverfahren) wird derzeit bearbeitet. Bei Realisierung eines Verlaufs mit Anbindungsmöglichkeiten würde sich die Erschließung aus Richtung Aachen verbessern (grob: Ost - West).
  - Die Umsetzung wird über den kurz- bis mittelfristigen Planungshorizont (2030) hinausgehen.
- Schienennetz (SPNV) - Reaktivierung Grubentrasse Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf
  - Diese Maßnahme, die in den nächsten Jahren umgesetzt wird, hat voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Verbindungsqualitäten der zentralen Orte.
- Radverkehrsnetz: Verbindungen Jülich – Aachen und Jülich – Düren
  - Die derzeitigen Verbindungen sind bereits relativ direkt (Jülich – Düren mit Umwegfaktor 1,2). Eine qualitative Aufwertung (z. B. Radschnellweg) ist immer zu begrüßen.
- Radverkehrsnetz: Verbindung Inden – Jülich
  - Bedingt durch den Braunkohleabbau (später: See) ist diese Verbindung umwegig (Umwegfaktor 2,1).
  - Langfristig (20xx) könnte der Fährbetrieb eine deutliche Verbesserung der Verbindungsqualität darstellen.
- Autonom-fahrender Shuttle Langerwehe Bhf – Indesee (Autonomes Fahren bzw. ÖPNV)
  - Dies Maßnahme dient der Verbesserung der Anbindung des Indesees.
  - Die Umsetzung wird über den kurz- bis mittelfristigen Planungshorizont (2030) hinausgehen.

Zur Hambachbahn hat das Land eine nicht öffentliche Vorstudie erarbeiten lassen, an der go.Rheinland informativ beteiligt war. Die Ergebnisse beschränken sich nicht auf Aussagen zum Güterverkehr, sondern zeigen auch positive Effekte für den Personennahverkehr auf. Das Land wird diesbezüglich auf die Kreise und Kommunen entlang der RWE-Trassen hinzugehen, um die Kommunen am weiteren Ausarbeitungsprozess zur Weiternutzung der Trassen teilhaben zu lassen. Ebenfalls soll mit den Kommunen zusammen ausgearbeitet werden, welche positiven Effekte die Weiternutzung der RWE-Trassen für das örtliche Gewerbe und die Bevölkerung haben könnte. Im Rahmen der regionalen Bestandsanalyse (Mobilitätskonzept Phase 1) können die Auswirkungen aufgrund der fehlenden Öffentlichkeit nicht bewertet werden.

8 Räumliches Handlungskonzept 2030

Im Rahmen des hier erarbeiteten Mobilitätskonzepts indeland Phase 1 werden regionale Verbindungen zwischen den Zentren des indelands selbst sowie zwischen den Zentren des indelands und benachbarten Zentren außerhalb des indelands betrachtet. Das nachfolgend dargestellte räumliche Handlungskonzept zeigt auf Grundlage der durchgeführten Netzanalysen den kurz- bis mittelfristigen Handlungsbedarf (Planungshorizont 2030) zur Optimierung der Erreichbarkeit der Städte und Gemeinden im indeland. Damit bilden die für die Netzanalyse abgeleiteten Verkehrsnetze mit regionaler Bedeutung (Bestandsnetze) die Grundlage für den räumlich zu verortenden Handlungsbedarf sowie für die Verständigung über die weitere Zuständigkeiten (Kommune, Kreis, EwiG).

Anbindungen von (neuen) Wohn-, Gewerbe- und Freizeitgebieten sowie weiteren bedeutenden Einzelstandorten an die regional bedeutsamen Verkehrsnetze sind im Allgemeinen kommunale Aufgabe. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden hierzu im Beteiligungsprozess Hinweise zu Handlungsbedarfen gesammelt. Aufgrund des hier gesetzten regionalen Fokus werden diese Informationen jedoch nicht in das räumliche Handlungskonzept integriert, sie liegen aber den indeland-Kommunen selbst vor.

Für das räumliche Handlungskonzept und die Handlungsbedarfe bzgl. der Verkehrsnetze sind vor allem der Zielbereich „Netze/Verbindungen“ und die zugehörigen Werteziele und Strategien von Bedeutung (vgl. Kap. 5.3 und Kap. 5.4). Der Zielbereich „Ausgestaltung von Verbindungen“ beinhaltet nicht nur Werteziele mit allgemeinem regionalen Bezug (z. B. regionale Gestaltungsstandards), sondern liegt hinsichtlich der Umsetzung bei allen Straßenbaulastträgern und Aufgabenträgern.

8.1 Kfz-Verkehr

Das Bewertungsergebnis für die Bestandssituation über alle drei Verbindungsfunktionsstufen (I – großräumig, II – überregional, III – regional) zeigt auf, dass in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (Werktag 07:30 Uhr) keine Verbindung schlechter ist als SAQ D (ausreichende Angebotsqualität). Es dominiert deutlich die SAQ-Bewertungsstufe A (sehr gute Angebotsqualität; 41 von insgesamt 54 bewerteten Verbindungen). Auf Grundlage dieses sehr guten Bewertungsergebnisses für den Kfz-Verkehr (Durchschnittsnote von 1,3) ergibt sich kein Bedarf für neue regionale Verbindungen.

Die Identifizierung des Entlastungsbedarfs im Bereich von Ortsdurchfahrten zur Verbesserung der Lebensqualität in den Zentren erfordert eine Analyse der Verkehrsbelastungen. Zudem erfordert die Identifizierung des Straßenausbaubedarfs zur Verbesserung der Führungsqualität des Radverkehrs eine Bestandsaufnahme der Radverkehrsführung (Details siehe Kap. 8.2). Im Rahmen der regionalen Bestandsanalyse (Mobilitätskonzept indeland Phase 1) wurden die Verkehrsbelastungen nicht analysiert und die Radverkehrsführung im Bestand nicht aufgenommen. Vor diesem Hintergrund können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen zu diesen Bedarfen getätigt werden.

Vor dem Hintergrund des tagebaubedingten Wegfalls von Straßen und den in den Braunkohlenplänen festgehaltenen Ersatzstraßen erfordert der Straßenausbau in den betroffenen indeland-Kommunen eine weitere Betrachtung. Ein erster Dialog mit den betroffenen Akteursgruppen erfolgte im Rahmen des Fachdialogs. Der hier im Projekt angestoßene fachliche Austausch zum Thema Ersatzstraßenbau soll mit Unterstützung von der EwiG weiter fortgesetzt werden. Zu beteiligen sind unter anderem die Gemeinde Inden, die Stadt Jülich und der Kreis Düren sowie die RWE Power AG und der Landesbetrieb Straßen.NRW.

Die Erschließung von neuen Wohn-, Gewerbe- und Freizeitgebieten sowie die Erschließungsoptimierung von Bestandsgebieten sind kommunale Aufgaben, die in der durchgeführten Bestandsanalyse nicht betrachtet wurden. Im Projekt zeigte sich jedoch, dass die beteiligten Kommunen an einer fachgutachterlichen Bewertung interessiert sind.

8.2 Fuß- und Radverkehr

Die regional bedeutsamen Netze des Fuß- und Radverkehrs im indeland schaffen interkommunale Verbindungen zwischen den zentralen Orten des indelands. Hierbei ist zu beachten, dass zwar die grundlegende Anforderung hinsichtlich Sicherheit (verkehrlich und sozial), Barrierefreiheit und Geschlossenheit für den Alltags- und den Freizeitverkehr gelten, es aber Unterschiede hinsichtlich der Attraktivität gibt. Während im Alltagsverkehr die Direktheit und Schnelligkeit im Vordergrund steht, ist für den Freizeitverkehr die Attraktivität der Wegeführung (Erholungsfaktor) von Bedeutung.

Da der Fußverkehr im Alltag im Allgemeinen einen nahräumigen Bezug hat und damit eine kommunale Aufgabe darstellt, wurde der Alltagsfußverkehr im Projekt nicht betrachtet.

Für den Alltagsradverkehr zeigt das Bewertungsergebnis für die Direktheit des Radverkehrs auf, dass 11 von 43 (über-)regionalen Verbindungen größere Umwegfahrten (Umwegfaktor > 1,4) erfordern (vgl. Bild 22, rote Luftlinienverbindungen). Hier ist von den betroffenen Kommunen zu prüfen, ob in einem Suchraum (+/- 500 m um die direkte Luftlinienverbindung) eine direktere Verbindung definiert und radfahrtauglich umgesetzt werden kann.

Bild 27 zeigt als exemplarisches Beispiel die Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Gemeinde Aldenhoven auf. Die Darstellung der Suchräume für die umweghaften Radverkehrsverbindungen liegen dem Bericht für alle betroffenen Kommunen als separate Anhänge im Format DIN A3 bei (Anhang 33 bis einschließlich 39).

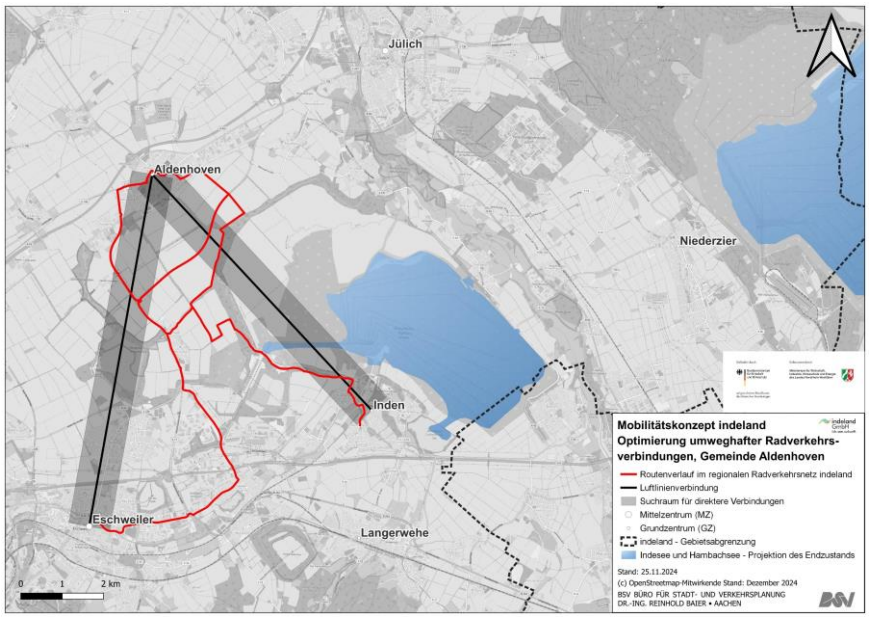


Bild 27: Radverkehrsnetz (Alltags- und Freizeitverkehr) – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Gemeinde Aldenhoven als Besipiel (DIN A3-Darstellung in Anhang 32)

Die Attraktivität der Wegeführung für den Freizeitverkehr (Fuß- und Radverkehr) wurde im Projekt qualitativ bewertet. Das regionale Fußverkehrsnetz weist einen hohen Anteil (70 %) an abseits des Kfz-Verkehrs geführten Routen auf. Im Gegensatz dazu ist dieser Anteil im regionalen Radverkehrsnetz mit 40 % deutlich geringer. Da das Thema Freizeitverkehr vor allem für den Tourismus eine Bedeutung hat, sollten beide regionale Verkehrsnetze, also sowohl das regionale Fußverkehrs-, als auch das regionale Radverkehrsnetz, im Austausch mit den touristischen Organisationen/ Beauftragten der Region geprüft und ggf. ergänzt werden.

Im Projekt zeigte sich, dass die beteiligten Kommunen über die EwiG hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs an der Umsetzung eines Rundwegs um den Indesee und dessen Anbindung an alle Gesellschafterkommunen (Projekt „RadStern Indesee“) arbeiten. Weiterhin arbeitet der Kreis Düren zusammen mit dem Rhein-Erft-Kreis an Planungen für eine Verbindung zwischen den Rundwegen des Indesees und des Hambachsees (Hambach-Loop).

Die Identifizierung des Ausbaubedarfs zur Verbesserung der Führungsqualität im Fuß- und Radverkehr erfordert eine Bestandsaufnahme der Führung. Zur Bewertung sind zudem anzustrebende regionale Führungsstandards im Fuß- und Radverkehr im Austausch mit allen relevanten Akteuren (Baulastträger, indeland-Kommunen) festzulegen. Im Rahmen der regionalen Bestandsanalyse (Mobilitätskonzept indeland Phase 1) wurden die Bestandsaufnahme sowie die Festlegung von Standards nicht durchgeführt. Vor diesem Hintergrund können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen zum Ausbaubedarf getätigt werden.

Im kreisweiten Radverkehrskonzept Düren wurden Qualitätsstandards in Abhängigkeit der Führungsform, Lage sowie Netzhierarchie unter Berücksichtigung der planerischen Regelwerke dargestellt. Die Anwendbarkeit dieser Qualitätsstandards ist von den indeland-Kommunen an exemplarischen konkreten Beispielen zu prüfen. Als planerische Hilfestellung für die indeland-Kommunen

können die Erfahrungen aus der exemplarischen Anwendung der Qualitätsstandards als Musterlösungen in einem regionalen Leitfaden für typische Planungsfälle zusammengestellt werden. Als Orientierungshilfe für die Ausgestaltung solch eines Leitfadens kann die Planungshilfe „Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen“ des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum (2. Auflage, November 2020) herangezogen werden.

Für den Fußverkehr liegen in der Region noch keine definierten Qualitätsstandards vor. Die vorliegenden Qualitätsstandards für den Radverkehr bilden hier aber eine dienliche Arbeitsgrundlage.

Es ist von den Mitgliedern des indelands (Gemeinden, Städte, Kreis) zu prüfen, ob aus den vorliegenden regionalen Radverkehrskonzepten (StädteRegion Aachen, Kreis Düren) sowie den kommunalen Mobilitätskonzepten (Stadt Eschweiler, Stadt Jülich) Angaben zur Radverkehrsführung im Bestand für die regional bedeutsamen Verbindungen vorliegen und als aktuelle Information zum Bestand übernommen werden können. Die verwendbaren Daten sind zusammenzutragen. Für die verbleibenden Verbindungen ohne Bestandsaufnahme ist die Führung im Bestand zu erheben und zu dokumentieren (kommunale Aufgabe).

8.3 ÖPNV

Das Bewertungsergebnis für die Bestandssituation zeigt auf, dass für die großräumigen Verbindungen (VFS I) kein Handlungsbedarf auf Grundlage des bewerteten Reisezeitverhältnisses zu erkennen ist. Alle vier betrachteten Zeitschnitte (Werktag 07:30, 11:00 und 20:00 Uhr sowie Sonntag 15:30 Uhr) weisen eine gute Angebotsqualität (Durchschnittsnote 1,9) auf. Da sich die großräumigen Verbindungen als Verbindungen im Schienennetz darstellen, bildet das Schienennetz eine sehr gute Grundlage.

Im Gegensatz dazu zeigt sich für die überregionalen Verbindungen (VFS II) und regionalen Verbindungen (VFS III) Handlungsbedarf. Hier zeigen sich keine Verbindungen mit einer sehr guten Angebotsqualität (SAQ A) und nur wenige Verbindungen mit einer guten Angebotsqualität (SAQ B). Allgemein zusammengefasst gilt, dass sich das Bewertungsergebnis zum Abend sowie zum Wochenende hin verschlechtert.

Zu beachten ist, dass es sich bei den überregionalen und regionalen Verbindungen – im Gegensatz zu den großräumigen Verbindungen – nicht um direkte „Bahnhof zu Bahnhof“-Verbindungen handelt, sondern um die Verbindungen zwischen den kommunalen Zentren. Unter Berücksichtigung des Bewertungsergebnisses für die großräumigen Verbindungen lässt sich daher ableiten, dass sich der Handlungsbedarf vor allem auf die Zubringerverkehre zu zentralen Verkehrsknotenpunkten wie den Bahnhöfen und weiteren Bahnhaltepunkten (kommunale Anbindungen) bezieht. Die zu optimierenden Verbindungen sind identifiziert (vgl. Kap. 7.2.2) und können über die ermittelten Verbindungsbedeutungen (vgl. Kap. 6.2) priorisiert werden. Die konkrete Form der Verbindungsoptimierung (z. B. Taktverdichtung, Verkürzung der Fahrtzeiten im straßengebundenen Linienverkehr durch direktere Linienverläufe) geht aus den vorliegenden Analyseergebnissen nicht hervor. Dies erfordert weitere Konzeptarbeit unter Berücksichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Die Einrichtung von regional bedeutsamen Verknüpfungspunkten wie Park-and-Ride, Bike-and-Ride und Mobilstationen können einen Beitrag zur Verbindungsoptimierung leisten. Die Bestandsanalyse im Projekt hat gezeigt, dass go.Rheinland sowie der Kreis Düren und die StädteRegion Aachen hier bereits Ausbaubedarfe für Mobilstationen und Park-and-Ride konzeptionell identifiziert haben. Im Rahmen des Projekts wurden punktuelle Ergänzungswünsche auf kommunaler Ebene genannt. Diese Wünsche sind mit den ÖPNV-Aufgabenträgern zu diskutieren und abzustimmen.

9 Mobilitäts- und Verkehrs(system)management

Neben den „harten“ infrastrukturellen Maßnahmen (vgl. Kap. 8) sind auch „weiche“ Managementmaßnahmen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung von Bedeutung. Es wird zwischen Mobilitätsmanagement und Verkehrs(system)management unterschieden.

Mobilitätsmanagement setzt vor der Wegedurchführung bei den individuellen Mobilitätsbedürfnissen an und zielt auf eine Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens ab. Im Gegensatz dazu beschäftigt sich das Verkehrs(system)management mit dem Verkehr im Bestand und zielt durch Technik und Digitalisierung auf eine Optimierung des Verkehrsflusses ab.

Nachfolgend werden beide Themenfelder hinsichtlich ihrer Potenziale im indeland analysiert. Aufgrund des hier betrachteten interkommunalen Planungsgebiets wird ein Fokus auf regional angelegte Maßnahmen gelegt.

9.1 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement meint eine zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Umweltverbunds mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen unter Einbeziehung aller relevanten Akteure.

Die strategische Zielsetzung des Mobilitätsmanagements folgt dem Ziel-Trias der nachhaltigen Verkehrsentwicklung: Vermeidung (von MIV-Fahrten), Verlagerung (von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund) und Verbesserung (des verbleibenden motorisierten Verkehrsflusses).

Hinsichtlich der Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements ist zwischen der übergeordneten Ebene (kommunales Mobilitätsmanagement) und der operativen Ebene (zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement) zu unterscheiden (Bild 28).

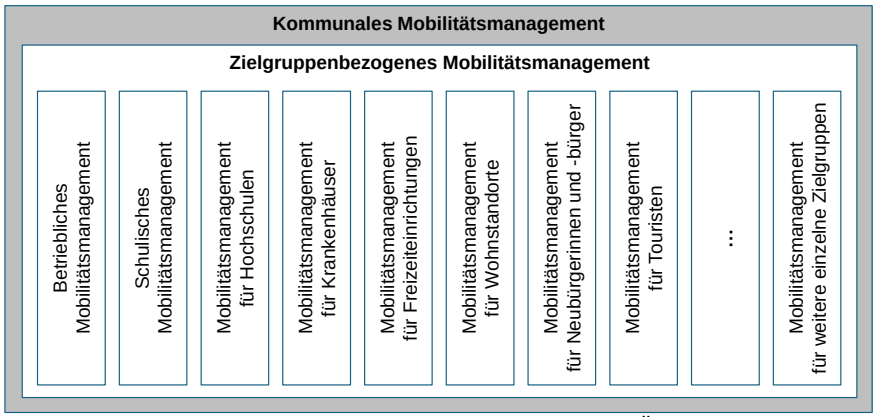


Bild 28: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements im Überblick (Darstellung in Anlehnung an EAR 2018)

Die beiden genannten Ebenen werden nachfolgend näher erläutert.

9.1.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

„Unter kommunalem Mobilitätsmanagement wird die Gesamtheit der systematischen Mobilitätsmanagement-Aktivitäten einer Kommune verstanden. Es bildet den Rahmen des gesamten Mobilitätsmanagements […].“ (EAM[22] 2018)

Einige Kommunen des indelands haben bereits ein kommunales Mobilitätsmanagement im Rahmen eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und/oder die Umsetzung der Personalstelle Mobilitätsmanagement initiiert bzw. eingerichtet. Neben Städten und Gemeinden können aber auch Landkreise und regionale Gebietskörperschaften Träger bzw. Initiator von kommunalem Mobilitätsmanagement sein und die nachfolgenden Aufgaben übernehmen:

- Vernetzung und Aktivierung von Akteuren (Leitung einer Arbeitsgruppe),
- Kommunalberatung (Einzelthemen, Fördermöglichkeiten),
- Mitwirkung bei Projekten aus dem Bereich „nachhaltige Mobilitätsentwicklung“,
- Initiierung von neuen regionalen Maßnahmenansätzen,
- Übertragung von lokalen Erkenntnissen auf die Region,
- Betreuung und Bereitstellung von Mobilitätsdaten für Verwaltungen und weitere Akteure,
- Mobilitätsmarketing und Öffentlichkeitsarbeit.

Der Kreis Düren hat im Rahmen des Projekts „Care & Mobility Innovation (CMI)“ ein Mobilitätskonzept mit dem Fokus „intelligente Mobilität“ ausarbeiten lassen. Räumlich beschränkt sich das Mobilitätskonzept auf die Standorte Bahnhof Düren sowie die drei Gewerbegebiete Im Rossfeld, Aldenhoven Testing Center und Brainergy Park Jülich. Es greift somit einzelne Bereiche eines kommunalen Mobilitätsmanagements auf, umfasst aber nicht alle Bausteine (alle Verkehrsarten, alle Verkehrsteilnehmergruppen, alle Mobilitätsthemen).

[22] EAM steht für das Regelwerk der FGSV „Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement“.

Die StädteRegion Aachen hat den Prozess „Mobile Region“ als Entwicklungsrahmen mit einzelnen Projektbausteinen angestoßen, welcher als kommunales Mobilitätsmanagement verstanden werden kann. In diesem Zusammenhang wurde u. a. eine regionale Datenbasis geschaffen, ein regionsweit abgestimmtes Verkehrsmodell aufgebaut, internetbasierte Anwendungen zur Organisation und Verknüpfung verschiedener Verkehrssysteme geschaffen, Sharing-Angebote umgesetzt und ein betriebliches Mobilitätsmanagement-Konzept für die Verwaltung der StädteRegion Aachen ausgearbeitet.

Sowohl der Kreis Düren, die StädteRegion Aachen wie auch einige Kommunen im indeland sind Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW[23], einer Koordinierungsstelle mit regionalen Standorten, die ihre Mitgliedskommunen dabei berät und unterstützt, attraktive nachhaltige Mobilitätsangebote zu entwickeln. Neben der Begleitung bei der Etablierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung, gehört dazu auch die Beratung bei der Entwicklung und Umsetzung von passgenauen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

9.1.2 Zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement

Das zielgruppenbezogene Mobilitätsmanagement bildet den praktischen Kern des Mobilitätsmanagements. Die Zielgruppen können räumlich (z. B. Wohnquartier), institutionell (z. B. Betrieb, Schule) oder über soziodemographische Eigenschaften (z. B. Alter, Herkunft) abgegrenzt werden.

In der nachfolgenden Tabelle 7 sind gängige und für das indeland relevante Zielgruppen und deren inhaltliche Abgrenzung dargestellt.

Tabelle 7: Inhaltliche Abgrenzung gängiger Zielgruppen des Mobilitätsmanagements (in Anlehnung an die Inhalte der EAM 2018)

Zielgruppe	Typ	Adressierte Personen
Betriebe	institutionell gefasste Zielgruppe	▪ Beschäftigte ▪ Kunden/Besuchende ▪ Zuliefernde
Schulen	institutionell gefasste Zielgruppe	▪ Beschäftigte ▪ Schülerinnen und Schüler
Hochschulen	institutionell gefasste Zielgruppe	▪ Beschäftigte ▪ Studierende
Krankenhäuser	institutionell gefasste Zielgruppe	▪ Beschäftigte ▪ Kunden/Besuchende ▪ Zuliefernde
Freizeiteinrichtungen	institutionell gefasste Zielgruppe	▪ Beschäftigte ▪ Kunden/Besuchende ▪ Zuliefernde
Wohnstandorte	räumlich gefasste Zielgruppe	▪ Bewohnerinnen und Bewohner
Neubürgerinnen und -bürger	soziodemographisch gefasste Zielgruppe	▪ Bewohnerinnen und Bewohner
Touristen	soziodemographisch gefasste Zielgruppe	▪ Kunden/Besuchende
weitere einzelne Zielgruppen	soziodemographisch gefasste Zielgruppe	▪ Migrantinnen und Migranten ▪ Seniorinnen und Senioren ▪ Familien

[23] Übersicht über die Mitglieder des Zukunftsnetz Mobilität NRW: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wer-wir-sind/mitglieder

9.1.3 Auswahl an möglichen Maßnahmen

Das generelle Vorgehen zur Maßnahmenauswahl für einen Standort oder eine Zielgruppe ist stets gleich: *„aufbauend auf einer Analyse der Verkehrsangebote einerseits und der zielgruppenspezifischen Mobilitätsbedürfnisse und -möglichkeiten andererseits werden […] [zielgerichtete] Maßnahmen der Ansprache und Information sowie Services und Angebote erstellt."* (EAM 2018).

Im regionalen Maßstab sind vor allem Maßnahmen mit interkommunalem Ansatz sowie übertragbare kommunale Ansätze sinnvoll, damit viele Kommunen in der Region davon profitieren. Nachfolgend sind zu den in Tabelle 7 aufgeführten Zielgruppen thematisch gruppiert mögliche Maßnahmenansätze dargestellt und hinsichtlich der Relevanz für das indeland kurz diskutiert. Konkrete Maßnahmenbeispiele liefern die „Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement" (EAM 2018) der FGSV, aber auch andere Informationsmaterialien (z. B. in der „Mobilithek" des Zukunftsnetzes Mobilität NRW zu finden).

<u>Mobilitätsmanagement für Betriebe und weitere Großeinrichtungen</u>

Betriebe und Großeinrichtungen weisen aufgrund der verkehrserzeugenden Wirkung, der Routinen im Verkehrsaufkommen und der hohen Kfz-Affinität ein hohes Potenzial für Mobilitätsmanagement auf. Dabei ist das Spektrum von Maßnahmenbereichen (Arbeits- und Dienstwege, Kunden-/Besucherverkehre, Fuhrpark) mit zugeordneten Maßnahmen (z. B. Stärkung von Umweltverbund und E-Fahrzeugen, Information und Organisation, Parkraummanagement) breit gefächert. Die Auswahl passender Maßnahmen erfolgt individuell abgestimmt auf die jeweiligen Betriebsabläufe.

Im Rahmen der Strategieentwicklung und der Zusammenstellung von zukünftigen Entwicklungen im indeland hat sich die bedeutende Rolle der Gewerbegebiete sowie weiterer Großeinrichtungen (u. a. Forschungszentrum Jülich, FH Jülich) herausgestellt. Darüber hinaus werden die im indeland vorhandenen Krankenhäuser (St.-Antonius-Hospital in Eschweiler, St.-Elisabeth-Krankenhaus in Jülich) als verkehrserzeugende Großbetriebe als bedeutend eingeschätzt.

Der Kreis Düren hat für drei Gewerbegebiete (Im Rossfeld, Aldenhoven Testing Center und Brainergy Park Jülich) bereits exemplarisch eine Analyse der Verkehrsangebote (Erreichbarkeitsanalysen MIV/ÖPNV, SWOT-Analyse[24]) durchgeführt und darauf aufbauend Maßnahmenempfehlungen ableiten lassen. Die Maßnahmenempfehlungen seien als „Toolbox" zu verstehen, die auch für andere Gewerbegebiete übertragbar sei. Die StädteRegion Aachen hat aufgrund ihrer Vorbildfunktion für die Kreisverwaltung ein betriebliches Mobilitätsmanagement-Konzept ausarbeiten lassen und kann hier über Erfahrungswerte berichten. Darüber hinaus berät und unterstützt die StädteRegion Aachen zusammen mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) interessierte Unternehmen bei der Einführung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement. Damit liegen bereits erste Aktivitäten vor. Im Austausch mit dem Kreis Düren und der StädteRegion Aachen ist der Sachstand zum

[24] SWOT steht für strengths (Stärken), weaknesses (Schwächen), opportunities (Chancen) und threats (Risiken). Es handelt sich hierbei um ein standardisiertes qualitatives Analyseverfahren.

betrieblichen Mobilitätsmanagement zu klären (u. a.: Welche Betriebe wurden bereits aktiv angesprochen bzw. haben von sich aus Interesse signalisiert? Wie viele Betriebe haben davon schon ein betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt? Welche Maßnahmen haben sich etabliert? Welche Erfolge konnten bereits erzielt werden? Wie können weitere Betriebe aktiviert und unterstützt werden?). Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet zum Themenbereich „Mobilitätsmanagement für Betriebe und weitere Großeinrichtungen“ Beratungs- und Weiterbildungsangebote, die von den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetzes genutzt werden können.

Dieser Arbeitsschritt erfordert im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements ausschließlich personelle Kapazitäten. Die Umsetzungskosten fallen bei den Betrieben selbst an, wobei Förderprogramme zur Reduzierung der Kosten bestehen. Die IHK-Mobilitätsberatung informiert über geeignete Maßnahmen und Fördermöglichkeiten.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulen – sowohl Grundschulen wie auch weiterführende Schulen – weisen ähnlich zu Betrieben aufgrund der verkehrserzeugenden Wirkung und der Routinen im Verkehrsaufkommen ein hohes Potenzial für Mobilitätsmanagement auf. Schulisches Mobilitätsmanagement ist vor allem aufgrund der frühzeitigen Bewusstseinsbildung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und des Multiplikatoreneffekts (Kinder „erziehen“ ihre Eltern) von hoher Bedeutung. Die Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beziehen sich typischerweise auf die Bereiche Infrastruktur und Verkehrsregelung, Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie Organisation und Information.

Die Schulen sind im Allgemeinen für die Durchführung des schulischen Mobilitätsmanagements selbst verantwortlich, eine Begleitung und Unterstützung durch die Kommunen und weitere Akteure (z. B. Polizei) ist jedoch ratsam. Für den Austausch zwischen den Kommunen und den Schulen ist es hilfreich, wenn die Schulen analog zu den Kommunen eine mobilitätsbeauftragte Ansprechperson festlegen. Im Austausch mit den Schulen ist von den Kommunen im indeland der Sachstand zum schulischen Mobilitätsmanagement zu klären (u. a.: Welche Schulen wurden bereits aktiv angesprochen bzw. haben von sich aus Interesse signalisiert? Wie viele Schulen haben schon ein schulisches Mobilitätsmanagement eingeführt? Welche Maßnahmen haben sich bereits etabliert? Welche Erfolge konnten bereits erzielt werden? Wie können weitere Schulen aktiviert und unterstützt werden?). Im Hinblick auf die Zuständigkeit sollte der Fokus auf Schulen in kommunaler Trägerschaft gelegt werden.

Auch das schulische Mobilitätsmanagement erfordert auf der übergeordneten Ebene (kommunales Mobilitätsmanagement) personelle Kapazitäten. Die Umsetzungskosten liegen aufgrund der kommunalen Trägerschaft bei den Kommunen. Auch hier können die Kosten über die Nutzung von Förderprogrammen reduziert werden. Beratungsangebote sind in jedem Fall über das Zukunftsnetz Mobilität NRW von den Mitgliedern nutzbar.

Mobilitätsmanagement für Neubürgerinnen und Neubürger sowie neue Wohnquartiere

Es ist davon auszugehen, dass das indeland im Zuge des Strukturwandels als Wohnstandort an Attraktivität gewinnt und damit ein Bewohnerzuwachs entsteht. Neubürgerinnen und Neubürger befinden sich in einer Umbruchsituation, die dazu führt, dass Verhaltensroutinen aufgrund des neuen Wohnstandortes überdacht werden. Diese Umbruchsituation kann gezielt dazu genutzt werden, um durch Information und Anreize nachhaltig Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zu nehmen. Dies gilt sowohl für neu zugezogene Einzelpersonen/-haushalte als auch für neue Wohnquartiere. Letztere bieten den Vorteil, dass hier neben der Information (z. B. Informationsflyer über die lokalen Mobilitätssysteme) und den Anreizen (z. B. Schnupperangebote zum Ausprobieren) auch gezielt Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing-Station, ausleihbare Lastenfahrräder) eingebunden werden können.

Der Personalaufwand und die Kosten für die Information und Anreize im Rahmen eines Neubürgermarketings sind überschaubar. Vergleichsweise höher anzusetzen sind die Kosten für die Umsetzung eines quartierbezogenen Mobilitätsmanagements. Diese Kosten können jedoch auf die Immobilienpreise (Kauf- oder Mietpreis) umgelegt werden. Auch hier können Kosten durch Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten reduziert werden. Beratungsangebote sind über das Zukunftsnetz Mobilität NRW von den Mitgliedern nutzbar.

Mobilitätsmanagement für touristische Freizeiteinrichtungen

Der geplante Indesee ist das Bindeglied für das indeland und wird zukünftig aufgrund der verkehrserzeugenden Wirkung (Quell- und Zielverkehr von Bewohnerinnen und Bewohnern, privaten und freizeitorientierten Besucherinnen und Besuchern, Beschäftigten und Lieferanten) eine große verkehrliche Bedeutung haben. Dies gilt insbesondere als attraktives Freizeitziel.

Das Mobilitätsverhalten der freizeitorientierten Gäste ist ähnlich zu den Neubürgerinnen und -bürgern durch Information (z. B. Informationen über Anreisemöglichkeiten mit dem Umweltverbund) und Anreize (z. B. ÖPNV-Vergünstigungen im Zuge von Freizeiteinrichtungen am Indesee) schon bei der Planung der Anreise zu beeinflussen. Eine hohe Bedeutung hat hier die leichte Zugänglichkeit zum Umweltverbund sowie die Ergänzung des fahrplangebundenen ÖPNV durch ergänzende Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote). Ergeben sich bei der Nutzung des Umweltverbunds positive Erfahrungen, ist mit einer wiederholten Nutzung zu rechnen.

Auch beim Mobilitätsmanagement für touristische Freizeiteinrichtungen halten sich der Personalaufwand und die Kosten für die Information und Anreize in einem überschaubaren Rahmen. Vergleichsweise höher anzusetzen sind die Kosten für die Umsetzung der ergänzenden Mobilitätsangebote, wobei auch hier Fördermöglichkeiten zur Kostenreduzierung genutzt werden können. Grundsätzlich sind die Kosten als Investition in den ÖPNV zu verstehen und dienen damit nicht nur den Besuchenden des Indesees, sondern der Allgemeinheit.

9.1.4 Handlungsempfehlung

Die vorhandenen Ansätze des kommunalen Mobilitätsmanagements auf Kreisebene (Kreis Düren und StädteRegion Aachen) können für den Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der Region genutzt werden.

Der Kreis Düren und die StädteRegion Aachen sind bereits Mitglieder im Zukunftsnetz Mobilität NRW, das eine beratende und unterstützende Funktion übernimmt. Dies gilt auch für den Großteil der Kommunen des indelands. Es wird empfohlen, dass sich die Stadt Linnich und die Gemeinde Niederzier ebenfalls dem Netzwerk anschließen, damit alle Kommunen die gleichen Informations- und Beratungsangebote nutzen können.

Der fachliche Austausch mit der StädteRegion Aachen sollte separat aufgebaut werden. Die Stadt Eschweiler stellt hier das Bindeglied zwischen dem indeland und der StädteRegion Aachen dar und sollte daher regionale Mobilitätsthemen in den Austausch mitnehmen und Informationen zurückspielen. Darüber hinaus sollte die StädteRegion Aachen bei weiteren Mobilitätsprojekten des indelands bedarfsmäßig eingebunden werden, so wie es auch im Rahmen der regionalen Bestandsanalyse (Mobilitätskonzept Phase 1) durchgeführt wurde.

Insgesamt ist zu beachten, dass die Umsetzung von kommunalem Mobilitätsmanagement stets personelle Kapazitäten erfordert. Es ist daher zu prüfen, ob der Kreis Düren und in Bezug auf die Stadt Eschweiler die StädteRegion Aachen die aufgeführten Aufgaben – ggf. in Teilen – bereits personell verankert haben. Ist dies nicht der Fall, sind neue Personalressourcen für den Ausbau und die Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements in der Region bereitzustellen.

9.2 Verkehrs(system)management

Verkehrsmanagement meint eine effiziente und damit nachhaltige Abwicklung von Verkehrsabläufen über steuernde, informatorische und technische Maßnahmen. Dazu werden Verkehrsdaten in Echtzeit benötigt, die über ein festzulegendes Messnetz erfasst und anschließend in einer Verkehrsmanagementzentrale systematisch ausgewertet und aufbereitet werden. Dies ermöglicht eine dynamische, an die jeweilige Verkehrssituation angepasste Steuerung. Die fortschreitende Digitalisierung hat dabei eine besondere Bedeutung.

9.2.1 Landesverkehrszentrale NRW

Die Landesverkehrszentrale NRW (LVZ) übernimmt Aufgaben im Bereich intelligente, digitalisierte und vernetzte Mobilität und wird zur zentralen Landeseinheit ausgebaut, über die zukünftig wesentliche nordrhein-westfälische Verkehrs- und Mobilitätsdaten zur Verfügung gestellt werden. Nachfolgend werden ausgewählte Aufgaben der LVZ, die für das indeland von Bedeutung sind, kurz beschrieben.

Die Digitalisierung und Steuerung von Lichtsignalanlagen in der Zuständigkeit von Straßen.NRW befindet sich im Aufbau. Hierbei sind Kooperationen mit kommunalen Partnern geplant, um regionale und lokale Steuerungskonzepte von Lichtsignalanlagen gesamtheitlich zu betrachten und abzustimmen.

Für die baulast- und verkehrsträgerübergreifende Baustellenkoordinierung ist die Stabsstelle Baustellenkoordinierung zuständig und fungiert als Schnittstelle zwischen den bauausführenden Niederlassungen von Straßen.NRW, der Autobahn GmbH, Städten, Kreisen und Kommunen, Versorgungs- und Verkehrsbetrieben und der Deutschen Bahn. Durch die Koordinierung sollen Konflikte zwischen Baumaßnahmen verschiedener Baulastträger schon in der Planungsphase identifiziert und nach Möglichkeit vermieden werden.

Die Erhebung und Bereitstellung von Verkehrsdaten erfolgt über kontinuierliche Verkehrszählungen (Dauerzählungen auf Bundesautobahnen und Außerortsstrecken von Bundes- und Landesstraßen) und periodische Verkehrszählungen (Straßenverkehrszählungen alle fünf Jahre auf den Bundesautobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie auf besonders hoch belasteten innerörtlichen kommunalen Hauptverkehrsstraßen). Diese Daten sowie noch weitere (u. a. Verkehrsprognose, aktuellen Abfahrtzeiten öffentlicher Verkehrsmittel, Informationen zu E-Ladesäulen, zu Parkplätzen und Raststätten auf Autobahnen) werden über das Straßeninformationssystem NWSIB-online sowie über das Verkehrsportal Verkehr.NRW öffentlich zur Verfügung gestellt.

Im Hinblick auf das autonome Fahren (siehe auch Kap. 10) soll eine Zentrale für Intelligente Verkehrssysteme (IVS-Zentrale) aufgebaut werden, über die zukünftig automatisiert fahrende Fahrzeuge mit Informationen versorgt werden sollen.

9.2.2 Aktivitäten in der Region

Die Aufgabe des Verkehrs(system)management ist auf Kreisebene bzw. in den großen Kreisstädten Düren und Aachen angesiedelt. Sowohl im Kreis Düren als auch in der StädteRegion Aachen gibt es derzeit noch kein regionales Verkehrs(system)management, in das die kleineren kreisangehörigen Kommunen eingebunden sind.

Da Maßnahmen des Verkehrs(system)management vor allem dort eingesetzt werden, wo die Verkehrsnetze an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, werden sie vor allem in urbanen Bereichen zur Verkehrssteuerung eingesetzt. Dies trifft beispielsweise auf die Städte Düren und Aachen zu.

Die Stadt Düren hat im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ einen Förderantrag gestellt und Ende 2022 bewilligt bekommen. Im Rahmen des Förderprojekts „Einführung eines Mobilitätsdashboards in der Stadt Düren – City-Dashboard_DN“ sind zwei sogenannte Dashboards im Innenstadtbereich vorgesehen: ein Bildschirm/ Monitor im Schaufenster des iPunkts und eine zweiseitige Außenstele am Parkplatz des Hoeschplatzes. Mit Hilfe des Mobilitätsdashboards können verschiedene Echtzeit-Informationen zur Verkehrslage, Störungen im Verkehrsnetz oder besondere Ereignisse innerhalb des Stadtgebietes an die Öffentlichkeit übermittelt werden. Dabei stellen Informationen zu der E-Ladesäuleninfrastruktur, den Mobilstationen, den geplanten und laufenden Baustellen, meteorologische Warnmeldungen sowie Störmeldungen zu den einzelnen Lichtsignalanlagen nur eine Aufzählung möglicher Informationsbausteine – den sogenannten Widgets – dar, die mit Hilfe des Mobilitätsdashboards an die Öffentlichkeit übermittelt werden können.



Bild 29: Mobilitätsdashboard der Stadt Düren, Standort Hoeschplatz [Quelle: Anlage zur Beschlussvorlage 2024-0148 der Stadt Düren]

Die Stadt Aachen hat seine Mobilitätsdatenplattform, das sogenannte Mobilitätsdashboard, bereits eingerichtet. Über das Dashboard können seit dem Frühjahr 2022 alle interessierten Personen – Bürgerinnen und Bürger genauso wie Fachplanende und die Verwaltung – in einem einzigen Browserfenster beziehungsweise in einer Smartphone-App zahlreiche Echtzeitinformationen abrufen (u. a. Verkehrslage, Radverkehrsaufkommen, freie Kapazitäten in Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum, Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen, Verfügbarkeit von E-Ladestationen, Abfahrtsmonitor von Bus und Bahn; Bild 30). Neben der reinen Information wird auch eine Lenkung der Bürgerinnen und Bürger erwartet, d. h. beispielsweise eine Anpassung der Verkehrsmittelwahl, der Zielwahl oder der zeitlichen Wegedurchführung auf Grundlage der Informationen.



Bild 30: Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen – Screenshot [Quelle: https://verkehr.aachen.de/]

9.2.3 Auswahl an möglichen Maßnahmen

Analog zum Mobilitätsmanagement gilt auch hier wieder: im Hinblick auf den regionalen Gedanken sind vor allem Maßnahmen mit interkommunalem Ansatz sowie übertragbare kommunale Ansätze sinnvoll (vgl. Kap. 9.1.3).

Grundsätzlich lassen sich Verkehrsströme über Beschilderung und Lichtsignalanlagen steuern. Die situationsabhängige Steuerung erfordert eine Rückkopplung zwischen dem aktuellen Zustand (Datenerhebung) und der Steuereinheit. War dies früher nur über eine stationäre Datenerfassung (z. B. Induktionsschleifen oder Verkehrskameras) möglich, hat die mobile Datenerfassung (z. B. Floating Car

Data) durch die Digitalisierung an Bedeutung gewonnen. Die erhobenen Verkehrsdaten sind zentral zu sammeln und aufzubereiten. Im Hinblick auf eine regionale Wertschöpfung ist es sinnvoll, isolierte Einzelsysteme zu vernetzen, um somit eine übergreifende Verkehrslagesteuerung zu ermöglichen (Verkehrsmanagementnetzwerk). Hierzu muss eine einheitliche technische Schnittstelle festgelegt werden, damit der Datenaustausch untereinander funktioniert.

Steuernde Maßnahmen über Echtzeitdaten erfolgen in mehreren Bereichen, die nachfolgend kurz bzgl. des Handlungsbedarfs im indeland beleuchtet werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Echtzeitdaten im ÖPNV haben sowohl einen Nutzen für die Kunden (z. B. für die Beantwortung der Kundenfragen: Ist mein Bus pünktlich? Wie voll wird er sein? Ist noch Platz für mein Rad?) als auch für die Verkehrsunternehmen (z. B. für die Beantwortung der Unternehmensfragen: Wo im Netz sind die Busse aktuell? Wo fahren die Busse Verlustzeiten ein? Wie ausgelastet sind die Busse?).

Der Kreis Düren und die StädteRegion Aachen sind in der Region die verantwortlichen ÖPNV-Aufgabenträger. Sie sind für die Analyse und Gestaltung des ÖPNV-Angebots sowie für die Ausschreibung und Vergabe verantwortlich. Echtzeitdaten im ÖPNV werden den Kunden über die gemeinsame App naveo von AVV, ASEAG, Arriva, go.Rheinland, Rurtalbus und WestVerkehr bereitgestellt. Sie enthält Fahrplandaten für ganz NRW sowie die Euregio Maas-Rhein.

Lichtsignalanlagensteuerung

Mit Hilfe von verkehrsabhängig geschalteten Lichtsignalanlagen kann der Verkehrsfluss optimiert und damit auch Schadstoffemissionen im Sinne des Klimaschutzes gemindert werden.

Die Bewertung des regional bedeutsamen Kfz-Verkehrsnetzes hat für die morgendliche Hauptverkehrszeit kein Defizit aufgezeigt, weshalb hier kein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen wird. Wie aber bereits beim Mobilitätsmanagement dargestellt wurde (vgl. Kap. 9.1.3), wird der Indesee zukünftig eine große verkehrliche Bedeutung haben (Quell- und Zielverkehr von Bewohnerinnen und Bewohnern, privaten und freizeitorientierten Besucherinnen und Besuchern, Beschäftigten und Lieferanten). Vor diesem Hintergrund wird eine verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen im Zu- und Abfluss des Indesees unter Berücksichtigung einer Vernetzung der Lichtsignalanlagen für sinnvoll erachtet.

Da der Indesee als Freizeitziel aktuell noch nicht besteht und auch nicht bis 2030 (betrachteter Planungshorizont für die Phase 1 des Mobilitätskonzepts indeland) fertiggestellt ist, handelt es sich hierbei um eine Handlungsempfehlung mit langfristigem Planungshorizont (20xx).

Parkleitsystem

Ähnlich zu den Lichtsignalanlagen kann der Kfz-Verkehr auch mit Hilfe eines dynamischen Parkleitsystems gesteuert werden. Durch die Erfassung der aktuellen Parkraumauslastung und die Anzeige des noch verfügbaren Parkraumangebots lässt sich Parksuch-

verkehr gezielt zu den freien Kapazitäten lenken, lassen sich unnötige Suchfahrten vermeiden und damit wieder verkehrsbedingte Schadstoffemissionen im Sinne des Klimaschutzes einsparen.

go.Rheinland setzt dies im Rheinischen Revier für die P+R-Anlagen im Rahmen eines Förderprogramms durch, welches im April 2025 veröffentlicht wird.[25]

Ein dynamisches Parkleitsystem wird im Zusammenhang mit dem Indesee als regional bedeutsamen Zielpunkt für sinnvoll erachtet. Hierzu ist die Erarbeitung eines Parkraumkonzepts unter Berücksichtigung eines Parkleitsystems einzuplanen. Analog zu den Lichtsignalanlagen gilt auch hier: Da der Indesee als Freizeitziel aktuell noch nicht besteht und auch nicht bis 2030 (betrachteter Planungshorizont für die Phase 1 des Mobilitätskonzepts indeland) fertiggestellt ist, handelt es sich hierbei um eine Handlungsempfehlung mit langfristigem Planungshorizont (20xx).

Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Mit Hilfe von digitalen Anzeigetafeln können gezielt kurze Informationen an die Verkehrsteilnehmenden vermittelt werden, um beispielsweise auf Störungen im Netz hinzuweisen. Beispielsweise setzt Straßen.NRW in Zusammenarbeit mit der Stadt Aachen solche Anzeigetafeln aktuell im Zuge der Sperrung der Brücke Turmstraße und der Bundesautobahn A 544 auf der Autobahn, auf den Autobahnzubringern sowie in der Innenstadt ein. Die Kfz-Fahrenden bekommen hier die aktuellen Verlustzeiten für verschiedene Fahrtrouten im Netz als Entscheidungsgrundlage angezeigt.

Der Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen wird nicht dauerhaft für notwendig erachtet, sondern vielmehr für absehbar außergewöhnliche Ereignisse mit verkehrlichen Auswirkungen (z. B. Großveranstaltung am Indesee mit hohem Aufkommen im Kfz-Verkehr). Sollen neben einer Wegweisung auch aktuelle Verlustzeiten angezeigt werden, so sind entsprechende Daten zur Ableitung der Verlustzeiten erforderlich (siehe hierzu auch Kap. 9.2.4). Die Anschaffung und der Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlagen sollten im Hinblick auf den regionalen Einsatz durch den Kreis Düren erfolgen.

9.2.4 Handlungsempfehlung

Für eine zielgerichtete Verkehrssteuerung werden vor allem Daten zur Abbildung der Verkehrssituation benötigt.

Die „Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland“ (2023) der go.Rheinland GmbH hat aufgezeigt, dass die Datenkompetenzen verschiedener Akteure und interkommunalen Kooperationen im go.Rheinland-Gebiet unterschiedlich stark ausgeprägt sind. *„Als Zweckverband ist go.Rheinland gut mit den einzelnen Akteuren vernetzt und hat durch diese Grundlagenuntersuchung eine datenbasierte Grundlage für die Gesamtregion geschaffen.“* (Grundlagenuntersuchung 2023). Die Grundlagenuntersuchung enthält die Empfehlung, dass die go.Rheinland als Schnittstelle zu den Akteuren in der Region seine Fähigkeiten in Bezug auf Datenkompetenz

[25] https://wir.gorheinland.com/ausbau/rheinisches-revier/vernetzt-mobil-im-rheinischen-revier/

ausbaut und eine unternehmensweite Datenstrategie entwickelt, um zukünftig noch besser von Daten profitieren zu können.

Auf diese Aktivitäten von go.Rheinland, aber auch auf die der Landesverkehrszentrale NRW und der Stadt Aachen können der Kreis Düren und die StädteRegion Aachen zurückgreifen, um in der Region eine vernetzte und offene Datenstruktur für ein regionales Verkehrs(system)management zu schaffen.

Insgesamt ist auch hier zu beachten, dass der Aufbau eines regionalen Verkehrs(system)management stets personelle Kapazitäten sowie Kosten für die benötigte Technik erfordert. Im Austausch mit dem Kreis Düren, der StädteRegion Aachen (ggf. mit Beteiligung der Stadt Aachen), go.Rheinland sowie der Landesverkehrszentrale NRW ist der Personal-, Technik- und Datenbedarf weiter zu konkretisieren (langfristiger Planungshorizont 20xx).

10 Neue Antriebstechnologien und autonomes Fahren

Im Hinblick auf den Klimaschutz hat die Minderung der Treibhausgasemissionen eine sehr hohe Bedeutung. Für den Verkehrssektor bedeutet dies: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträgliche Verkehrsabwicklung. Letzteres lässt sich neben dem Verkehrs(system)management (vgl. Kap. 9.2) auch durch fahrzeugtechnische Entwicklungen zur Effizienzsteigerung, Nutzung neuer Antriebe sowie Automatisierung des Fahrens umsetzen.

Die Sektoren Mobilität und Energie befinden sich derzeit schon in tiefgreifenden Veränderungsprozessen und bedingen sich in Teilen gegenseitig. Es werden nachfolgend die vorhandenen Aktivitäten in der Region zusammenfassend dargestellt. Für die aufgestellten regionalen Verkehrsnetze mit dem geplanten Indesee als Bindeglied und neues bedeutendes Freizeitziel für das indeland, werden mögliche Einsatzfelder für neue Antriebstechnologien und autonomes Fahren aufgezeigt und beschrieben. Darauf aufbauend werden die Auswirkungen der infrastrukturellen Aspekte auf die räumliche Planung der Kommunen heruntergebrochen und operationalisiert.

10.1 Technischer Informationshintergrund

10.1.1 Neue Antriebstechnologien

Neue Antriebe sind alle Antriebsarten, die nicht oder nicht ausschließlich mit fossilen Kraftstoffen angetrieben werden. Dazu zählen reine Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellen-Fahrzeuge sowie Hybrid-Fahrzeuge mit einer Kombination aus einem Verbrennungsmotor und einem elektrischen Antrieb[26]. Mit ihrer Hilfe kann die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und auch die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen erheblich verringert werden, was dem Klimaschutz dienlich ist. Verkehrliche Überlastungsprobleme lösen sie nicht.

Neue Antriebstechnologien lassen sich sowohl im Kfz-Verkehr als auch im öffentlichen Personenverkehr einsetzen.

[26] In einem weiten Verständnis zählt die Nutzung von alternativen Kraftstoffen (z. B. Biogas, Erdgas) zu den neuen Antriebstechnologien, da im Allgemeinen eine Anpassung des Verbrennungsmotors erforderlich ist.

Kfz-Verkehr

Der Elektroantrieb und der Hybridantrieb haben im Pkw-Bestand Fuß gefasst. Der Bestand an Elektro- und Hybrid-Pkw in Deutschland ist in den vergangenen zehn Jahren mit Einführung des Umweltbonus (Kaufprämie) in 2016 von 126.702 (2015) auf 4.319.943 (2024) gewachsen. Damit ist der Anteil am gesamten Pkw-Bestand zwar von 0,3 % auf 8,8 % gestiegen. Es dominieren weiterhin die Verbrenner (Benzin 61,6 % und Diesel 28,8 % in 2024, Bild 31)

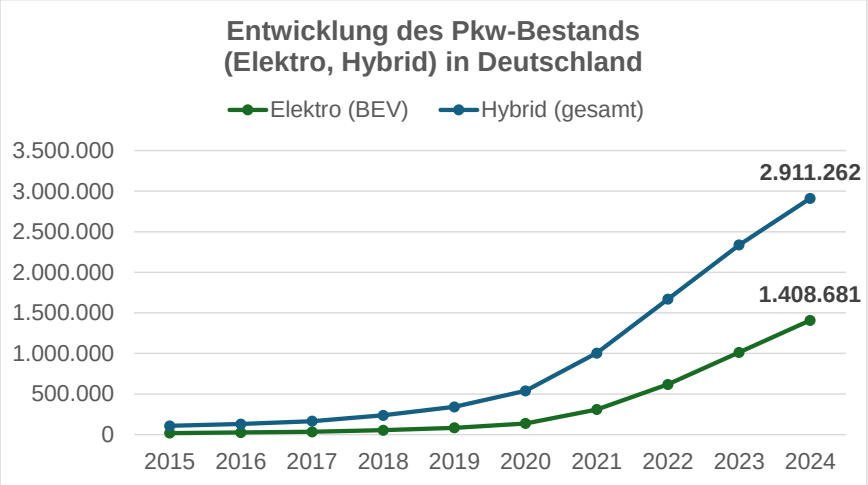


Bild 31: Entwicklung des Bestands an Elektro- und Hybrid-Pkw in Deutschland [Quelle: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html]

Der Bestandsanstieg infolge der angebotenen Kaufprämie zeigt, dass die hohen Anschaffungskosten ein Hemmnis darstellen. Auch die im Vergleich zu einem Verbrenner geringere Fahrreichweite, der höhere Zeitbedarf zum Laden der Batterie und die im Vergleich zum Tankstellennetz geringere Dichte der Ladeinfrastruktur halten die Nutzenden vom Kauf ab. Der Umweltbonus ist Ende 2023 ausgelaufen. Die Bundesregierung konzentriert sich nun auf den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und deren Weiterentwicklung (z. B. Ultra-Schnell-Laden).

Die Verfügbarkeit von Lithium-Ionen-Akkus hat dem Elektro- und Hybrid-Antrieb Vorteile beim Start verschafft. Im Gegensatz dazu läuft die Produktion von Wasserstoff, der in der freien Natur nicht ungebunden existiert und den Treibstoff für den Brennstoffzellenantrieb darstellt, erst langsam an. Insbesondere "grüner" Wasserstoff, der CO_2-neutral produziert wurde, ist noch kaum verfügbar. Auch die Tankinfrastruktur für Wasserstoff muss erst noch entstehen. Mit Stand 1. Juni 2021 waren 1.261 Brennstoffzellen-Pkw (Wasserstoffantrieb)[27] in Deutschland zugelassen.

Im Vergleich zu den Pkw gestaltet sich die Nutzung von neuen Antriebstechnologien (Elektro, Brennstoffzelle, Hybrid) bei den Lastkraftwagen aufgrund der größeren Fahrzeuggewichte und Fahrleistungen schwieriger. Der Bestand an Elektro- und Hybrid-Lkw in Deutschland ist in den vergangenen zehn Jahren von 3.684 (2015) auf 82.255 (2024) gewachsen. Damit ist der Anteil am gesamten

[27] Der Brennstoffzellen-Antrieb wird vom Kraftfahrt-Bundesamt unter Elektro-Antrieb subsummiert, aber nicht einzeln ausgewiesen. Die Bestandsangabe ist eine Antwort der Bundesregierung (Drucksache 19/31761) entnommen.

Lkw-Bestand zwar von 0,1 % auf 2,2 % gestiegen. Es dominiert weiterhin der Dieselantrieb (92,3 % in 2024, Bild 32)

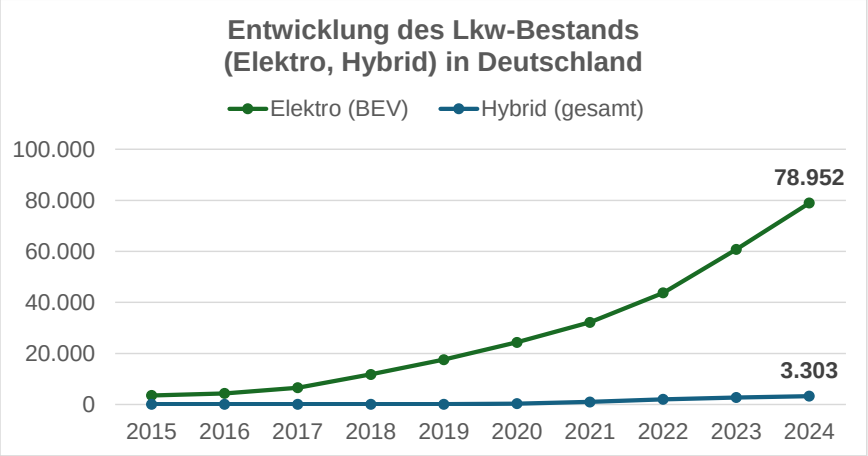


Bild 32: Entwicklung des Bestands an Elektro- und Hybrid-Lkw in Deutschland [Quelle: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html]

Im Gegensatz zu den Pkw hat der Elektroantrieb bei den Lkw eine größere Bedeutung als der Hybridantrieb. Wird der Bestand an Elektro-Lkw nach zulässigem Gesamtgewicht (zGG) differenziert, so zeigt sich, dass die Entwicklung nahezu ausschließlich den leichten Nutzfahrzeugen[28] (bis 3,5 Tonnen zGG) anzurechnen ist (Bild 33[29]). Dies begründet sich vor allem durch das höhere Fahrzeuggewicht, aber vermutlich auch durch die höhere Fahrleistung.

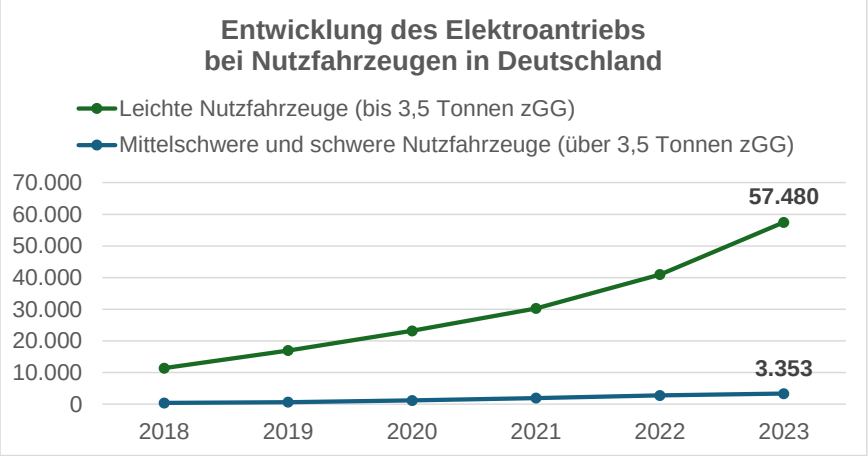


Bild 33: Entwicklung des Elektroantriebs bei Nutzfahrzeugen im Bestand in Deutschland [Quelle: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html]

Darüber hinaus zeigt die Darstellung der Marktentwicklung des Kraftfahrt-Bundesamts, dass auch bei den Nutzfahrzeugen die Brennstoffzelle bisher eine untergeordnete Bedeutung hat. Bei den leichten Nutzfahrzeugen macht die Brennstoffzelle einen Anteil von 0,03 % aller Fahrzeuge mit neuer Antriebstechnologie aus. Bei den mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen liegt der Anteil bei

[28] Das Kraftfahrt-Bundesamt definiert die Nutzfahrzeuge als Kfz, die für folgende Zwecke ausgelegt sind: Personen zu befördern, Lasten und Güter zu transportieren. und/oder Anhängerfahrzeuge zu ziehen.

[29] Die Bestandszahlen sind der vom Kraftfahrt-Bundesamt dargestellten Marktentwicklung entnommen, die sich ausschließlich auf die Jahre 2018 bis 2023 bezieht.

0,1 % aller Fahrzeuge mit neuer Antriebstechnologie aus. Demnach ist festzuhalten, dass vor allem bei den mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen sich die neuen Antriebstechnologien noch im Vorserienstadium befinden.

Im Schwerlastverkehr werden als Besonderheit die Möglichkeiten der Oberleitungstechnologie zur Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs erforscht. Beim sogenannten „O-Lkw“ erfolgt das Aufladen einer Batterie an kurzen Teilstrecken (entlang Bundesautobahn) über eine Oberleitung während der Fahrt.

ÖPNV (Bus und Bahn)

Die Entwicklung des Bestands an elektrisch und hybrid angetriebenen Kraftomnibussen (kurz Bussen) in Deutschland verläuft ähnlich zur Bestandsentwicklung der Pkw. Der Bestand ist in den vergangenen zehn Jahren von 407 (2015) auf 8.728 (2024) elektrisch und hybrid angetriebenen Bussen gewachsen. Damit ist der Anteil am gesamten Bus-Bestand von 0,5 % auf 10,3 % gestiegen. Es dominieren aber weiterhin der Dieselmotor (88,6 % in 2024, Bild 34)

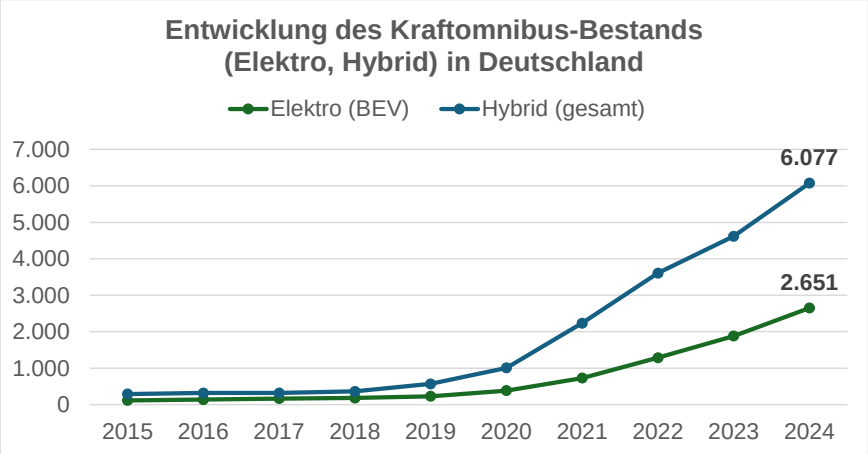


Bild 34: Entwicklung des Bestands an Elektro- und Hybrid-Bussen in Deutschland [Quelle: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html]

Von den mit Stand 01. Januar 2023 zugelassenen Elektro-Bussen waren 1.617 Batteriebusse, 145 Brennstoffzellenbusse, 85 Oberleitungsbusse und 37 Plug-In-Hybridbusse[30].

Rund 61 % des Schienennetzes in Deutschland sind durch Oberleitungen oder Stromschienen elektrifiziert. In Bezug auf das indeland sind die Hauptstrecken Aachen – Köln und Aachen – Mönchengladbach elektrifiziert. Das Streckennetz der Euregio Verkehrsschienennetz GmbH (EVS)[31] soll in den kommenden Jahren elektrifiziert werden (Förderbescheid liegt vor). Im Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes wird die S-Bahn Rheinisches Revier (Aachen - Jülich - Bedburg - Grevenbroich - Neuss - Düsseldorf) als ergänzende Maßnahme (Säule 3) aufgeführt.

[30] Quelle: E-Bus-Radar (pwc 2023)
[31] Das Netz der EVS umfasst aktuell (Stand Sommer 2024) eine Gesamtlänge von etwa 47 Kilometern und 19 Haltepunkte. Es schließt an das überregionale DB-Netz an. Mit der geplanten Errichtung einer Oberleitung an den drei Strecken des Grundnetzes und dem Einbau der notwendigen technischen Ausstattung können perspektivisch auf dem EVS-Netz Elektrozüge verkehren.

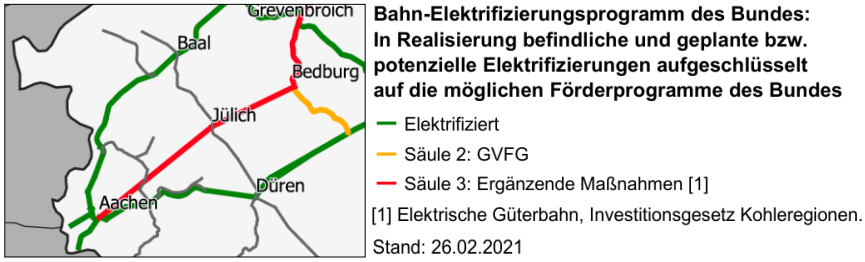


Bild 35: Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes – Ausschnitt für die Region indeland mit Umfeld

Exkurs: Revierbahn West

Der Abschnitt Aachen - Jülich - Bedburg – im weiteren als Revierbahn West genannt – ist für das indeland von Bedeutung. Hierzu liegt ein Brief der StädteRegion Aachen, des Kreises Düren sowie der Städte Aachen, Aldenhoven, Alsdorf, Baesweiler, Eschweiler, Herzogenrath, Jülich, Linnich, Stolberg und Würselen – jeweils gezeichnet durch die/den Bürgermeister/in und den Landrat – vor. In diesem wird von den Kommunen bestätigt, dass der 1. Entwurf des neuen Regionalplans der Bezirksregierung Köln als Grundlage für die Grobtrassenfindung und die Ermittlung des Soll-Zustandes für die Machbarkeitsstudie dienen soll. Darüber hinaus wurde das weitere Vorgehen vom Zweckverband go.Rheinland (Drucksache go.Rheinland-5/2023) einstimmig beschlossen:

1. Raumanalyse

2. Bewertung

3. Machbarkeitsanalysen und standardisierte Bewertung

Mit Stand 2019 wurden 74 % aller Zugkilometer (Betriebsleistung) elektrisch zurückgelegt. Differenziert nach Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr zeigt sich der geringste Elektrifizierungsanteil im Personennahverkehr. Dies erklärt sich dadurch, dass Personenfern- und Güterverkehr zumeist über die elektrifizierten Hauptstrecken und der Personennahverkehr über die nicht elektrifizierten Nebenstrecken abgewickelt werden. (Bild 36) [32]

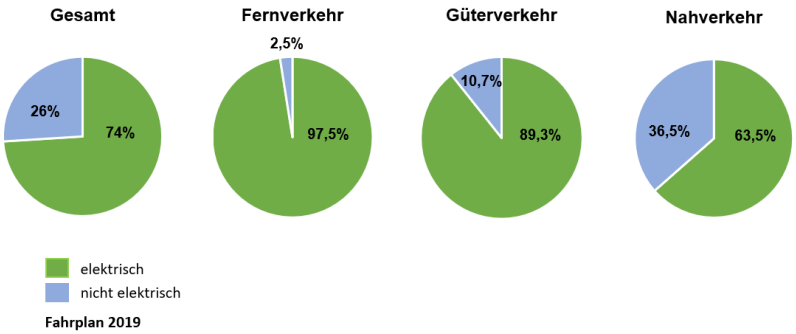


Bild 36: Betriebsleistungsanteile im Personen- und Güterverkehr [Quelle: Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes (BMDV 2021)]

Neben der Oberleitung und der Stromschiene stehen im Schienenverkehr inzwischen auch Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien (Batterie, Brennstoffzelle) zur Verfügung. Dies ist vor allem für

[32] Quelle: Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes (BMDV 2021).

die Schienennetzabschnitte von Bedeutung, die noch nicht elektrifiziert sind – also vor allem für die Nebenstrecken wie z. B. auch die Strecke der RB 21 (Heimbach - Düren - Jülich - Linnich)[33].

10.1.2 Autonomes Fahren

Hinsichtlich des autonomen Fahrens sind unterschiedliche Entwicklungsstufen (SAE Level of Categories of Driving Automation, insgesamt sechs Stufen) zu differenzieren. Das Level 0 stellt das Fahren ohne Automatisierung dar. Bei Level 1 bis 3 steigert sich die Automatisierung (assistiert, teilautomatisiert, hochautomatisiert), es muss aber immer ein Mensch mit im Fahrzeug sein. Vollautomatisiertes Fahren stellt das Level 4 dar. Hier übernimmt das System die komplette Fahrleistung in einem spezifischen Anwendungsfall und einer definierten Umgebung. Der Mensch wird hier bei Störungen noch von außen auf das System zugreifen und die Fahrzeugsteuerung übernehmen. Level 5 stellt die abschließende Stufe des autonomen Fahrens dar, in der kein Fahrer mehr benötigt wird.

Derzeit ist der Wechsel von Level 2 (teilautomatisiertes Fahren) auf Level 3 (hochautomatisiertes Fahren) noch nicht vollzogen, da es in der Praxis keine geeigneten Anwendungsfälle für Level 3 gibt. Eventuell erfolgt daher ein direkter Sprung von Level 2 auf Leve 4 (vollautomatisiertes Fahren).

Mit dem Einsatz von autonomem Fahren ist zum einen im Lkw-Verkehr auf Autobahnen zu rechnen. Das Aufkommen im straßengebundenen Güterverkehr ist hoch und demnach auch das Lkw-Aufkommen selbst. Aufgrund der Zunahme des Online-Handels, aber auch durch die zunehmende dezentrale Produktion, ist mit einem weiteren Anstieg im Güterverkehr zu rechnen. Der Autobahnverkehr weist zudem eine geringe Komplexität auf (u. a. Einrichtungsverkehr, kein nicht-motorisierter Verkehr, keine Lichtsignalanlagen) und es besteht derzeit ein Defizit an Lkw-Fahrenden.

Zum anderen wird ein Einsatz von autonomem Fahren im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gesehen. Ähnlich wie im straßengebundenen Güterverkehr existiert auch im ÖPNV ein Mangel an Fahrzeugführenden. Zudem bilden die Personalkosten den größten Anteil an den Gesamtkosten. Der ÖPNV bewegt sich in der Regel auf festgelegten und wiederholten Routen (Buslinien). Vor allem in ländlichen Räumen ist zudem das Verkehrssystem weniger komplex als in urbanen Räumen (z. B. keine Straßenbahn). Im Allgemeinen nimmt die Bedeutung des ÖPNV aufgrund von Klimaschutz und Bevölkerungsalterung zu, d. h. der Bedarf zur Nutzung des ÖPNV wächst. Autonomes Fahren ist im ÖPNV sowohl auf hochfrequentierten Achsen (bezahlbare Taktverdichtung) als auch im ländlichen Raum auf der letzten Meile (Shuttle von ÖPNV-Verkehrsknoten in die ländlichen Bereiche hinein oder umgekehrt) denkbar.

[33] Die Elektrifizierung der Strecken Düren - Linnich - Baal und Düren – Euskirchen wurde von go.Rheinland im November 2024 als langfristige Strategie beschlossen. Die Möglichkeiten zur Elektrifizierung der Strecke Düren - Heimbach wird noch geprüft.

10.2 Aktivitäten in der Region

Der Kreis Düren beschäftigt sich als übergeordnete Verwaltungseinheit bereits seit mehreren Jahren mit den Potenzialen der neuen Antriebstechnologien und des autonomen Fahrens und hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu sein. Dazu sind in allen Klimaschutzsektoren, zu denen auch der Verkehrssektor gehört, umfangreiche Maßnahmen notwendig. Die nachfolgende Darstellung beschränkt sich auf die Aktivitäten im Verkehrssektor mit Bezug zu neuen Antriebstechnologien und zum autonomen Fahren.

Der Kreis Düren setzt im öffentlichen Verkehr auf neue Antriebstechnologien und hat im Jahr 2020 die ersten fünf Elektrobusse (Einsatz durch die Rurtalbus GmbH[34]) im Kreisgebiet eingeführt. Die Elektrobusse werden im Dürener Stadtgebiet eingesetzt. Für längere Fahrten setzt der Kreis Düren auf den Wasserstoffantrieb. In 2024 wurden fünf Wasserstoffbusse im Kreisgebiet eingeführt. Die Busflotte des Kreises Düren (insgesamt 180 Busse) soll nach und nach vollständig auf Wasserstoff-Busse umgestellt werden.

Auch im schienengebundenen ÖV sollte der Wasserstoff-Antrieb Einzug finden. Es war geplant, ab Ende 2028 insgesamt 17 Wasserstoff-Züge im Kreisgebiet auf den Strecken der Rurtalbahn (Heimbach - Düren - Jülich - Linnich) und der Eifel-Bördebahn (Düren - Zülpich - Euskirchen) einzusetzen. Aufgrund von erkennbaren technischen Problemen in zwei anderen Wasserstoffzug-Pilotprojekten im Taunus und in Niedersachsen sowie den vergleichsweise hohen Kosten im Vergleich zu anderen Antriebsarten wurde die Bestellung der Wasserstoffzüge nun nicht mehr durchgeführt (Beschluss am 29. November 2024 im Rahmen der Verbandsversammlung des Zweckverbands go.Rheinland). Als Ersatz werden Teile der bewilligten Fördermittel zur Anschaffung von sechs batteriebetriebenen Loks genutzt. Diese können bis zur vollständigen Elektrifizierung der Rurtal- und Bördebahn neben den gewohnten Dieselloks auf diesen Strecken fahren.

Neben dem ÖV werden auch Einsatzpotenziale des Wasserstoff-Antriebs im kommunalen Fuhrpark (z. B. Kreis Düren: drei Wasserstoff-angetriebene Pkw) und bei Nutzfahrzeugen gesehen. Seit Ende 2022 hat die Rettungsdienst Kreis Düren AöR einen Wasserstoff-Kommandowagen im Einsatz. Demnächst soll ein Wasserstoff-Rettungswagen in den Fuhrpark aufgenommen werden. Da dieses Fahrzeug noch nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist, wird es in Zusammenarbeit mit dem Rettungsdienst Kreis Düren als landesweit außergewöhnliches Pilotprojekt eigens von verschiedenen Firmen gebaut.

Der Wasserstoff für die Fahrzeuge im Kreis Düren soll ab 2025 umweltfreundlich mit Sonnenenergie am Standort Brainergy Park in Jülich, einem interkommunalen Gewerbegebiet der beiden indeland-Kommunen Jülich und Niederzier sowie der Landgemeinde Titz (ebenfalls Kreis Düren), in dem auch der Helmholtz-Cluster für nachhaltige und infrastruktur-kompatible Wasserstoffwirtschaft angesiedelt ist, hergestellt werden. Neben der öffentlichen Wasserstoff-Tankstelle im Gewerbegebiet „Im Großen Tal“, die durch ihre Lage an der A 4 vor allem auch für Lkw eine große

[34] Die Rurtalbus GmbH wurde Ende 2019 als Nachfolgerin der Dürener Kreisbahn neu gegründet. Seit 01. Januar 2020 ist sie für den gesamten öffentlichen Busverkehr im Kreis Düren verantwortlich.

Bedeutung hat, soll auch hier eine öffentliche Wasserstoff-Tankstelle entstehen. Drei weitere Tankstellen-Standorte (u. a. Bahnhof Düren) sind in Planung.

Neben den Projekten mit Praxisbezug engagiert sich der Kreis Düren zum Wissensaustausch und zur Generierung neuer Projektideen in mehreren Akteursgruppen, die nachfolgend aufgezählt sind:

- Initiierung der Arbeitsgruppe Wasserstoff im Kreis Düren mit ausgewählten Akteuren aus Wissenschaft und Industrie (2018),
- Mitglied bei der HyCologne – Wasserstoff Region Rheinland e. V., einem Netzwerk für Wasserstoff, Brennstoffzellen und Elektromobilität (2020),
- Öffentliche Wasserstoff-Messe zur Präsentation von Aktivitäten rund um das Thema Wasserstoff sowie zum Testen von Wasserstofftechnologien (seit 2021 einmal jährlich),
- Regionalverbund Aachen Plus, eine von 15 Gewinner-Regionen der zweiten Phase von HyExperts (HyExperts II), die mit Hilfe einer finanziellen Förderung Beratungs-, Planungs- und Dienstleistungsaufträge vergeben können, um ein umsetzungsfähiges Gesamtkonzept für eine regionale Wasserstoffwirtschaft zu erstellen,
- Mitglied im Hydrogen Hub Aachen, einem regionalen Netzwerk zur engen Zusammenarbeit mit den benachbarten Kreisen und den regional ansässigen Unternehmen (2021),
- Initiierung des Wasserstoff-Kompetenzteams zur Koordinierung der Aktivitäten und Projekte des Kreises Düren, zur Durchführung von Netzwerkarbeit sowie zur Auslotung von Fördermöglichkeiten (2021),
- Gründung des Helmholtz-Clusters für nachhaltige und infrastrukturkompatible Wasserstoffwirtschaft (HC-H2) mit Sitz im Brainergy Park in Jülich, welches mit Demonstrationsprojekten wesentliche Impulse setzen soll, um das Rheinische Revier zur Wasserstoff-Modellregion zu entwickeln (2021).

Aktivitäten gibt es in der Region indeland auch zum autonomen Fahren.

Im Projekt BrainTrain JuLiA[35] sollte auf der Strecke zwischen Jülich und Linnich selbstfahrender Zugverkehr unter Reallabor-Bedingungen parallel zum bestehenden Zugverkehr erforscht werden. Ende 2021 wurde der Förderbescheid bewilligt. Mit der Anfangsfinanzierung sollte der Rurtalbahn und den Projektpartnern u. a. die Anschaffung und Umrüstung eines Schienenfahrzeugs für den Versuchs- und Testbetrieb ermöglicht werden. Es war ein Übergang zum teilautonomen Regelbetrieb vorgesehen, mit einer optionalen Ausweitung auf den weiteren Streckenzweig in Richtung Düren. Das Projekt wurde jedoch in 2023 aufgrund des Landeshaushaltes nicht weiter gefördert.

Für autonomes Fahren stellen Innenstädte mit ihrer verkehrlichen Komplexität die größte Herausforderung dar. In 2016 wurde daher das Aldenhoven Testing Center (ATC) für Automotive Anwendungen im Rahmen des Vorhabens „CERMcity“ mit Hilfe der Förderung

[35] JuLiA steht für „Jülich Linnich Autonom“

durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) um ein bundesweit einzigartiges urbanes Testfeld ergänzt. Der neue Testabschnitt besteht aus typischen urbanen Infrastrukturelementen, zu denen u. a. Kreuzungen unterschiedlicher Bauform, Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Parkplätze und Bushaltestellen gehören. Neben dem autonomen Fahren bietet das ATC Voraussetzungen für Forschungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit, der Entwicklung von Verbrennungsmotoren einschließlich neuer hybrider Antriebskonzepte und Brennstoffzellensystemen. Außerdem werden dort Ziele der Verminderung des Schadstoffausstoßes und des Kraftstoffverbrauchs und der Lärmemissionen verfolgt.

In direkter Nähe zum ATC siedelt sich das Center for Vertical Mobility an. Es handelt sich hierbei um ein bundesweit einmaliges Kompetenz- und Testzentrum rund um das Thema Vertikale Mobilität. Die Vertikale Mobilität fokussiert dabei auf personentragende und unbemannte Luftfahrzeuge von der medizinischen Drohne bis zum Lufttaxi, die vertikalstartfähig sind und einen hohen Automatisierungsgrad aufweisen. Gemeinsam mit dem ATC soll künftig die „Vernetzte automatisierte Mobilität“ verkehrsträgerübergreifend erforscht und exemplarisch in einem ganzheitlichen Konzept vereint werden.

10.3 Handlungsempfehlungen

Mit Bezug zu den aufgestellten regional bedeutsamen Verkehrsnetzen, den für das indeland zusammengetragenen relevanten zukünftigen Entwicklungen und den vorangestellten Informationen zu neuen Antriebstechnologien und autonomen Fahren wurden weitere Ansatzmöglichkeiten für die beiden Handlungsfelder zusammengestellt (Tabelle 8). Die Maßnahmenreihenfolge stellt keine Priorisierung der Maßnahmenvorschläge dar.

Tabelle 8: Mögliche Maßnahmen zu neuen Antriebstechnologien und autonomen Fahren – Erste Vorschläge

Nr.	Verkehrsmittel	Themenfeld	Bezeichnung
1	ÖPNV (Bahn)	neue Antriebstechnologien	**Wasserstoff-Züge** Beobachtung der Erfahrungen mit dem Einsatz von Wasserstoffangetriebenen Zügen in anderen Pilotprojekten; zeigt sich eine stabile Technik sowie eine Kostenreduzierung, sollte nochmals über den Einsatz von Wasserstoff-Zügen in der Region nachgedacht bzw. diskutiert werden. *(Hinweis: Wasserstoff-Züge sind nur dann notwendig, wenn Strecken nicht zeitnah durchgehend elektrifiziert sind bzw. eine Streckenelektrifizierung bei einer Reaktivierung nicht möglich sein sollte.)*
2	ÖPNV (Bus)	autonomes Fahren	**Autonom fahrende Kleinbusse – Suche nach Teststrecken für den Praxistest** Austausch über mögliche Teststrecken für den Praxistest von autonom fahrenden Kleinbussen im Pendelverkehr (z. B. Strecke zwischen S-Bahnhaltepunkt Merzenich und Forschungszentrum Jülich über L 264, Strecke zwischen euregiobahn-Haltepunkt Aldenhoven-Siersdorf und dem Future Mobility Park)

Nr.	Verkehrs-mittel	Themenfeld	Bezeichnung
3	ÖPNV (Bahn, ggf. Bus)	autonomes Fahren	**Autonom fahrende Fahrzeuge (Bahn, ggf. Bus) – Anbindungen zum Indesee (Fortsetzung des Praxistests)** Austausch über die Erfahrungen mit den durchgeführten Praxistests (siehe Punkt 2) sowie dem Einsatz von autonom fahrenden Zügen (BrainTrain JuLiA zwischen Jülich und Linnich) und dem upBUS der RWTH Aachen mit dem AVV, der DB Regio und go.Rheinland. Mögliche Verbindungen sind Aldenhoven Zentrum, Inden Zentrum, Jülich Selgersdorf oder Niederzier Krauthausen nach Inden-Schophoven sowie Langerwehe nach Inden. *(Hinweis: Da für die möglichen Verbindungen noch keine Schienenanbindung vorhanden ist, sind autonom fahrende Kleinbusse eventuell besser geeignet als neue Schienenanbindungen mit autonom fahrenden Zügen.)*
4	ÖPNV	autonomes Fahren	**Seilbahnverbindung zwischen Hambachsee und Indesee** Verlängerung des für den Hambachsee geplanten Seilbahnnetzes von Seilbahnstation Niederzierer Tor nach Inden-Schophoven – ggf. über die geplanten Netzknoten im Stadtgebiet Jülich *(Hinweis: Es ist eine technische Überprüfung für die Umsetzbarkeit notwendig.)*
5	ÖPNV (Bus)	neue Antriebstechnologien	**Wasserstoff-Busse im Kreis Düren und in der StädteRegion Aachen** Austausch über die Erfahrungen mit dem Einsatz von Wasserstoff-Bussen *(Hinweis: Im Kreis Düren soll die gesamte Bus-Flotte (180 Busse) nach und nach vollständig auf Wasserstoff-Busse umgestellt werden. ASEAG will bis Ende 2026 insgesamt 65 neue Batterie-betriebene und 25 Brennstoffzellen-Busse beschaffen. Förderbescheid liegt vor.)*
6	ÖPNV (Fähre)	neue Antriebstechnologien	**Batteriebetriebener Fährbetrieb auf dem Indesee** Klimafreundliches Antriebssystem bei Ausschreibung der Fährbetriebsleistung berücksichtigen *(Hinweis: Erfahrungen mit Fährschiffen mit Elektroantrieb ergeben sich beispielsweise über den Fährbetrieb auf dem Königssee.)*
7	Kfz (Pkw in kommunalen Fuhrparken)	neue Antriebstechnologien	**Klimaneutrale Pkw-Flotte der Kommunen als Vorbilder** Austausch über die Erfahrungen mit dem Einsatz von wasserstoff-angetriebenen Pkw in der Fahrzeug-Flotte des Kreises Düren mit den Kommunen der Region indeland, um die vorhandenen Pkw mit Verbrennungsmotor auszutauschen *(Hinweis: Alternativ zu Brennstoffzellen-Pkw sind auch batterieangetriebene Pkw möglich, wenn Solarstrom zur Aufladung genutzt wird.)*
8	Kfz (Nutzfahrzeuge in kommunalen Fuhrparken)	neue Antriebstechnologien	**Klimaneutrale Nutzfahrzeuge der Kommune als Vorbilder** Austausch über die Erfahrungen mit dem Einsatz von batterieelektrischen und wasserstoff-angetriebenen kommunalen Nutzfahrzeugen (z. B. Kreis Düren, Stadt Aachen) mit den Kommunen der Region indeland, um die vorhandenen Pkw mit Verbrennungsmotor auszutauschen *(Hinweis: Wasserstoff-angetriebene Müllwagen und Kehrmaschinen stellt beispielsweise die Firma Faun, eine Tochter der Kirchhoff-Gruppe, her.)*
9	Kfz (Nutzfahrzeuge)	neue Antriebstechnologien	**Weitere Wasserstoff-angetriebene Kommandowagen und Rettungsfahrzeuge** Austausch über die Erfahrungen mit dem Einsatz des wasserstoff-angetriebenen Kommandowagens und des Rettungsfahrzeugs mit weiteren Rettungsdiensten im Kreis Düren und der StädteRegion Aachen
10	Kfz (Privatnutzende)	neue Antriebstechnologien	**Verankerung von Ladeinfrastruktur in der Bauleitplanung** Austausch über die Erfahrungen mit der Verankerung von Ladeinfrastruktur in der Bauleitplanung mit den Kommunen im Kreis Düren und der StädteRegion Aachen *(Hinweis: Dies lässt sich auf kommunale Neubaugebiete sowie auf die Gebietsentwicklung rund um den Indesee anwenden.)*
11	Kfz (Privatnutzende)	neue Antriebstechnologien	**Ladeinfrastruktur rund um den Indesee** Ladeinfrastruktur (Flächen, Stromnetzanbindung) bei Planung von Parkierungsanlagen rund um den Indesee berücksichtigen
12	Kfz (alle)	neue Antriebstechnologien	**Wasserstoff-Tankstellen und Ladeinfrastruktur (Schnell, Hochleistungsladen) im Kreisgebiet und entlang der Autobahnen A 4 und A 44** Austausch über die Erfahrungen mit den bereits umgesetzten Wasserstoff-Tankstellen im Kreis Düren mit der StädteRegion Aachen; Identifizierung von weiteren geeigneten Standorten; Identifizierung von geeigneten Standorten für Schnell- und Hochleistungsladen

11 Zusammenfassung und Ausblick

11.1 Zusammenfassung

Im Rahmen der hier bearbeiteten Phase 1 des Mobilitätskonzepts für das indeland wurde eine Mobilitätsstrategie erarbeitet, die eine Konkretisierung des „Leitbilds Mobilität“ aus dem Masterplan indeland 2030 darstellt. Die Inhalte der Mobilitätsstrategie geben zudem die allgemeine Handlungsrichtung für die Weiterentwicklung der regionalen Verkehrsnetze vor.

Auf Grundlage der relevanten Zentrenverbindungen im indeland und zu den Nachbarkommunen wurden für alle Verkehrsarten (Kfz, ÖPNV, Rad, Fuß) die regional bedeutsamen Netze identifiziert und hinsichtlich ihrer Angebotsqualität bewertet. Dabei kamen die standardisierten Verfahren aus der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) zur Anwendung.

Die Ergebnisse der Analysen der regionalen Bestandsnetze zeigen auf, dass

- die Angebotsqualität des Kfz-Verkehrs (Bewertungsgrundlage: Luftliniengeschwindigkeit) sehr gut ausfällt.
- punktuell umweghafte Radverkehrsverbindungen mit Bezug zum indeland vorhanden sind.
- die Angebotsqualität des ÖPNV für die großräumigen Verbindungen (Verbindungen zwischen den Oberzentren) sehr gut ausfällt.
- der ÖPNV auf den überregionalen und regionalen Verbindungen derzeit deutlich größere Reisezeiten aufzeigt als im Kfz-Verkehr (fehlende Konkurrenzfähigkeit).

In Bezug auf das Mobilitätsmanagement wird eine stärkere regionale Zusammenarbeit empfohlen, um Synergien besser zu nutzen. Dabei kann es hilfreich sein, wenn alle Kommunen des indelands Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW sind, um gleichermaßen die Beratungs- und Fördermöglichkeiten nutzen zu können.

Die Ansiedelung der Aufgabe des Verkehrs(system)managements wird auf Kreisebene bzw. in den großen Kreisstädten Düren und Aachen gesehen. Die kleineren Kommunen haben hier im Wesentlichen eine unterstützende Funktion (z. B. Einrichtung von Dauerzählstellen an ausgewählten neuralgischen Netzknotenpunkten).

In Bezug auf die neuen Antriebstechnologien und das autonome Fahren wurden Möglichkeiten zur Ausweitung des bisherigen Einsatzes aufgezeigt. Hierbei ist zu beachten, dass der kurz- bis mittelfristige Handlungsbedarf (Zielhorizont 2030) vor allem im Wissens- und Erfahrungsaustausch sowie der Vorbereitung von Praxistests (z. B. Identifizierung von geeigneten Teststrecken) gesehen wird.

Die Ergebnisse der Projektphase 1 des Mobilitätskonzepts indeland können im weiteren Verlauf als Basis für weitere Akteursgespräche sowie zur Akquirierung von Fördermitteln genutzt werden.

11.2 Ausblick

Für das Ziel, sich mit dem Themenfeld Mobilität im indeland detaillierter zu befassen und auf regionaler Ebene zu konkretisieren, haben die EwiG und ihre Gesellschafterkommunen mit dem Mobilitätskonzept indeland Phase 1 den nächsten folgerichtigen Schritt

gemacht. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für Entwicklung hin zu einer vernetzten und nachhaltigen Mobilität in einer zukunftsfähigen Region. Im Rahmen der verschiedenen Dialoge mit kommunalen Vertreterinnen und Vertretern, der Politik sowie Fachakteuren, wurde die EwiG in Ihrer koordinierenden und vernetzenden Rolle in diesem Themenfeld bestärkt. Neben den durch die Phase 1 definierten Aktivitäten wurden auch neue Aufgaben an die EwiG herangetragen. Daher plant die EwiG auf Grundlage der hier herausgearbeiteten Ergebnisse, angestoßene Austauschprozesse weiterzuführen und neue Aufgaben wahrzunehmen:

- Unterstützung und Koordination beim Wissens- und Erfahrungsaustausch sowie der regionalen Zusammenarbeit – sowohl innerhalb im indeland als auch mit den Nachbarkreisen, den anderen Tagebauumfeldorganisationen, den Baulastträgern und den Aufgabenträgern
- Unterstützung und Koordination bei der Fortsetzung des fachlichen Austauschs zur Thematik Ersatzstraßen
- Kontaktaufnahme mit dem Land, um Finanzierungsbedarfe und -möglichkeiten zu klären
- Unterstützung beim Finden geeigneter Förderprogramme
- Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln

Bereits in der Vorstudie wurde das Mobilitätskonzept indeland als ein zweiphasiger Prozess konzipiert. Mit den Erkenntnissen und Ergebnissen aus der Phase 1 wird derzeit bereits an der Vorbereitung und Konkretisierung der Vorhaben der anschließenden Phase 2 gearbeitet. Der Betrachtungshorizont wird langfristig sein und sich mit der Mobilitätsentwicklung nach Ende des Braunkohleabbaus und der Braunkohleverstromung im Jahr 2030 z. B. bis zum Ende der Seebefüllung befassen. Hierfür wird derzeit über die Arbeit mit einem Verkehrsmodell nachgedacht. Des Weiteren soll das regionale Netz um lokale Orte von Interesse – sogenannte Points of interest (POI) – ergänzt werden. Diese Erweiterung des Untersuchungsgegenstands wird die Grundlage für eine Fortschreibung der Handlungsempfehlungen im Räumlichen Handlungskonzept sein.

Auflistung des Anhangs

Luftliniennetz

Anhang 1: Luftliniennetz der Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig) – Karte DIN A3

Anhang 2: Luftliniennetz der Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) – Karte DIN A3

Anhang 3: Luftliniennetz der Verbindungsfunktionsstufe III (regional) – Karte DIN A3

Verbindungsbedeutungen

Anhang 4: Priorisierung der regionalen Verbindungen [Datengrundlage: Pendlerverflechtungen 2020] – Karte DIN A3

Kfz-Verkehr

Anhang 5: Kfz-Verkehrsnetz – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen – Karte DIN A3

Anhang 6: Kfz-Verkehrsnetz – Differenzierung nach Kategoriengruppen – Karte DIN A3

Anhang 7: Kfz-Verkehrsnetz – Bewertungsergebnis „Luftliniengeschwindigkeit“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Karte DIN A3

Anhang 8: Kfz-Verkehrsnetz – Bewertungsergebnis „Luftliniengeschwindigkeit“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

ÖPNV

Anhang 9: ÖPNV-Netz, Werktag 07:30 Uhr – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen – Karte DIN A3

Anhang 10: ÖPNV-Netz, Werktag 11:00 Uhr – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen – Karte DIN A3

Anhang 11: ÖPNV-Netz, Werktag 20:00 Uhr – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen – Karte DIN A3

Anhang 12: ÖPNV-Netz, Sonntag 15:30 Uhr – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen – Karte DIN A3

Anhang 13: ÖPNV-Netz, Werktag 07:30 Uhr – Bewertungsergebnis „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Karte DIN A3

Anhang 14: ÖPNV-Netz, Werktag 07:30 Uhr – Bewertungsergebnis „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Anhang 15: ÖPNV-Netz, Werktag 07:30 Uhr – bewertete Verbindungen mit Start- und Zielhaltestellen der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Anhang 16: ÖPNV-Netz, Werktag 11:00 Uhr – Bewertungsergebnis „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Karte DIN A3

Anhang 17: ÖPNV-Netz, Werktag 11:00 Uhr – Bewertungsergebnis „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Anhang 18: ÖPNV-Netz, Werktag 11:00 Uhr – bewertete Verbindungen mit Start- und Zielhaltestellen der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Anhang 19: ÖPNV-Netz, Werktag 20:00 Uhr – Bewertungsergebnis „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Karte DIN A3

Anhang 20: ÖPNV-Netz, Werktag 20:00 Uhr – Bewertungsergebnis „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Anhang 21: ÖPNV-Netz, Werktag 20:00 Uhr – bewertete Verbindungen mit Start- und Zielhaltestellen der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Anhang 22: ÖPNV-Netz, Sonntag 15:30 Uhr – Bewertungsergebnis „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Karte DIN A3

Anhang 23: ÖPNV-Netz, Sonntag 15:30 Uhr – Bewertungsergebnis „Reisezeitverhältnis ÖPNV / Kfz“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Anhang 24: ÖPNV-Netz, Sonntag 15:30 Uhr – bewertete Verbindungen mit Start- und Zielhaltestellen der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Radverkehr

Anhang 25: Radverkehrsnetz (Alltags- und Freizeitverkehr) – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen – Karte DIN A3

Anhang 26: Radverkehrsnetz (Alltags- und Freizeitverkehr) – Bewertungsergebnis „Umwegfaktor“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Karte DIN A3

Anhang 27: Radverkehrsnetz (Alltags- und Freizeitverkehr) – Bewertungsergebnis „Umwegfaktor“ der Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional) – Tabelle DIN A3

Anhang 28: Radverkehrsnetz (Alltags- und Freizeitverkehr) – Lage der Radverkehrsführung im Zusammenhang zum Kfz-Straßennetz – Karte DIN A3

Fußverkehr

Anhang 29: Fußverkehrsnetz (Freizeitverkehr) – Differenzierung nach Verbindungsfunktionsstufen – Karte DIN A3

Anhang 30: Fußverkehrsnetz (Freizeitverkehr) – Lage der Fußverkehrsführung im Zusammenhang zum Kfz-Straßennetz – Karte DIN A3

Zukünftige Entwicklungen

Anhang 31: Zusammenstellung der für das indeland relevanten zukünftige Entwicklungen – Tabelle DIN A3

Räumliches Handlungskonzept

Anhang 32: Räumliches Handlungskonzept – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Gemeinde Aldenhoven – Karte DIN A3

Anhang 33: Räumliches Handlungskonzept – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Stadt Düren – Karte DIN A3

Anhang 34: Räumliches Handlungskonzept – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Stadt Eschweiler – Karte DIN A3

Anhang 35: Räumliches Handlungskonzept – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Gemeinde Inden – Karte DIN A3

Anhang 36: Räumliches Handlungskonzept – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Stadt Jülich – Karte DIN A3

Anhang 37: Räumliches Handlungskonzept – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Gemeinde Langerwehe – Karte DIN A3

Anhang 38: Räumliches Handlungskonzept – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Stadt Linnich – Karte DIN A3

Anhang 39: Räumliches Handlungskonzept – Suchräume für die umweghaften regionalen Radverkehrsverbindungen der Gemeinde Niederzier – Karte DIN A3

Duisburg
Essen
Venlo
Krefeld
Wuppertal
Düsseldorf
Roermond
Mönchengladbach
Köln
Heerlen
Siegen
Maastricht
Aachen
Bonn
Lüttich
Koblenz
Trier

0 25 50 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Verbindungsfunktionsstufe I "großräumig"

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Luftlinienverbindungen
- Oberzentrum (OZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 28.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Hückelhoven
Erkelenz
Bedburg
Geilenkirchen
Bergheim
Übach-Palenberg
Jülich
Baesweiler
Alsdorf
Herzogenrath
Kerpen
Würselen
Eschweiler
Düren
Aachen
Stolberg

0 7,5 15 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Koordiniert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Verbindungsfunktionsstufe II "überregional"

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Luftlinienverbindungen
- Oberzentrum (OZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 28.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Hückelhoven
Erkelenz
Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Übach-Palenberg
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Herzogenrath
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau
0
5
10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Verbindungsfunktionsstufe III "regional"

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Luftlinienverbindungen
- Oberzentrum (OZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 28.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Januar 2025

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Priorisierung der Verbindungen

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- geringe Pendlerbedeutung
- mittlere Pendlerbedeutung
- hohe Pendlerbedeutung
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 07.10.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau
0
5
10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Netzanalyse Kfz-Netz

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Verbindungsfunktionsstufe I (OZ - OZ)
- Verbindungsfunktionsstufe II (MZ - MZ)
- Verbindungsfunktionsstufe III (GZ - GZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 06.06.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Inden
Merzenic
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau
0
5
10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Netzanalyse Kfz-Netz

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- AS 0/I (Autobahnen, großräumigl)
- LS II (Landstraßen, überregional)
- LS III (Landstraßen, regional)
- HS III (Hauptverkehrsstraßen, regional)
- HS IV (Hauptverkehrsstraßen, nahräumig)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 06.06.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Inden
Merzenic
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau
0
5
10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

Bewertung Luftliniengeschwindigkeit Kfz*

- SAQ A oder B
- SAQ C
- SAQ D
- SAQ E oder F
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

*Kartendarstellung nur für die Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional). Die tabellarische Darstellung enthält zusätzlich die Bewertung für die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig).

Stand: 29.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Kfz-Verkehr: Bewertung der Angebotsqualität (Analyse) über die Kenngröße Luftliniengeschwindigkeit

Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig)

SAQ Luftliniengeschwindigkeit

von/nach	Aachen	Bonn	Düsseldorf	Heerlen	Köln	Mönchengladbach	Roermond	Trier	Wuppertal
Aachen		C		A	A	B		B	
Bonn	C								
Düsseldorf					A	A			
Heerlen	A					B			
Köln	A		A			B			D
Mönchengladbach	B		A	B	B		A		
Roermond						A			
Trier	B								
Wuppertal					D				

Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)

SAQ Luftliniengeschwindigkeit

von/nach	Alsdorf	Baesweiler	Bedburg	Bergheim	Düren	Erkelenz	Eschweiler	Hückelhoven	Jülich	Kerpen	Stolberg	Würselen
Alsdorf							A					
Baesweiler							A		A			
Bedburg									A			
Bergheim					A				A			
Düren				A			A		A	A	B	
Erkelenz									A			
Eschweiler	A	A			A				A		B	A
Hückelhoven									A			
Jülich		A	A	A	A	A	A	A				
Kerpen					A							
Stolberg					B		B					
Würselen							A					

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

SAQ Luftliniengeschwindigkeit

von/nach	Aldenhoven	Alsdorf	Baesweiler	Düren	Elsdorf	Erkelenz	Eschweiler	Geilenkirchen	Hückelhoven	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Niederzier	Stolberg	Titz	Würselen
Aldenhoven		A	A				A				A	A			A					
Alsdorf	A																			
Baesweiler	A														A					
Düren											A			A			A			
Elsdorf																	A			
Erkelenz															A					
Eschweiler	A										A			A						
Geilenkirchen															A					
Hückelhoven															A					
Hürtgenwald														A						
Inden	A			A			A					B		B			B			
Jülich	A										B				B		A		A	
Kreuzau														A						
Langerwehe				A			A				B		A					B		
Linnich	A		A			A		A	A			B							A	
Merzenich																	A			
Niederzier				A	A						B	A				A			A	
Stolberg														B						
Titz												A			A		A			
Würselen																				

Werktag 07:30 Uhr

Richtung Mönchengladbach

Titz

Bedburg

Linnich

Geilenkirchen

Bergheim

Elsdorf

Richtung Köln

Jülich

Baesweiler

Aldenhoven

Niederzier

Alsdorf

Kerpen

Richtung Aachen

Inden

Merzenich

Würselen

Eschweiler

Langerwehe

Düren

Richtung Aachen

Stolberg

Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Netzanalyse ÖV, Werktag 07:30 Uhr

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Verbindungsfunktionsstufe I (OZ - OZ)
- Verbindungsfunktionsstufe II (MZ - MZ)
- Verbindungsfunktionsstufe III (GZ - GZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 22.04.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Werktag
11:00 Uhr

Richtung Mönchengladbach

Richtung Köln

Richtung Aachen

Richtung Aachen

Titz

Bedburg

Linnich

Geilenkirchen

Bergheim

Elsdorf

Jülich

Baesweiler

Aldenhoven

Niederzier

Alsdorf

Kerpen

Inden

Merzenich

Würselen

Eschweiler

Langerwehe

Düren

Stolberg

Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Netzanalyse ÖV, Werktag 11:00 Uhr

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Verbindungsfunktionsstufe I (OZ - OZ)
- Verbindungsfunktionsstufe II (MZ - MZ)
- Verbindungsfunktionsstufe III (GZ - GZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 22.04.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Werktag
20:00 Uhr

Richtung Mönchengladbach

Richtung Köln

Richtung Aachen

Richtung Aachen

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Netzanalyse ÖV, Werktag 20:00 Uhr

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Verbindungsfunktionsstufe I (OZ - OZ)
- Verbindungsfunktionsstufe II (MZ - MZ)
- Verbindungsfunktionsstufe III (GZ - GZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 22.04.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Sonntag 15:30 Uhr

Richtung Mönchengladbach

Titz

Bedburg

Linnich

Geilenkirchen

Bergheim

Elsdorf

Richtung Köln

Jülich

Baesweiler

Aldenhoven

Niederzier

Alsdorf

Kerpen

Richtung Aachen

Inden

Merzenich

Würselen

Eschweiler

Langerwehe

Düren

Richtung Aachen

Stolberg

Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Netzanalyse ÖV, Sonntag 15:30 Uhr

indeland GmbH ich.see.zukunft.

- Verbindungsfunktionsstufe I (OZ - OZ)
- Verbindungsfunktionsstufe II (MZ - MZ)
- Verbindungsfunktionsstufe III (GZ - GZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 22.04.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Werktag
07:30 Uhr

Titz
Linnich
Bedburg
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Konzipiert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Bewertung Reisezeitverhältnis ÖV/Kfz*
Werktag 07:30 Uhr

indeland GmbH ich.see.zukunft.

- SAQ A oder B
- SAQ C
- SAQ D
- SAQ E oder F
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

*Kartendarstellung nur für die Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional). Die tabellarische Darstellung enthält zusätzlich die Bewertung für die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig).

Stand: 22.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

ÖPNV: Bewertung der Angebotsqualität (Analyse) - Werktag 07:30 Uhr (+/- 30 min) über die Kenngröße Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Aachen	Bonn	Düsseldorf	Heerlen	Köln	Mönchengladbach	Roermond	Trier	Wuppertal
Aachen		B		B	B	B		C	
Bonn	B								
Düsseldorf					A	B			
Heerlen	B					B			
Köln	B		A			A			A
Mönchengladbach	B		B	B	A		C		
Roermond						C			
Trier	C								
Wuppertal					A				

Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Alsdorf	Baesweiler	Bedburg	Bergheim	Düren	Erkelenz	Eschweiler	Hückelhoven	Jülich	Kerpen	Stolberg	Würselen
Alsdorf							D					
Baesweiler							E		D			
Bedburg									F			
Bergheim					D				E			
Düren							C		C	D	C	
Erkelenz									D			
Eschweiler	D	E			C				C		D	E
Hückelhoven									D			
Jülich		D	F	E	C	D	C	D				
Kerpen					D							
Stolberg					C		D					
Würselen							E					

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Aldenhoven	Alsdorf	Baesweiler	Düren	Elsdorf	Erkelenz	Eschweiler	Geilenkirchen	Hückelhoven	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Niederzier	Stolberg	Titz	Würselen
Aldenhoven		C	D								E	B			D					
Alsdorf	C																			
Baesweiler	D														F					
Düren											D			C			E			
Elsdorf																	F			
Erkelenz															F					
Eschweiler											D			C				E		F
Geilenkirchen															E					
Hückelhoven															F					
Hürtgenwald														D						
Inden	E			D			D					D		D			E			
Jülich	B										D				C		C		E	
Kreuzau														C						
Langerwehe				C			C			D	D		C					C		
Linnich	D		F			F		E	F			C							C	
Merzenich																	E			
Niederzier				E	F						E	C				E			F	
Stolberg							E							C						
Titz												E			C		F			
Würselen							F													

Zeitschnitt: Werktag, 07:30 Uhr

Hinweis 1: Netzstörungen (z. B. infolge der Flutschäden) sind herausgenommen (Arbeitsgrundlage: idealisierter Fahrplan)

Hinweis 2: vereinfachte Annahme, das Qualität Hinweg gleich Qualität Rückweg

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

von		nach		ausgewählte Verbindung
Aldenhoven	Markt	Alsdorf	Denkmalplatz	Buslinie 90
Aldenhoven	Markt	Baesweiler	BürgerMitte	Buslinie 71
Aldenhoven	Markt	Eschweiler	Bushof	Buslinie 6
Aldenhoven	Markt	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 220 - RB21 - Buslinie 294
Aldenhoven	Markt	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 220
Aldenhoven	Markt	Linnich	Rathaus	Buslinie 278
Alsdorf	Denkmalplatz	Eschweiler	Bushof	Buslinie 28
Baesweiler	BürgerMitte	Eschweiler	Bushof	Buslinie 51 - Buslinie 28
Baesweiler	BürgerMitte	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 71 - Buslinie 6
Baesweiler	BürgerMitte	Linnich	Rathaus	Buslinie 431 - RE4 - Buslinie 493 - Buslinie 279
Bedburg	Bf	Jülich	Neues Rathaus	RB38 - RE1 - RB21 - Fußweg
Bergheim	Bf	Düren	Kaiserplatz	RB38 - RE1 - Buslinie 225
Bergheim	Bf	Jülich	Neues Rathaus	RB38 - RE1 - RB21 - Buslinie SB20
Düren	Kaiserplatz	Eschweiler	Bushof	Buslinie 209 - RE1 - Buslinie 58
Düren	Kaiserplatz	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 206 - RB21 - Buslinie 294
Düren	Kaiserplatz	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 206 - RB21 - Fußweg
Düren	Kaiserplatz	Kerpen	Rathaus	Buslinie 221 - RE9 - Buslinie 964
Düren	Kaiserplatz	Langerwehe	Bf	Buslinie 286 - RE9
Düren	Kaiserplatz	Niederzier	Rathaus	Buslinie 205 - RB21 - Buslinie 236
Düren	Kaiserplatz	Stolberg	Rathaus Bf	Buslinie 209 - RE1 - RB20
Elsdorf	Busbahnhof	Niederzier	Rathaus	Buslinie 941 - S19 - Buslinie SB35
Erkelenz	Kölner Tor	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie R282 - Buslinie SB70
Erkelenz	Kölner Tor	Linnich	Rathaus	RB33 - Buslinie 295
Eschweiler	Bushof	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie V - RE9 - Buslinie 296
Eschweiler	Bushof	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 6
Eschweiler	Bushof	Langerwehe	Bf	Buslinie 96
Eschweiler	Bushof	Stolberg	Rathaus Bf	Buslinie 8
Eschweiler	Bushof	Würselen	Rathaus	Buslinie 52 - Buslinie 21
Geilenkirchen	Markt	Linnich	Rathaus	RE4 - Buslinie 493 - Buslinie 279
Hückelhoven	Parkhofstraße	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 406 - RB21 - Fußweg
Hückelhoven	Parkhofstraße	Linnich	Rathaus	Buslinie 407 - Buslinie HÜ2 - Buslinie 295
Hürtgenwald	Hürtgen, Post	Langerwehe	Bf	Buslinie 286 - RE1
Inden	Altdorf, Alter Markt	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 294 - Buslinie 216
Inden	Altdorf, Alter Markt	Langerwehe	Bf	Buslinie 296
Inden	Altdorf, Alter Markt	Niederzier	Rathaus	Buslinie 296 - RB20 - RB21 - Buslinie 236
Jülich	Neues Rathaus	Linnich	Rathaus	Buslinie 279
Jülich	Neues Rathaus	Niederzier	Rathaus	Buslinie 235
Jülich	Neues Rathaus	Titz	Mitte	Buslinie SB70
Kreuzau	Bf	Langerwehe	Bf	RE9 - RB21
Langerwehe	Bf	Stolberg	Rathaus Bf	RB20 - RE9
Linnich	Rathaus	Titz	Mitte	Buslinie 287
Merzenich	Rathaus	Niederzier	Rathaus	Buslinie 227 - Buslinie SB35
Niederzier	Rathaus	Titz	Mitte	Buslinie 234 - Buslinie 294 - RB21 - Buslinie SB70

Werktag
11:00 Uhr

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Inden
Merzenic
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

indeland GmbH ich. see. zukunft.

Mobilitätskonzept indeland
Bewertung Reisezeitverhältnis ÖV/Kfz*
Werktag 11:00 Uhr

- SAQ A oder B
- SAQ C
- SAQ D
- SAQ E oder F
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

*Kartendarstellung nur für die Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional). Die tabellarische Darstellung enthält zusätzlich die Bewertung für die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig).

Stand: 22.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

ÖPNV: Bewertung der Angebotsqualität (Analyse) - Werktag 11:00 Uhr (+/- 30 min) über die Kenngröße Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Aachen	Bonn	Düsseldorf	Heerlen	Köln	Mönchengladbach	Roermond	Trier	Wuppertal
Aachen		B		B	B	B		C	
Bonn	B								
Düsseldorf					A	B			
Heerlen	B					B			
Köln	B		A			A			A
Mönchengladbach	B		B	B	A		C		
Roermond						C			
Trier	C								
Wuppertal					A				

Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Alsdorf	Baesweiler	Bedburg	Bergheim	Düren	Erkelenz	Eschweiler	Hückelhoven	Jülich	Kerpen	Stolberg	Würselen
Alsdorf							C					
Baesweiler							E		C			
Bedburg									F			
Bergheim					D				E			
Düren				D			C		C	D	C	
Erkelenz									D			
Eschweiler	C	E			C				C		D	E
Hückelhoven									C			
Jülich		C	F	E	C	D	C	C				
Kerpen					D							
Stolberg					C		D					
Würselen							E					

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Aldenhoven	Alsdorf	Baesweiler	Düren	Elsdorf	Erkelenz	Eschweiler	Geilenkirchen	Hückelhoven	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Niederzier	Stolberg	Titz	Würselen
Aldenhoven		C	D								F	B			E					
Alsdorf	C																			
Baesweiler	D														D					
Düren											D			C			E			
Elsdorf																	F			
Erkelenz															D					
Eschweiler											F			D				E		F
Geilenkirchen															D					
Hückelhoven															F					
Hürtgenwald														D						
Inden	F			D			F					C		D			E			
Jülich	B										C				B		C		B	
Kreuzau														C						
Langerwehe				C			D			D	D		C					C		
Linnich	E		D			D		D	F			B							E	
Merzenich																	F			
Niederzier				E	F						E	C				F			E	
Stolberg							E							C						
Titz												B			E		E			
Würselen							F													

Zeitschnitt: Werktag, 11:00 Uhr

Hinweis 1: Netzstörungen (z. B. infolge der Flutschäden) sind herausgenommen (Arbeitsgrundlage: idealisierter Fahrplan)

Hinweis 2: vereinfachte Annahme, das Qualität Hinweg gleich Qualität Rückweg

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

von		nach		ausgewählte Verbindung
Aldenhoven	Markt	Alsdorf	Denkmalplatz	Buslinie 90
Aldenhoven	Markt	Baesweiler	BürgerMitte	Buslinie 71
Aldenhoven	Markt	Eschweiler	Bushof	Buslinie 6
Aldenhoven	Markt	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 220 - RB21 - Buslinie 294
Aldenhoven	Markt	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 220
Aldenhoven	Markt	Linnich	Rathaus	Buslinie 220 - Buslinie 279
Alsdorf	Denkmalplatz	Eschweiler	Bushof	Buslinie 28
Baesweiler	BürgerMitte	Eschweiler	Bushof	Buslinie 51 - Buslinie 28
Baesweiler	BürgerMitte	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 280 - RB21 - Buslinie 279
Baesweiler	BürgerMitte	Linnich	Rathaus	Buslinie 280 - Buslinie 287
Bedburg	Bf	Jülich	Neues Rathaus	RB38 - RE1 - RB21 - Fußweg
Bergheim	Bf	Düren	Kaiserplatz	Buslinie 960 - S19 - Buslinie 206
Bergheim	Bf	Jülich	Neues Rathaus	RB38 - RE1 - RB21 - RB 21 - Fuß
Düren	Kaiserplatz	Eschweiler	Bushof	Buslinie 209 - RE1 - Buslinie 58
Düren	Kaiserplatz	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 216 - Buslinie 294
Düren	Kaiserplatz	Jülich	Neues Rathaus	Fußweg - RB 21 - Buslinie 279
Düren	Kaiserplatz	Kerpen	Rathaus	Buslinie CB - RE9 - Buslinie 964
Düren	Kaiserplatz	Langerwehe	Bf	Buslinie 209 - RE1
Düren	Kaiserplatz	Niederzier	Rathaus	Buslinie 238
Düren	Kaiserplatz	Stolberg	Rathaus Bf	Buslinie 236 - RE9 - RB20
Elsdorf	Busbahnhof	Niederzier	Rathaus	Buslinie 941- S19 - Buslinie 236
Erkelenz	Kölner Tor	Jülich	Neues Rathaus	RE4 - Buslinie SB95 - RB21 - Buslinie 279
Erkelenz	Kölner Tor	Linnich	Rathaus	RE4 - Buslinie SB95 - Buslinie 279
Eschweiler	Bushof	Inden	Altdorf, Alter Markt	RB20 - Buslinie 296
Eschweiler	Bushof	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 58 - RB20 - RB21 - Buslinie 281
Eschweiler	Bushof	Langerwehe	Bf	RB20
Eschweiler	Bushof	Stolberg	Rathaus Bf	Buslinie 8 - Buslinie 1
Eschweiler	Bushof	Würselen	Rathaus	Buslinie 28 - Buslinie 51
Geilenkirchen	Markt	Linnich	Rathaus	RE4 - Buslinie 493 - Buslinie 279
Hückelhoven	Parkhofstraße	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 406 - RB21 - Fußweg
Hückelhoven	Parkhofstraße	Linnich	Rathaus	Buslinie 406 - Buslinie 287
Hürtgenwald	Hürtgen, Post	Langerwehe	Bf	Buslinie 286 - RE1
Inden	Altdorf, Alter Markt	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 294 - RB21 - Buslinie SB20
Inden	Altdorf, Alter Markt	Langerwehe	Bf	Buslinie 296
Inden	Altdorf, Alter Markt	Niederzier	Rathaus	Buslinie 294 - Buslinie 236
Jülich	Neues Rathaus	Linnich	Rathaus	RB21 - Buslinie 279
Jülich	Neues Rathaus	Niederzier	Rathaus	Buslinie 238
Jülich	Neues Rathaus	Titz	Mitte	Buslinie SB70
Kreuzau	Bf	Langerwehe	Bf	RE9 - RB21
Langerwehe	Bf	Stolberg	Rathaus Bf	RB20 - RE9
Linnich	Rathaus	Titz	Mitte	Buslinie 279 - RB21 - Buslinie 284
Merzenich	Rathaus	Niederzier	Rathaus	Buslinie 207 - Buslinie 238
Niederzier	Rathaus	Titz	Mitte	R234 - RB21 - Buslinie SB70

Werktag
20:00 Uhr

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Inden
Merzenic
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

indeland GmbH ich. see. zukunft.

Mobilitätskonzept indeland
Bewertung Reisezeitverhältnis ÖV/Kfz*
Werktag 20:00 Uhr

- SAQ A oder B
- SAQ C
- SAQ D
- SAQ E oder F
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

*Kartendarstellung nur für die Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional). Die tabellarische Darstellung enthält zusätzlich die Bewertung für die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig).

Stand: 22.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

ÖPNV: Bewertung der Angebotsqualität (Analyse) - Werktag 20:00 Uhr (+/- 30 min) über die Kenngröße Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Aachen	Bonn	Düsseldorf	Heerlen	Köln	Mönchengladbach	Roermond	Trier	Wuppertal
Aachen		B		B	B	B		C	
Bonn	B								
Düsseldorf					A	B			
Heerlen	B					B			
Köln	B		A			A			A
Mönchengladbach	B		B	B	A		C		
Roermond						C			
Trier	C								
Wuppertal					A				

Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Alsdorf	Baesweiler	Bedburg	Bergheim	Düren	Erkelenz	Eschweiler	Hückelhoven	Jülich	Kerpen	Stolberg	Würselen
Alsdorf							C					
Baesweiler							D		E			
Bedburg									F			
Bergheim					D				E			
Düren				D			D		C	D	C	
Erkelenz									E			
Eschweiler	C	D			D				C		D	D
Hückelhoven									D			
Jülich		E	F	E	C	E	C	D				
Kerpen					D							
Stolberg					F		D					
Würselen							D					

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Aldenhoven	Alsdorf	Baesweiler	Düren	Elsdorf	Erkelenz	Eschweiler	Geilenkirchen	Hückelhoven	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Niederzier	Stolberg	Titz	Würselen
Aldenhoven		C	E								F	B			F					
Alsdorf	C																			
Baesweiler	E														D					
Düren											D			C			F			
Elsdorf																	F			
Erkelenz															F					
Eschweiler											E			D				E		E
Geilenkirchen															E					
Hückelhoven															F					
Hürtgenwald														D						
Inden	F			D			E					D		D			F			
Jülich	B										D				C		C		F	
Kreuzau														C						
Langerwehe				C			D			D	D		C					C		
Linnich	F		D			F		E	F			C							F	
Merzenich																	F			
Niederzier				F	F						F	C				F			F	
Stolberg							E							C						
Titz												F			F		F			
Würselen							E													

Zeitschnitt: Werktag, 20:00 Uhr

Hinweis 1: Netzstörungen (z. B. infolge der Flutschäden) sind herausgenommen (Arbeitsgrundlage: idealisierter Fahrplan)

Hinweis 2: vereinfachte Annahme, das Qualität Hinweg gleich Qualität Rückweg

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

von		nach		ausgewählte Verbindung
Aldenhoven	Markt	Alsdorf	Denkmalplatz	Buslinie 90
Aldenhoven	Markt	Baesweiler	BürgerMitte	Buslinie 90 - Buslinie 51
Aldenhoven	Markt	Eschweiler	Bushof	Buslinie 6
Aldenhoven	Markt	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 6 - Buslinie 28 - Buslinie 296
Aldenhoven	Markt	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 220
Aldenhoven	Markt	Linnich	Rathaus	Buslinie 220 - Buslinie 279
Alsdorf	Denkmalplatz	Eschweiler	Bushof	Buslinie 28
Baesweiler	BürgerMitte	Eschweiler	Bushof	Buslinie 51 - Buslinie 28
Baesweiler	BürgerMitte	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 51 - Buslinie 90 - Buslinie 220
Baesweiler	BürgerMitte	Linnich	Rathaus	Fußweg - Buslinie 280 - Fußweg
Bedburg	Bf	Jülich	Neues Rathaus	RB38 - RE1 - RB21 - Fußweg
Bergheim	Bf	Düren	Kaiserplatz	RB38 - RE9 - Buslinie 209
Bergheim	Bf	Jülich	Neues Rathaus	RB38 - RE9 - RB 21 - Fuß
Düren	Kaiserplatz	Eschweiler	Bushof	Fußweg - RE9 - Fußweg
Düren	Kaiserplatz	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 296
Düren	Kaiserplatz	Jülich	Neues Rathaus	Fußweg - RB 21 - Buslinie 220
Düren	Kaiserplatz	Kerpen	Rathaus	Buslinie 290 - S19 - Buslinie 911
Düren	Kaiserplatz	Langerwehe	Bf	Buslinie 209 - RE1
Düren	Kaiserplatz	Niederzier	Rathaus	Buslinie 208 - Buslinie 238
Düren	Kaiserplatz	Stolberg	Rathaus Bf	Buslinie 209 - RE1 - RB20
Elsdorf	Busbahnhof	Niederzier	Rathaus	Buslinie SB92 - S19 - Buslinie 238
Erkelenz	Kölner Tor	Jülich	Neues Rathaus	RB33 - Buslinie 295 - RB21 - Fußweg
Erkelenz	Kölner Tor	Linnich	Rathaus	RE4 - Buslinie SB95 - Buslinie 279
Eschweiler	Bushof	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 28 - Buslinie 296
Eschweiler	Bushof	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 28 - Buslinie 220
Eschweiler	Bushof	Langerwehe	Bf	RB20
Eschweiler	Bushof	Stolberg	Rathaus Bf	Buslinie 8
Eschweiler	Bushof	Würselen	Rathaus	Buslinie 28 - Buslinie 51
Geilenkirchen	Markt	Linnich	Rathaus	Fußweg - RE4 - Buslinie SB95 - Fußweg
Hückelhoven	Parkhofstraße	Jülich	Neues Rathaus	Fußweg - Buslinie SB5, Buslinie 295 - RB21 - Buslinie 220
Hückelhoven	Parkhofstraße	Linnich	Rathaus	Buslinie SB5 - Buslinie SB95 - Buslinie 279
Hürtgenwald	Hürtgen, Post	Langerwehe	Bf	Buslinie 286 - RE1
Inden	Altdorf, Alter Markt	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 296 - RE1 - RB21
Inden	Altdorf, Alter Markt	Langerwehe	Bf	Buslinie 296
Inden	Altdorf, Alter Markt	Niederzier	Rathaus	Buslinie 296 - RE1 - RB21 - Buslinie R234
Jülich	Neues Rathaus	Linnich	Rathaus	Buslinie 279
Jülich	Neues Rathaus	Niederzier	Rathaus	Buslinie 238
Jülich	Neues Rathaus	Titz	Mitte	Buslinie 270
Kreuzau	Bf	Langerwehe	Bf	RB20 - RE9
Langerwehe	Bf	Stolberg	Rathaus Bf	RB20 - RE9
Linnich	Rathaus	Titz	Mitte	Buslinie 279 - RB21 - Buslinie 270
Merzenich	Rathaus	Niederzier	Rathaus	Buslinie 208 - Buslinie 238
Niederzier	Rathaus	Titz	Mitte	Buslinie SB38 - RB21 - Buslinie 270

Sonntag
15:30 Uhr

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Inden
Stolberg
Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Bewertung Reisezeitverhältnis ÖV/Kfz*
Sonntag 15:30 Uhr

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- SAQ A oder B
- SAQ C
- SAQ D
- SAQ E oder F
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

*Kartendarstellung nur für die Verbindungsfunktionsstufen II (überregional) und III (regional). Die tabellarische Darstellung enthält zusätzlich die Bewertung für die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig).

Stand: 22.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

ÖPNV: Bewertung der Angebotsqualität (Analyse) - Sonntag 15:30 Uhr (+/- 30 min) über die Kenngröße Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Aachen	Bonn	Düsseldorf	Heerlen	Köln	Mönchengladbach	Roermond	Trier	Wuppertal
Aachen		B		B	B	B		C	
Bonn	B								
Düsseldorf					A	B			
Heerlen	B					B			
Köln	B		A			A			A
Mönchengladbach	B		B	B	A		C		
Roermond						C			
Trier	C								
Wuppertal					A				

Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Alsdorf	Baesweiler	Bedburg	Bergheim	Düren	Erkelenz	Eschweiler	Hückelhoven	Jülich	Kerpen	Stolberg	Würselen
Alsdorf							C					
Baesweiler							F		E			
Bedburg									F			
Bergheim					D				E			
Düren				D			D		C	D	C	
Erkelenz									F			
Eschweiler	C	F			D				C		D	F
Hückelhoven									F			
Jülich		E	F	E	C	F	C	F				
Kerpen					D							
Stolberg					C		D					
Würselen							F					

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

SAQ Reisezeitverhältnis ÖV / Kfz

von/nach	Aldenhoven	Alsdorf	Baesweiler	Düren	Elsdorf	Erkelenz	Eschweiler	Geilenkirchen	Hückelhoven	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Niederzier	Stolberg	Titz	Würselen
Aldenhoven		F	F								F	C			F					
Alsdorf	F																			
Baesweiler	F														F					
Düren											F			C			E			
Elsdorf																	F			
Erkelenz															F					
Eschweiler											F			D				E		F
Geilenkirchen															F					
Hückelhoven															F					
Hürtgenwald														F						
Inden	F			F			F					F		F			F			
Jülich	C										F				B		E		F	
Kreuzau														C						
Langerwehe				C			D			F	F		C					C		
Linnich	F		F			F		F	F			B							F	
Merzenich																	F			
Niederzier				E	F						F	E				F			F	
Stolberg							E							C						
Titz												F			F		F			
Würselen							F													

Zeitschnitt: Sonntag, 15:30 Uhr

Hinweis 1: Netzstörungen (z. B. infolge der Flutschäden) sind herausgenommen (Arbeitsgrundlage: idealisierter Fahrplan)

Hinweis 2: vereinfachte Annahme, das Qualität Hinweg gleich Qualität Rückweg

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

von		nach		ausgewählte Verbindung
Aldenhoven	Markt	Alsdorf	Denkmalplatz	Buslinie 220 - Buslinie 28
Aldenhoven	Markt	Baesweiler	BürgerMitte	Buslinie 220 - Buslinie 28 - Buslinie 51
Aldenhoven	Markt	Eschweiler	Bushof	Buslinie 220 - RB20 - RE1
Aldenhoven	Markt	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 220 - RB20 - RE1 - Buslinie 216 - Buslinie R294a
Aldenhoven	Markt	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 220
Aldenhoven	Markt	Linnich	Rathaus	Buslinie 220 - RB21
Alsdorf	Denkmalplatz	Eschweiler	Bushof	Buslinie 28
Baesweiler	BürgerMitte	Eschweiler	Bushof	Buslinie 51 - Buslinie 28
Baesweiler	BürgerMitte	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 51 - RB20 - Buslinie 220
Baesweiler	BürgerMitte	Linnich	Rathaus	Buslinie 51 - RB20 - RE1 - RB21
Bedburg	Bf	Jülich	Neues Rathaus	RB38 - RE1 - RB21 - Fußweg
Bergheim	Bf	Düren	Kaiserplatz	Buslinie 922 - S19 - RE9 - Buslinie 216
Bergheim	Bf	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 922 - S19 - RE9 - RB21
Düren	Kaiserplatz	Eschweiler	Bushof	Fußweg - RE9 - Fußweg
Düren	Kaiserplatz	Inden	Altdorf, Alter Markt	Buslinie 216 - Buslinie R294a
Düren	Kaiserplatz	Jülich	Neues Rathaus	291 - RB21 - Fuss
Düren	Kaiserplatz	Kerpen	Rathaus	Fußweg - RE1 - Buslinie 976
Düren	Kaiserplatz	Langerwehe	Bf	Buslinie 206 - RE9
Düren	Kaiserplatz	Niederzier	Rathaus	Buslinie 238
Düren	Kaiserplatz	Stolberg	Rathaus Bf	Fußweg - RE9 - Buslinie 42
Elsdorf	Busbahnhof	Niederzier	Rathaus	Buslinie 941 - RE9 - Buslinie 238
Erkelenz	Kölner Tor	Jülich	Neues Rathaus	Fußweg - RE4 - RE1 - RB21 - Fußweg
Erkelenz	Kölner Tor	Linnich	Rathaus	RE4 - RE1 - RB21
Eschweiler	Bushof	Inden	Altdorf, Alter Markt	RE1 - Buslinie 216 - Buslinie R294a
Eschweiler	Bushof	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 28 - Buslinie 220
Eschweiler	Bushof	Langerwehe	Bf	RB20
Eschweiler	Bushof	Stolberg	Rathaus Bf	Buslinie 8
Eschweiler	Bushof	Würselen	Rathaus	Buslinie 28 - Buslinie 51
Geilenkirchen	Markt	Linnich	Rathaus	RE4 - RE1 - RB21
Hückelhoven	Parkhofstraße	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie 402 - RE4 - RE1 - RB21
Hückelhoven	Parkhofstraße	Linnich	Rathaus	Buslinie 402 - RE4 - RE1 - RB21
Hürtgenwald	Hürtgen, Post	Langerwehe	Bf	Buslinie 286 - RE9
Inden	Altdorf, Alter Markt	Jülich	Neues Rathaus	Buslinie R294a - Buslinie 216 - Buslinie 238
Inden	Altdorf, Alter Markt	Langerwehe	Bf	Buslinie R294a - Buslinie 216
Inden	Altdorf, Alter Markt	Niederzier	Rathaus	Buslinie R294a - Buslinie 216 - Buslinie 238
Jülich	Neues Rathaus	Linnich	Rathaus	Fußweg - RB21 - Fußweg
Jülich	Neues Rathaus	Niederzier	Rathaus	Buslinie 238
Jülich	Neues Rathaus	Titz	Mitte	- (AST-Angebot alle zwei Stunden von Bf vorhanden)
Kreuzau	Bf	Langerwehe	Bf	RB21 - RE9
Langerwehe	Bf	Stolberg	Rathaus Bf	RE9 - RB20
Linnich	Rathaus	Titz	Mitte	- (kein Angebot im Tagesverlauf vorhanden)
Merzenich	Rathaus	Niederzier	Rathaus	Buslinie 207 - Buslinie 238
Niederzier	Rathaus	Titz	Mitte	- (kein Angebot im Zeitfenster vorhanden)

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau

0 5 10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Netzanalyse Rad

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Verbindungsfunktionsstufe II (MZ - MZ)
- Verbindungsfunktionsstufe III (GZ - GZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 29.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau
0
5
10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Koordiniert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Bewertung Umwegfaktor Rad

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Umwegfaktor kleiner gleich 1,2
- Umwegfaktor größer 1,2 und kleiner gleich 1,4
- Umwegfaktor größer 1,4
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 29.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Rad: Bewertung der Angebotsqualität (Analyse) über die Kenngröße Umwegfaktor

Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)

Umwegfaktor

von/nach	Alsdorf	Baesweiler	Bedburg	Bergheim	Düren	Erkelenz	Eschweiler	Hückelhoven	Jülich	Kerpen	Stolberg	Würselen
Alsdorf							1,3					
Baesweiler							1,4		1,3			
Bedburg									1,2			
Bergheim					1,6				1,3			
Düren				1,6			1,2		1,2	1,3	1,3	
Erkelenz									1,3			
Eschweiler	1,3	1,4			1,2				1,5		1,3	1,1
Hückelhoven									1,4			
Jülich		1,3	1,2	1,3	1,2	1,3	1,5	1,4				
Kerpen					1,3							
Stolberg					1,3		1,3					
Würselen							1,1					

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

Umwegfaktor

von/nach	Aldenhoven	Alsdorf	Baesweiler	Düren	Elsdorf	Erkelenz	Eschweiler	Geilenkirchen	Hückelhoven	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Niederzier	Stolberg	Titz	Würselen
Aldenhoven		1,2	1,4				1,5				1,7	1,3			1,1					
Alsdorf	1,2																			
Baesweiler	1,4														1,1					
Düren											1,3			1,3			1,2			
Elsdorf																	2,3			
Erkelenz															1,5					
Eschweiler	1,5										1,1			1,2						
Geilenkirchen															1,4					
Hückelhoven															1,5					
Hürtgenwald														1,5						
Inden	1,7			1,3			1,1					2,1		1,5			1,7			
Jülich	1,3										2,1				1,4		1,2		1,2	
Kreuzau														1,2						
Langerwehe				1,3			1,2			1,5	1,5		1,2					1,3		
Linnich	1,1		1,1			1,5		1,4	1,5			1,4							1,2	
Merzenich																	1,3			
Niederzier				1,2	2,3						1,7	1,2				1,3			1,3	
Stolberg														1,3						
Titz												1,2			1,2		1,3			
Würselen																				

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau
0
5
10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Bewertung Lage zum Kfz-Verkehr

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Radverkehrsnetz indeland
- Routenverlauf abseits des Kfz-Verkehrs
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 29.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau
0
5
10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Netzanalyse Fuß (Freizeit)

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Verbindungsfunktionsstufe II (MZ - MZ)
- Verbindungsfunktionsstufe III (GZ - GZ)
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 29.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Titz
Bedburg
Linnich
Geilenkirchen
Bergheim
Elsdorf
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Niederzier
Alsdorf
Kerpen
Inden
Merzenich
Würselen
Eschweiler
Langerwehe
Düren
Stolberg
Kreuzau
0
5
10 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Bewertung Lage zum Kfz-Verkehr

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Fußverkehrsnetz (Freizeit) indeland
- Routenverlauf abseits des Kfz-Verkehrs
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 29.05.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Nr.	Maßnahme	Hinweis	Relevanz für		Relevanz für		Bezugsebene		
			2030	20xx	Alltag	Freizeit	regionales Netz	Anbindung/Erschließung	sonstiges
1	Regelmäßiger Austausch zwischen den Fachabteilungen der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung	Regelmäßiger Austausch zwischen den Fachabteilungen der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung	x		x	x			x
2	Aktive Akteursansprache und regelmäßige Netzwerktreffen	Aktive Akteursansprache und regelmäßige Netzwerktreffen	x		x	x			x
3	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - Industriedrehkreuz Weisweiler Eschweiler Inden	x	x	x			x	
4	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - KW Weisweiler Eschweiler	x	x	x			x	
5	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - Zum Hagelkreuz Eschweiler	x	x	x			x	
6	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - Brainergy Park I, II und III Jülich/Niederzier (Bezug zu Nr. 17)	x	x	x			x	
7	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - Future Mobility Park I, II und III Aldenhoven	x		x			x	
8	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - Transformationsfläche Aldenhoven/Alsdorf (nördliche Erweiterung Business Park Alsdorf-Aldenhoven)	x		x			x	
9	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - Stütgerloch Langerwehe	x	x	x			x	
10	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - Rurbenden/Talbenden Niederzier/Düren	x	x	x			x	
11	Attraktive Anbindung von neuen Gewerbeflächen an alle Verkehrsnetze	Gewerbefläche - Tagesanlagen Hambach Niederzier	x	x	x			x	
12	Attraktive Anbindung von neuen Sondergebieten an alle Verkehrsnetze	Sondergebiete - Indesee (Freizeitangebote)		x		x		x	
13	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schienennetz - Lückenschluss Linnich – Baal	(x)		x	x	x		
14	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schienennetz - Lückenschluss Siersdorf – Jülich		x	x	x	x		
15	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schienennetz - Lückenschluss Inden-Altdorf an Regiobahn Weisweiler (Verlängerung Euregiobahn an Indesee)	(x)		x	x	x		
16	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	ÖV - Lückenschluss Inden-Schophoven an Rurtal-Bahn	x		x	x		x	
17	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schienennetz - Anbindung Forschungszentrum Jülich und Brainergy Park (Bezug zu Nr. 6)	x		x		x		
18	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Kfz/ÖV/Rad/Fuß - Anbindung an Sophienhöhe (Seilbahn, siehe Nr. 69)	x			x		x	
19	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schienennetz - Anbindung Jülich über Bedburg an S-Bahn-Netz (Projekt „Revierbahn West“)		x	x	x	x		
20	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schienennetz - Hambachbahn		x	x	x	x		
21	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schienennetz - Reaktivierung Grubentrasse Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf	x		x	x	x		
22	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schienennetz - Reaktivierung Trasse Jülich – Puffendorf bis Aachen („BrainTrain“)		x	x	x	x		
23	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Kfz/ÖV/Rad/Fuß-Verkehrsnetz - Ersatzstraßenbau (Jülich: ehemalige Straßenverbindung Weisweiler - Jülich)		x	x		x		
24	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Kfz-Netz - Reaktivierung historischer Wegeverbindungen (See-/-uferbereiche sollen möglichst störungsfrei verbleiben)		x	x		x		
25	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	ÖV/Rad-Verkehrsnetz - Neue Achsen zwischen Eschweiler und Jülich (Erweiterung von Punkt 23)		x	x		x		
26	Herstellung von geschlossenen Verkehrsnetzen für alle Verkehrssysteme (Netzlückenschließung, Reaktivierung)	Schiffsverkehrsnetz - Fährverbindung über den Indesee		x	(x)	x	x		
27	Fußgängerverkehrsplanung auf kommunaler Ebene unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen	Nutzergruppen: Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte, Freizeitlerinnen und Freizeitler etc.	x		x	x			x
28	Radverkehrsnetzplanung unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen und Fahrzeugtypen	Nutzergruppen: Alltagsradfahrende, Berufspendelnde, Schülerinnen und Schüler, Freizeitlerinnen und Freizeitler	x		x	x			x
29	Radverkehrsnetzplanung unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen und Fahrzeugtypen	Fahrzeugtypen: „Bio“-Bike, E-Bike, Rennrad, Gravelbike, Lastenrad/Nischenfahrräder	x		x	x			x
30	Radverkehrsnetzplanung unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen und Fahrzeugtypen	Besondere Wichtigkeit: Verbindungen Jülich – Aachen und Jülich – Düren	x		x	x	x		
31	Radverkehrsnetzplanung unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen und Fahrzeugtypen	Radwegenetz um See (Freizeitverkehr)	x			x		x	
32	Radverkehrsnetzplanung unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen und Fahrzeugtypen	Radwegeverbindung Inden-Jülich	x		x	x	x		
33	Nahverkehrsplanung Bus und Bahn	Ticketing (einheitlicher Verbundtarif), „eezy“-Tarif NRW	x		x	x			x
34	Nahverkehrsplanung Bus und Bahn	Digitalisierung	x		x	x			x
35	Nahverkehrsplanung Bus und Bahn	Fahrzeugstandards (Barrierefreiheit, Soziale Sicherheit)	x		x	x			x
36	Nahverkehrsplanung Bus und Bahn	Fahrradmitnahme	x		x	x			x
37	Nahverkehrsplanung Bus und Bahn	Schienennetz - NRW-Takt (mit Einbindung in den Deutschlandtakt): Zielnetz 2032 (Liniennetzplanung und Taktverdichtung)	x		x	x	x		
38	Nahverkehrsplanung Bus und Bahn	Schienennetz - NRW-Takt (mit Einbindung in den Deutschlandtakt): Zielnetz 2040 (Liniennetzplanung und Taktverdichtung)		x	x	x	x		
39	Ausweitung bedarfsorientierter ÖPNV-Angebote zur Schließung von zeitlichen und räumlichen Angebotslücken	On-Demand-/Kleinbusangebote	x		x	x	x		
40	Ausweitung bedarfsorientierter ÖPNV-Angebote zur Schließung von zeitlichen und räumlichen Angebotslücken	Autonom-fahrender Shuttle Langerwehe Bhf - Indesee (Bezug zu Punkt 66)		x	x	x	x		
41	Modernisierung bestehender bedarfsorientierter ÖPNV-Angebote (Digitalisierung)	Buchungs-App	x	x	x	x			x
42	Schaffung eines regional abgestimmten und größen-differenzierten Mobilstationsnetzes	Schaffung eines regional abgestimmten und größen-differenzierten Mobilstationsnetzes	x		x	x	x		
43	Zielorientiertes Angebot an Fahrradabstellanlagen unter Berücksichtigung der Parkdauern und Fahrradtypen	Fahrzeugtypen: „Bio“-Bike, E-Bike, Rennrad, Gravelbike, Lastenrad/Nischenfahrräder	x		x	x			x
44	Zielorientiertes Angebot an Fahrradabstellanlagen unter Berücksichtigung der Parkdauern und Fahrradtypen	Verständigung auf einheitliche Planungsstandards	x		x	x			x
45	Parkraummanagementkonzept (Kfz)	Analyse des Parkraumangebots und der zugehörigen Nachfrage für eine bedarfsorientierte Dimensionierung des Parkraumangebots (z. B. rund um den Indesee)	x		x	x			x
46	Parkraummanagementkonzept (Kfz)	Zentralisierung des Kfz-Parkens in Parkierungsanlagen		x	x	x			x
47	Parkraummanagementkonzept (Kfz)	Parkraumbewirtschaftung (Zeit, Kosten, Zugang)	x		x	x			x
48	Parkraummanagementkonzept (Kfz)	Parkleitsystem		x	x	x	x		x
49	Parkraummanagementkonzept (Kfz)	Interkommunale Abstimmung des Parkraummanagements	x		x	x			x
50	Stadträumliche Geschwindigkeitskonzeption	Verständigung auf einheitliche Planungsstandards	x		x	x			x
51	Verkehrssichere, attraktive und barrierefreie Fußgängerverkehrsführung	Verständigung auf einheitliche Planungsstandards	x		x	x			x
52	Verkehrssichere, attraktive und möglichst kontinuierliche Radverkehrsführung	Verständigung auf einheitliche Planungsstandards	x		x	x			x
53	Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten bei LSA-Schaltungen für Rad- und Fußgängerverkehr	Verständigung auf einheitliche Planungsstandards	x		x	x			x
54	Konzept für flächenentsiegelte Parkierungsflächen (Bestand, Neubau) unter Berücksichtigung von Dachbegrünungen	Verständigung auf einheitliche Planungsstandards	x		x	x			x
55	Definition aller Zielgruppen und ihre Nutzungsanforderungen	Zielgruppen: Neubürger, Touristen, Mieter, Beschäftigte eines Betriebes, Schüler und Studierende, Senioren, Kinder und Jugendliche, Migranten, Familien, Mobilitätseingeschränkte		x	x	x			x
56	Definition von Standorten und ihren Nutzungsanforderungen	Standorte: Betriebe. Großeinrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Stadien etc.)		x	x	x			x
57	Schaffung von regional kompatiblen Sharing-Angeboten unter Berücksichtigung des tatsächlichen Bedarfs	Angebotsarten: E-Scooter, Bio-Bike, E-Bike, Lastenrad, E-Lastenrad, E-Roller, E-Auto	x		x	x			x
58	Mobile Servicedienstleistungen im ländlichen Raum	Mobiles Bürgerbüro	x		x				x
59	Mobile Servicedienstleistungen im ländlichen Raum	Mobile Einkaufsmöglichkeiten	x		x				x
60	Ausarbeitung und Umsetzung eines umfeldverträglichen Lkw-Führungskonzept	Ausarbeitung und Umsetzung eines umfeldverträglichen Lkw-Führungskonzept		x	x				x
61	Verkehrsmanagement zur umfeldverträglichen Verkehrsabwicklung	Lichtsignalsteuerung	x		x	x			x
62	Verkehrsmanagement zur umfeldverträglichen Verkehrsabwicklung	Verkehrsleitsysteme	x		x	x			x
63	Konzeptionierung von „autoarmen/-freien“ Neubausiedlungen	Konzeptionierung von „autoarmen/-freien“ Neubausiedlungen	x		x				x
64	Erarbeitung eines Tank-/Ladeinfrastrukturkonzepts mit konkreter räumlicher Verortung	Operationalisierung der räumlichen Planungen	x		x	x			x
65	Erstellung eines Themenfeld-Überblick mit Darstellung von potenziellen Einsatzbereichen	„car-to-x“ – Technologie		x	x				x
66	Erstellung eines Themenfeld-Überblick mit Darstellung von potenziellen Einsatzbereichen	Autonom-fahrender Shuttle Langerwehe Bhf – Indesee (Bezug zu Punkt 40)		x	x	x	x		
67	Erstellung eines Themenfeld-Überblick mit Darstellung von potenziellen Einsatzbereichen	Testachse: L264 zwischen Forschungszentrum Jülich und S-Bahnhof Merzenich	x		x		x	x	
68	Erstellung eines Themenfeld-Überblick mit Darstellung von potenziellen Einsatzbereichen	Alternative Seilbahnen mitdenken (Planung aus Rahmenplan Hambach beachten) - Verbindung Jülicher Forschungseinrichtungen (Brainergy Park, FH, Forschungszentrum, Bahnhof)		x	x	x	x	x	
69	Erstellung eines Themenfeld-Überblick mit Darstellung von potenziellen Einsatzbereichen	Alternative Seilbahnen mitdenken (Planung aus Rahmenplan Hambach beachten) - Verbindung auf Sophienhöhe		x	x	x	x	x	
70	Erstellung eines Themenfeld-Überblick mit Darstellung von potenziellen Einsatzbereichen	Autonom-fahrender Shuttle Haltepunkt Siersdorf - Future Mobility Park I - III	x		x	x	x	x	
71	Erstellung eines Themenfeld-Überblick mit Darstellung von potenziellen Einsatzbereichen	Autonom-fahrender Shuttle Haltepunkt Aldenhoven Kernort - Indesee		x	x	x	x	x	

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Jülich

Aldenhoven

Niederzier

Inden

Eschweiler

Langerwehe

0 1 2 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Optimierung umweghafter Radverkehrs-verbindungen, Gemeinde Aldenhoven

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Routenverlauf im regionalen Radverkehrsnetz indeland
- Luftlinienverbindung
- Suchraum für direktere Verbindungen
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 25.11.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Bergheim
Elsdorf
Niederzier
Kerpen
Merzenich
Düren
0 1 2 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Optimierung umweghafter Radverkehrs-verbindungen, Stadt Düren

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Routenverlauf im regionalen Radverkehrsnetz indeland
- Luftlinienverbindung
- Suchraum für direktere Verbindungen
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 25.11.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Jülich

Aldenhoven

Niederzier

Inden

Eschweiler

Langerwehe

0 1 2 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Optimierung umweghafter Radverkehrs-verbindungen, Stadt Eschweiler

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Routenverlauf im regionalen Radverkehrsnetz indeland
- Luftlinienverbindung
- Suchraum für direktere Verbindungen
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 25.11.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Jülich

Aldenhoven

Niederzier

Inden

Langerwehe

Eschweiler

0 1 2 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Koordiniert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Optimierung umweghafter Radverkehrs-verbindungen, Gemeinde Inden

indeland GmbH
ich. see. zukunft.

- Routenverlauf im regionalen Radverkehrsnetz indeland
- Luftlinienverbindung
- Suchraum für direktere Verbindungen
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 25.11.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Jülich
Aldenhoven
Niederzier
Inden
Eschweiler
Langerwehe
0 1 2 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Koordiniert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Optimierung umweghafter Radverkehrs-verbindungen, Stadt Jülich

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Routenverlauf im regionalen Radverkehrsnetz indeland
- Luftlinienverbindung
- Suchraum für direktere Verbindungen
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 25.11.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Inden
Eschweiler
Langerwehe
Merzenich
Düren
Stolberg
Hürtgenwald
0 1 2 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Optimierung umweghafter Radverkehrs-verbindungen, Gemeinde Langerwehe

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Routenverlauf im regionalen Radverkehrsnetz indeland
- Luftlinienverbindung
- Suchraum für direktere Verbindungen
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 25.11.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Erkelenz

Hückelhoven

Linnich

0 1 2 km

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch:
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Optimierung umweghafter Radverkehrs-verbindungen, Stadt Linnich

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Routenverlauf im regionalen Radverkehrsnetz indeland
- Luftlinienverbindung
- Suchraum für direktere Verbindungen
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung

Stand: 25.11.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Jülich

Elsdorf

Niederzier

Inden

0 1 2 km

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kofinanziert durch: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätskonzept indeland
Optimierung umweghafter Radverkehrs-verbindungen, Gemeinde Niederzier

indeland GmbH ich. see. zukunft.

- Routenverlauf im regionalen Radverkehrsnetz indeland
- Luftlinienverbindung
- Suchraum für direktere Verbindungen
- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)
- indeland - Gebietsabgrenzung
- Indesee und Hambachsee - Projektion des Endzustands

Stand: 25.11.2024

(c) OpenStreetmap-Mitwirkende Stand: Dezember 2024

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
610 Planung und Denkmalpflege

Vorlagen-Nummer
171/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers-Gärten -; hier: Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie Beschluss der öffentlichen Auslegung

Beschlussvorschlag:

1. Die Stellungnahmen der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB werden nach Maßgabe der Verwaltungsvorlage (Anlage 1 und 2) abgewogen.

2. Der Entwurf der 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers-Gärten - (Anlage 4 und 5) mit Begründung einschließlich Umweltbericht (Anlage 5) wird gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V. mit § 4 der Satzung über die Bürgerbeteiligung der Stadt Eschweiler zum Zweck der öffentlichen Auslegung beschlossen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Schütte	Datum: 06.06.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:
Vorlagen zu diesem Verfahren:

- 142/24: Aufstellungsbeschluss und Beschluss der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss der Stadt Eschweiler hat in seiner Sitzung am 20.06.2024 (vgl. VV 142/24) die Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers-Gärten - und die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit beschlossen.

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP 2009) stellt den Geltungsbereich der geplanten 28. Änderung als „Gewerbliche Bauflächen" und „Flächen für die Landwirtschaft" dar (vgl. Anlage 3). Zukünftig sollen diese Flächen größtenteils als „Wohnbauflächen" dargestellt werden. Des Weiteren sollen Teile als „Gemischte Bauflächen", „Gewerbliche Bauflächen", „Fläche für den Gemeinbedarf (Feuerwehr)" und „Grünfläche" mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten" im geänderten Flächennutzungsplan dargestellt werden (vgl. Anlage 4).

Ziel der Planänderung für das Gebiet am nördlichen Rand der Eschweiler Innenstadt zwischen der Jülicher Straße, der Autobahn A4, der Preyerstraße und der Straße Dreiers Gärten ist die Wiedernutzbarmachung der brachliegenden Gewerblichen Bauflächen. Dabei handelt es sich zum einen um das ehemalige Firmengelände „Wenzel & Weidmann", bzw. „Fuchs/DEA", das im Westen direkt an der Jülicher Straße liegt sowie die sich östlich an das Areal anschließenden Kleingartenanlagen sowie südlich davon der ehemalige Produktionsstandort der Firma „Lackfabrik Merckens" bzw. „VALSPAR Industries". Ziel der Planung ist die Realisierung eines Wohnquartiers auf den Flächen am Rand der Eschweiler Innenstadt. Damit soll dem steigenden Bedarf an neuen Wohnbauflächen durch Nachverdichtung Rechnung getragen werden.

Der Flächennutzungsplan stellt die sich aus der beabsichtigten städtebauliche Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung erst in den Grundzügen dar. Eine vertiefende Umsetzung wird im Rahmen der nachgeordneten verbindlichen Bauleitplanverfahren aus diesen Grundzügen konkreter weiterentwickelt. Aktuell befindet sich für dieses Areal auch der vorhabenbezogene Bebauungsplan 14 - Jülicher Straße/ Friedensstraße – in Aufstellung (VV 146/24).

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 15.07.2024 bis einschließlich dem 16.09.2024 im Internet sowie durch Aushang im Rathaus durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sind als Anlage 7 beigefügt. Die eingegangenen Stellungnahmen beziehen sich hauptsächlich auf Bedenken und Vorschläge zu verkehrlichen Aspekten, der Entwässerung sowie auf Belange des Natur- und Artenschutzes. Die Stellungnahme der Verwaltung zu diesen Stellungnahmen der Öffentlichkeit ist als Anlage 1 beigefügt.
Die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind als Anlage 8 beigefügt. Die eingegangenen Äußerungen betreffen im Wesentlichen Bedenken und Anregungen zu den vorhandenen Bodenbelastungen, Kompensationsmaßnahmen für den Verlust an schutzwürdigen Böden, der militärischen Flugzone und der aktiven Pipeline Würselen-Altenrath. Hinweise sind vor allem zum Braunkohlebergbau, zur Erdbebenzone, zu Altlastenverdachtsflächen und zur Bodenbeschaffenheit vorgetragen worden. Die Stellungnahme der Verwaltung zu diesen Stellungnahmen der Behörden ist als Anlage 2 beigefügt.

Vorgetragene Belange, die nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung sind bzw. für die FNP-Änderung nicht relevant sind, werden in den nachgelagerten Bebauungsplanverfahren weitergehend behandelt.

Zur Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers-Gärten - wurde die Bezirksregierung Köln gemäß § 34 Landesplanungsgesetz (LPlG) um Bestätigung der Anpassung an die Ziele der Raumordnung gebeten. Gegen diese Änderung bestehen aus landesplanerischer Sicht keine Bedenken.

Der Entwurf der 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers-Gärten - ist als Anlage 4 und 5, seine Begründung mit Umweltbericht als Anlage 6 beigefügt.

Die Verwaltung empfiehlt, den Entwurf der 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers-Gärten - mit Begründung einschließlich Umweltbericht zum Zweck der öffentlichen Auslegung zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen:
Das Bauleitplanverfahren ist haushaltsrechtlich nicht relevant. Der Vorhabenträger hat sich bereit erklärt, alle anfallenden Kosten für Gutachten, Planungen, etc. zu übernehmen. Dies wurde über einen städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB sichergestellt.

Personelle Auswirkungen:
Das Planverfahren bindet Arbeitskapazitäten im Baudezernat.

Anlagen:
Anlage 1: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeit
Anlage 2: Abwägung Stellungnahmen der Behörden (TÖBs)
Anlage 3: Auszug aus FNP 2009
Anlage 4: Entwurf der 28. FNP-Änderung
Anlage 5: Planzeichenerklärung FNP
Anlage 6: Begründung
Anlage 7: Stellungnahmen der Öffentlichkeit
Anlage 8: Stellungnahmen der Behörden (TÖBs)

28. Flächennutzungsplanänderung – Nördlich Dreiers Gärten -
Stellungnahme der Verwaltung zu den Stellungnahmen der Bürger aus der frühzeitigen Beteiligung

Nr.	Bürger / Inhalt Die Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
1.	**Bürger 1 - Schreiben vom 22.08.2024**		
	Zu folgenden Fragen bzw. Anregungen werden Antworten bzw. Berücksichtigungen in den weiteren Plänen zur Erschließung des ehemaligen Fuchsgeländes erwartet:		
	1. Der bereits heute bestehende Parkdruck auf der Jülicher Straße wird durch Wegfall von heute noch bestehenden Parkplätzen bzw. durch zusätzliche Fahrzeuge der Bewohner bzw. Gäste des künftig dicht bebauten Geländes und der geplanten Altenwohnanlage extrem zunehmen. Wie kann sichergestellt werden, dass die heutigen Bewohner der Jülicher Str. Parkplätze in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnhäuser finden? Werden an der neuen Durchgangsstraße genügend Parkplätze eingeplant?	Die Regelung des ruhenden Verkehrs ist nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens. Die Planung von öffentlichen Parkplätzen erfolgt in den nachgeordneten Bebauungsplanverfahren. Die privaten Stellplätze der zukünftigen Anwohner sind gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Eschweiler im Rahmen der Baugenehmigung auf den Grundstücken nachzuweisen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	2. Bereits heute ist die Jülicher Str. verkehrstechnisch sehr belastet. Wie soll künftig der reibungslose Verkehrsfluss durch zusätzliche Fahrzeugzunahmen der 348 neuen Familien, der Feuerwache und weiterer Familien aus dem künftigen Wohngebiet ehemaliges Valspar-Gelände sichergestellt werden?	Zur Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens wurde eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet. In dieser Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten städtebaulichen Entwicklung auf das umgebende Straßennetz ermittelt und bewertet. Die entsprechenden Leistungsfähigkeitsnachweise für die maßgeblichen Knotenpunkte wurden in dem Verkehrsgutachten erbracht (Verkehrsuntersuchung, IVV, 29.11.2024). Im Rahmen der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren erfolgt die entsprechend konkrete Erschließungsplanung.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	3. Ist für die Feuerwache eine Ampelanlage geplant? Falls ja, wo wird diese Anlage installiert?	Im Rahmen des nachgeordneten Bebauungsplanverfahrens erfolgt die entsprechend konkrete Erschließungsplanung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	4. Wie wird sichergestellt, dass die Immissionsbelastungen durch die geplante Durchgangsstraße und die Feuerwache für die Bestandsimmobilien nicht deutlich zunehmen? Ist vorgesehen, die Besitzer der Bestandsimmobilien für bauliche Maßnahmen zum Schallschutz finanziell zu unterstützen?	Im Rahmen der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren werden Lärmgutachten erstellt. Die sich daraus ergebenden Forderungen/ Maßnahmen für die (bestehende) Wohnbebauung und die Hauptfeuerwache werden als Festsetzungen in die Bebauungspläne übernommen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	5. Die Bauhöhen werden mit 3+S und 4+S angegeben. Faktisch entspricht das einer Bauhöhe von vier bzw. fünf Etagen. Damit sind je nach Ausrichtung der Fenster bzw. Balkone Nachbargrundstücke voll einsehbar. Was wird unternommen, um für die bestehenden Grundstücke entsprechenden Sichtschutz und damit einhergehend eine Wahrung der Privatsphäre zu gewährleisten? Generell sei man verwundert, entgegen der Aussagen des früheren Grundstückeigentümers, dass die neu geplanten Bauhöhen die Höhen der bestehenden Immobilien deutlich überragen: Zusätzlich wird befürchtet, dass die geplanten Bauhöhen durch die vorgesehenen Photovoltaikanlagen noch höher ausfallen.	Die Regelung der Bebauungsdichte ist nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens. Die Bebauungsdichte wird im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne definiert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	6. Den gleichen Planungen wird entnommen, dass für die neuen Gebäude Tiefgaragen geplant sind. Wie wird sichergestellt, dass es durch die damit einhergehenden Baumaßnahmen an den Bestandsimmobilien nicht zu Setzrissen kommt?	Die Regelung des ruhenden Verkehrs ist nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens. Die zukünftig tätigen Baufirmen haben durch entsprechende Maßnahmen und Vorgehensweisen sicherzustellen, dass keine Bauschäden an der Bestandsbebauung entstehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	7. Es sei verständlich, dass der Wohnungsdruck in Eschweiler zurzeit groß sei. Es wird aber die Gefahr gesehen, dass es durch die enorm verdichtete Bebauung (348 Wohnungen) künftig zu einem prekären Wohnumfeld kommen kann. Wie sollen Wohnsituationen wie z. B. im Gutenbergviertel vermieden werden?	Die Regelung der Bebauungsdichte ist nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens. Diese wird im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne definiert und begründet. Im neuen Quartier entstehen unterschiedliche Wohnangebote, die verschiedene Bevölkerungsgruppen anziehen. Dadurch wird das Ziel einer vielfältigen und ausgewogenen Mischung der Bewohner angestrebt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	8. Wann wird der angekündigte Umweltbericht vorgelegt?	Der Umweltbericht wird zur Offenlage vorgelegt.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	9. Ist sichergestellt, dass der vorhandene alte Baumbestand im Sinne von Umwelt, Natur, Lärm- und Sichtschutz bestehen bleibt?	Der Baumbestand wurde kartiert und bewertet. Die entsprechenden Ergebnisse werden in den entsprechenden nachgelagerten Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

2.	**Bürger 2 – Schreiben vom 28.08.2024**		
	► Wie viele Parkplätze werden durch den Bebauungsplan auf der Jülicher Straße wegfallen? Die Parksituation auf der Jülicher Straße ist jetzt bereits sehr angespannt und es fehlen Parkplätze. Werden neue Parkplätze geschaffen oder bestehende erweitert? Eine Möglichkeit wäre Anwohnerparken einzuführen, damit sichergestellt wird, dass Parkplätze für Bewohner verfügbar bleiben.	s. Stellungnahme zu Bürger 1, Nr. 1	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
	► Welche Maßnahmen sind geplant, um den zusätzlichen Verkehr (300 neue Wohnungen, Feuerwehr, Besucher …) zu steuern und die Verkehrsbelastung zu minimieren? Eine hohe Bebauungsdichte kann zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit verbundenen Umweltbelastungen führen.	s. Stellungnahme zu Bürger 1, Nr. 2	
	► Gibt es Lärmschutzmaßnahmen, die im Bebauungsplan vorgesehen sind (Lärmschutzwände …)?	s. Stellungnahme zu Bürger 1, Nr. 4	
	► Wird für die Feuerwache eine Ampelanlage angebracht?	s. Stellungnahme zu Bürger 1, Nr. 3	
	► Bleibt der Baumbestand bestehen? Bäume spielen eine wichtige Rolle für das lokale Mikroklima, die Luftqualität und die Lebensqualität in einem Wohngebiet. Darum wird der Erhalt des Baumbestands gefordert.	Der Baumbestand wurde kartiert und bewertet. Die entsprechenden Ergebnisse werden in den entsprechenden nachgelagerten Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. S. Stellungnahme Bürger 1, Nr. 9.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	► Der Lebensraum für Rehe und andere Wildtiere sei zu erhalten.	Für den Bereich der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde eine Artenschutzvorprüfung vorgenommen. Gemäß den Angaben des Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) sind innerhalb dieses Bereiches Vorkommen von 32 geschützten und planungsrechtlich relevanten Tierarten bekannt. Diese werden entsprechend berücksichtigt. Die Prüfung kommt zu	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

		dem Ergebnis, dass weitere Untersuchungen im Rahmen einer Artenschutzprüfung Stufe II und im Rahmen einer orientierenden Fledermausuntersuchung erforderlich sind. Diese erfolgt in den nachgelagerten Bebauungsplanverfahren.	
	► Ist es richtig, dass lt. Bebauungsplan 4- bis 5-geschossig gebaut werden soll? Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke. Diese wären einsehbar und damit sei die Privatsphäre, die Aussicht und die allgemeine Lebensqualität erheblich beeinträchtigt.	s. Stellungnahme zu Bürger 1, Nr. 5	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
3.	**Bürger 3 – Schreiben vom 10.09.2024**		
	Die Königsberger Str. wird als Anknüpfungspunkt für das neue Baugebiet in Betracht genommen. Als Anwohnerin der Königsberger Str. werden Bedenken bzw. Anregungen erläutert. Bereits in den vergangenen Jahren wurde die Straße wegen der Bebauung „Vöckelsberg“ stark durch den dadurch resultierenden LKW-Bau-Verkehr strapaziert und in vielen Bereichen- besonders im mittleren Bereich - sehr geschädigt. Auch hat das Verkehrsaufkommen durch die neuen Anwohner „Vöckelsberg“ natürlich deutlich zugenommen. Der obere Teil der Königsberger Str. (direkter Anbindungspunkt zum neuen Baugebiet „Dreiers Gärten“) ist eine schmalere Straße, die die ersten Häuser mit der Hauptlinie verbindet. Hier müsste auf jeden Fall eine Verkehrsprüfung wegen der Straßenbreite erfolgen (Straßenbreite). Das gleiche gilt für den unteren Teil der Königsberger Straße. Bereits jetzt kommt es durch parkende Autos und dem laufenden Verkehr zu prekären Verkehrssituationen. Bei einer in die Zukunft blickenden Bebauung sollte auch der Aspekt der Verkehrsentwicklung nicht außer Acht gelassen werden. Durch eine Anbindung zur Königsberger Str. würde hier ein am Rand liegendes Wohngebiet für den Durchgangsverkehr geöffnet werden, mit allen negativen Konsequenzen. Es ist zu erwarten, dass nicht nur die neuen Bewohner „Dreiers Gärten“ diese Verbindung nutzen, sondern diese Strecke auch als Abkürzung für die Anwohner Gebiet	s. Stellungnahme Bürger 1, Nr. 2	Die Stellungnahme wird berücksichtigt

	Lyzeum und/oder Dürwiß Süd zum Einkaufsgebiet Dürener Str./Königsbenden nutzen werden. Die von allen gewünschte Verkehrswende für mehr Klimaschutz, weniger Verkehrslärm, mehr Lebensqualität der Bewohner würde hier in die verkehrte Richtung geführt werden. Die Königsberger Str. ist eine 30er-Zone. Dies wird aber in vielen Fällen, besonders vom Bauverkehr, den Lieferfirmen... nicht eingehalten. Wenn eine Anbindung der Gebiete erfolgen müsste, wäre evtl. nur die Durchfahrt für Anlieger oder nur eine Freigabe für den Radverkehr wünschenswert. Zur Erhaltung einer lebenswerten, umweltfreundlichen und in die Zukunft blickenden Wohngegend!		
4.	**Bürger 4 – Schreiben vom 13.09.2024**		
	Ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten.	Die Stadt Eschweiler gehört nach § 201a BauGB zu den Gebieten mit einem angespannten Wohnungsmarkt. Entsprechend muss Wohnraum im Stadtgebiet geschaffen werden. Nach § 1a BauGB soll mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Die brachliegenden Gewerbeflächen sollen im Rahmen der Entwicklung wiedernutzbar gemacht werden. Gleichzeitig eignet sich der Standort aufgrund der innenstadtnahen Lage sehr gut zur Nachverdichtung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und	Es wird auf das Kapitel 5 der Begründung zu dieser Flächennutzungsplanänderung verwiesen. Aufgrund der Topografie wurde bereits auf der Ebene des Flächennutzungsplanes eine erste „Überprüfung der Netzkapazität der städtischen Mischwasserkanalisation“ durchgeführt (Erschließung des Fuchs-Geländes und Hinter Dreiers Gärten in Eschweiler, Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH, April 2025). Im Rahmen der nachgelagerten Bebauungsplanverfahren werden konkrete Entwässerungs- und Starkregenkonzepte erarbeitet, die die angesprochenen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z.B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden. Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet •der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Aus den vorgenannten Gründen sei man gegen eine Bebauung der bislang als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesenen Areals und damit in diesem Punkt gegen eine Änderung des Flächennutzungsplans.	Themen behandeln. Daraus ergeben sich Vorgaben und Maßnahmen, die wiederrum entsprechend in den jeweiligen Bebauungsplan aufgenommen werden. s. Stellungnahme zu Bürger 2 Je nach Ergebnis dieser Untersuchungen werden die Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
5.	**Bürger 5 – Schreiben vom 16.09.2024**		
	Ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden	s. Stellungnahme zu Bürger 4 s. Stellungnahme zu Bürger 4	Die Stellungnahmen werden berücksichtigt.

	Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.		
	Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur• 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände.	s. Stellungnahme zu Bürger 4	
	Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet durch weitere Starkregenereignisse.	s. Stellungnahme zu Bürger 4	
	Deshalb dürfen im Zuge der weiteren Planungen die Interessen und Belange der in den Häusern der Straße Dreiers Gärten lebenden Bewohnerinnen/Bewohner und der Grundstückseigentümerinnen/Grundstückseigentümer nicht außer Acht gelassen werden. Erforderliche Schutzmaßnahmen für das südlich des o. e. Fußwegs befindliche Gelände, das seit Jahrzehnten im jetzigen Zustand bebaut ist, sind:	Die Belange der Anwohnenden werden nach den gesetzlichen Erfordernissen in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einbezogen.	
	• Weiterbestand des öffentlichen Fußwegs als Verbindungsweg zwischen- Friedensstraße und Preyerstraße im jetzigen Verlauf. Über diesen Weg haben die südlich angrenzenden Grundstücke einen rückwärtigen Zugang, auch um die dort befindlichen ökologisch wertvollen landschaftsprägenden Hecken pflegen zu können.	Die Regelung von Fußwegen ist nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens. Im Rahmen der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren erfolgt die entsprechend konkrete Erschließungsplanung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	• Anlage eines ausreichend breiten Schutzstreifens zu eventuellen Neubauten, nördlich des vorgenannten Weges zwischen dem Valspar-Gebäude und der Bebauung an der Preyerstraße (ca. 100 m), um bei Starkregenereignissen eventuell Oberflächenwasser aufzunehmen, dass nicht in	Zum Umgang mit Oberflächengewässern siehe Stellungnahme zu Bürger 4. Die Anlage einer Grünfläche mit Baumpflanzungen wird als Anregung für den städtebaulichen Entwurf mitgenommen. Kann aber erst Bebauungsplanebene geregelt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	die Kanalisation eingeleitet wird. Neben einem Regenrückhaltebecken, ähnlich dem in Dürwiß an der südlichen Grenze neben dem dortigen Aldi-Gelände angelegten, ist eine mindestens doppelte Baumreihenbepflanzung vorzunehmen, deren Wurzelwerk ebenfalls Regenwasser aufnimmt.		
6.	**Bürger 6 – Schreiben vom 16.09.2024**		
6.1	Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 - Jülicher Straße / Friedensstraße - werden folgende Einwendungen geltend gemacht: **1. Nutzungsänderung ehemaliges Fuchs-Gelände und Gelände Valspar** Ausweislich der vorliegenden Planung soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist eine solche Nutzung nicht geeignet: a. Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen. b. Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen.	Zum Umgang mit Altlasten und Bodenverunreinigung wird auf das Kapitel 4.4 der Begründung zu dieser Flächennutzungsplanänderung verwiesen. Generell schließen die Untersuchungsergebnisse eine Wohnnutzung bzw. weniger sensible Nutzungen innerhalb des Änderungsbereiches nicht aus. Die sich aus den Verpflichtungen und den Untersuchungen ergebenden Maßnahmen werden im Rahmen der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Weitere erforderliche Gutachten werden ebenfalls im Rahmen der nachgelagerten Bebauungsplanverfahren erstellt. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse unterschiedlicher Untersuchungen und der bereits vorgenommenen Sanierungen wird eine Wohnnutzung innerhalb des Änderungsbereiches nicht ausgeschlossen. Aufgrund der Lärmbelastung durch das Verkehrsaufkom-	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

		men der A4 werden im nördlichen Teil des Änderungsbereiches weniger lärmsensible Nutzungen dargestellt. Dabei handelt es sich um eine Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Feuerwehr, gewerbliche Bauflächen und eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten. Mit diesen Darstellungen ist Nutzung des nördlichen Änderungsbereiches als Wohnbaufläche ausgeschlossen.	
	c. Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur den Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc. zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße und der Friedensstraße besteht.	s. vorherige Stellungnahme zu a Die gutachterliche Untersuchung haben ergeben, dass es sich nicht um vergleichbare Problemstellungen handelt.	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	d. Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohnerinnen erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule.	s. Stellungnahme zu Bürger 1, Nr. 2 und Nr. 4 Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurden die Einsatzfahrten der Feuerwehr entsprechend den heutigen durchschnittlichen Einsatzfahrten berücksichtigt. Die entsprechenden Leistungsfähigkeitsnachweise für die maßgeblichen Knotenpunkte wurden in dem Verkehrsgutachten erbracht (Verkehrsuntersuchung, IVV, 29.11.2024).	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

6.2	**2. Änderung der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten**		
	Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung explizit genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP).	Die Bezirksregierung hat die landesplanerische Anfrage nach § 34 Landesplanungsgesetz für die Flächennutzungsplanänderung positiv beschieden.	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Hierzu im Einzelnen: a. Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen.	s. Stellungnahme zu Bürger 2	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	Dies widerspricht den Zielen des Freiraumschutzes sowie der Grundsätze des Umweltschutzes.	s. Stellungnahme oben zu Zielen des Landesentwicklungsplans	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	b. Durch eine Bebauung würde weiterhin die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.	Zum Thema Klima/ Luft wird auf das Kapitel 7.1.5 in der Begründung, Teil B zu dieser Flächennutzungsplanänderung verwiesen. Im Rahmen der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren werden entsprechende Klimawandelanpassungsthemen berücksichtigt.	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
	c. Es ist außerdem davon auszugehen, dass durch eine Versiegelung der Agrarflächen eine Versickerung von Wasser, insbesondere im Falle von Starkregenereignissen, nicht mehr stattfinden kann. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die	s. Stellungnahme zu Bürger 4	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Areal. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden. Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z. B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen.		
	Die Ereignisse der Flut 2021 haben eindrücklich gezeigt, dass solche Bedrohungen gerade auch das Stadtgebiet treffen können. Insofern ist schon aus Gründen der Risikovorsorge auch im innenstadtnahen Bereich sicherzustellen, dass entsprechende Versickerungsflächen bestehen bleiben.	s. Stellungnahme zu Bürger 4	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	Insoweit widerspricht die Planung dem Grundsatz 6.1-7 - Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung. Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans.	s. Stellungnahme oben zu Zielen des Landesentwicklungsplans	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von Grundsatz 6.1-9 Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten sinnvoll ist.	s. Stellungnahme oben zu Zielen des Landesentwicklungsplans	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Aufgrund der hochgradigen Belastung der Flächen sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen zu befürchten.	s. Stellungahme zu 6.1	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten- usw. erforderlich.	Die Regelung dieser Themen ist nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens. Im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne werden die Nutzungsmischung und die Bebauungsdichte näher definiert und begründet. Zur Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens wurde eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet. Die konkrete Erschließungsplanung ist nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
7.	**Bürger 7 - Schreiben vom 16.09.2024**		
	Ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung der Preyerstraße im Osten. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese	s. Stellungnahme zu Bürger 4	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden. Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Durch eine Bebauung würde die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark, jetzt P&C, neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind. Aus den vorgenannten Gründen sei man gegen eine Bebauung des bislang als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesenen Areals und damit an diesem Punkt gegen eine Änderung des Flächennutzungsplans.	s. Stellungnahme zu Bürger 2 s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
8.	**Bürger 8 – Schreiben vom 16.09.2024**		
8.1	Der Geltungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst einen wesentlich größeren Bereich als der vorhabenbezogene Bebauungsplan. Der politische Wille nach Neuordnung des Stadtgebietes wurde deutlich gemacht. Demnach soll dort entlang der Jülicher Straße ein Mischgebiet entstehen und nördlich davon bis zur Autobahn die Feuerwache platziert werden. Östlich davon soll im Wesentlichen ein Wohngebiet entstehen.		

	Es ist nicht nachzuvollziehen, warum östlich der Feuerwehr eine gewerbliche Fläche entstehen soll. Hier wäre ein Mischgebiet angemessen. Das in der Vorlage angeführte städtebauliche Konzept liefert keine Begründung für die ausschließlich gewerbliche Nutzung dort. Es hätte nur dann eine innere Logik, wenn statt der Feuerwache dort Gewerbe zwischen den jetzigen Kleingärten und der Jülicher Straße angesiedelt würde.	Sowohl der Standort der Feuerwehr als auch die östlich angrenzenden gewerblichen Bauflächen ergeben sich aus den Lärmbelastungen, die aus dem Verkehrsaufkommen der A4 resultieren. Die Höhe der Lärmbelastung schließt eine Wohnnutzung unmittelbar entlang der Bundesautobahn aus.	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Im Gegensatz zur jetzigen Nutzung wird die geplante Bebauung erheblich mehr Verkehr nach sich ziehen. Dem ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Rechnung zu tragen. Deshalb ist die Wahl des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes dort nicht richtig. Die Jülicher Straße gehört unbedingt in das Plangebiet. Der gesamte Verkehr des Gebietes „Nördlich Dreiers Gärten" kann nur über die Jülicher Straße erfolgen, da die Preyerstraße, Königsbergerstraße und Friedensstraße sowie die folgenden hierfür nicht ausgelegt sind. Alle diese Straßen weisen an signifikanten Stellen Engpässe, auf, die wegen der Grundstücksverhältnisse und Bebauung nicht zu entschärfen sind. Es sind also offensichtlich mehr Quererschließungen erforderlich, die in geeigneter Weise an die Jülicher Straße angebunden werden müssen. Hier sind Kreisverkehre geeignet, die im Übrigen auch die Durchschnittgeschwindigkeiten senken. Eine eigene Anbindung einschließlich Ampelanlage ist für die Feuerwehr erforderlich. Zu hinterfragen ist dann auch, ob die Umfahrung zwingend auf dem Grundstück der Feuerwehr erfolgen muss, oder ob hierfür auch eine der Querverbindungen genutzt werden kann. Die Ableitung des Verkehrs über die Jülicher Straße ist problematisch. Spätestens im Übergang zur Kochsgasse und Einmündung zur Indestraße werden Verkehrsprobleme entstehen, die mit den derzeitigen Regelungen nicht gelöst werden können.	s. Stellungnahme zu Bürger 1, 2 und Bürger 6	Die Stellungnahme wird berücksichtigt
8.2	Aus diesem Grund ist zur Beurteilung der erforderlichen Infrastruktur das gesamte, von der 28. Flächennutzungsplanänderung betroffenen Gebietes mit einem Bebauungsplan zu überplanen. Neben dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 14 ist also gleichzeitig ein weiterer Bebauungsplan über die übrige Fläche erforderlich.	Im Rahmen der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren erfolgt die entsprechend konkrete Erschließungsplanung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Es bietet sich hierzu nördlich der Autobahn eine Ost-West-Erschließung an, die insbesondere den Verkehr über die Indestraße entlastet.	Eine weitere Erschließung ist laut Verkehrsgutachten nicht erforderlich. Siehe dazu auch Kapitel 3.2 in der Begründung.	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	Dem ruhenden Verkehr ist hier besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die geplanten Tiefgaragen liegen in ehemals kontaminierter Fläche. Die Entsorgung des Bodens wird Kosten erzeugen, welche den Investor dazu bewegen könnte, den notwendigen Parkraum oberirdisch zu schaffen. Da dem nördlichen Stadtgebiet schon jetzt Grünflächen fehlen, muss Fläche für Baumpflanzungen geschaffen werden, die einerseits die Wohnqualität erhöht und andererseits das Kleinklima verbessert. Die Schaffung von Tiefgaragen ist daher von hoher Relevanz und muss zwingend sein. Vieles von dem o.a. lässt sich zwar in dem notwendigen städtebaulichen Vertrag regeln, wird damit aber der Öffentlichkeit entzogen. Daher ist es zielführend und zur Schaffung der notwendigen Transparenz zwingend, möglichst alle Bedingungen im Plan darzustellen.	s. Stellungnahme zu Bürger 1, Nr. 1 Diese Regelungen sind nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9.	**Bürger 9 - Schreiben vom 16.09.2024**		
9.1	Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - wird folgende Einwendung geltend gemacht: 1) Nutzungsänderung ehemaliges Fuchs-Gelände und Gelände Valspar Ausweislich der vorliegenden Planung soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist eine solche Nutzung nicht geeignet: a) Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes ge-	s. die gesamte Stellungnahme zur Bürger 6	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	führt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen.		
	b) Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen.		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	c) Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur den Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc. zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße und der Friedensstraße besteht.		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	d) Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohnerinnen erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule. Hinzu kommt, dass in unmittelbarer Nähe eine Bushaltestelle (Höhe Friedhof Jülicher Straße) besteht, die ebenfalls den Verkehrsfluss behindert. Es steht dazu zu befürchten, dass Einsatzfahrzeuge bei einem Ausrücken in Richtung Innenstadt nur mit Verzögerungen zum Einsatzort kommen.		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

9.2	2) **Änderung der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten** Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung explizit genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP). Hierzu im Einzelnen: a) Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Dies widerspricht den Zielen des Freiraumschutzes sowie der Grundsätze des Umweltschutzes. b) Durch eine Bebauung würde weiterhin die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind. c) Es ist außerdem davon auszugehen, dass durch eine Versiegelung der Agrarflächen eine Versickerung von Wasser, insbesondere im Falle von Starkregenereignissen, nicht mehr stattfinden kann. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden	s. die gesamte Stellungnahme zur Bürger 6	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Areal. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden. Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z. B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen. Die Ereignisse der Flut 2021 haben eindrücklich gezeigt, dass solche Bedrohungen gerade auch das Stadtgebiet treffen können. Insofern ist schon aus Gründen der Risikovorsorge auch im innenstadtnahen Bereich sicherzustellen, dass entsprechende Versickerungsflächen bestehen bleiben. Insoweit widerspricht die Planung dem Grundsatz 6.1-7 - Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung. Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von Grundsatz 6.1-9 Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten sinnvoll ist. Aufgrund der hochgradigen Belastung der Flächen sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner zu befürchten.		Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten- usw. erforderlich.		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10.	**Bürger 10 – Schreiben vom 16.09.2024**		
10.1	Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplan - Nördlich Dreiers Gärten - und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 Jülicher Straße / Friedensstraße - werden folgende Einwendungen geltend gemacht: Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung ausdrücklich genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP). Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen, Somit haben. die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger	 s. Stellungnahme zu Bürger 6 s. Stellungnahme zu Bürger 4	 Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	eintreten werden. Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z. B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen.		
	Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermausarten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen.	s. Stellungnahme zu Bürger 2	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	Durch eine Bebauung würde die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit, durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind. Die Autobahn A4, die das Planungsgebiet tangiert, bzw. der Verkehr auf ihr und der Durchgangsverkehr durch Eschweiler auf der Indestraße belasten das innerstädtische Klima ohnehin schon extrem.	s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10.2	Ausweislich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 14 - Jülicher Straße/ Friedensstraße - soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist das Areal für eine solche Nutzung nicht geeignet:	s. die gesamte Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist, aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermut-		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	lich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen. Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen. Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur der Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc. zu nutzen, weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße besteht. Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohner erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule. Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von Grundsatz 6.1-9 vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	sinnvoll ist. Aufgrund der hochgradigen Belastungen der Flächen sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner zu befürchten. Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten usw. erforderlich.		Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
11.	**Bürger 11 – Schreiben vom 16.09.2024**		
	Ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd: Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese	s. Stellungnahme zu Bürger 4	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z.B. im Mai dieses Jahres immer häufiger eintreten werden. Deshalb dürfen im Zuge der weiteren Planungen die Interessen und Belange der in den Häusern der Straße Dreiers Gärten lebenden BewohnerInnen und der GrundstückseigentümerInnen nicht außer Acht gelassen werden. Erforderliche Schutzmaßnahmen für das südlich des o. e. Fußwegs befindliche Gelände, das seit Jahrzehnten im jetzigen Zustand bebaut ist, sind: Weiterbestand des öffentlichen Fußwegs als Verbindungsweg zwischen Friedensstraße und Preyerstraße im jetzigen Verlauf. Über diesen Weg haben die südlich angrenzenden Grundstücke einen rückwärtigen Zugang, auch um die dort befindlichen ökologisch wertvollen landschaftsprägenden Hecken pflegen zu können. Anlage eines ausreichend breiten Schutzstreifens zu eventuellen Neubauten, nördlich des vorgenannten Weges zwischen dem Valspar-Gebäude und der Bebauung an der Preyerstraße (ca. 100 m), um bei Starkregenereignissen eventuell Oberflächenwasser aufzunehmen, dass nicht in die Kanalisation eingeleitet wird. Neben einem Regenrückhaltebecken, ähnlich dem in Dürwiß an der südlichen Grenze neben dem dortigen Aldi-Gelände angelegten, ist eine mindestens doppelte Baumreihenbepflanzung vorzunehmen, deren Wurzelwerk ebenfalls Regenwasser aufnimmt. Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen eines Werkstattverfahrens, durch die Planungsunternehmen bzw. die Planungsbehörden. Jede/r AnwohnerIn würde damit von Beginn an in die jeweiligen Planungen einbezogen und kann eigene Ideen einbringen: Durch eine Bebauung würde die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken,	s. Stellungnahme zu Bürger 1 + 4 s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	zumal in der Vergangenheit, durch den Wegfall von Grünflächen (z, B. Stadtpark, jetzt P&C, neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind. Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen.	s. Stellungnahme zu Bürger 2	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
12.	**Bürger 12 - Schreiben vom 16.09.2024**		
12.1	**1) Nutzungsänderung ehemaliges Fuchs-Gelände und Gelände Valspar** Ausweislich der vorliegenden Planung soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist eine solche Nutzung nicht geeignet: a) Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen. b) Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch	s. die gesamte Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen. c) Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur den Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc. zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße und der Friedensstraße besteht. d) Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohnerinnen erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule.		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
12.2	**2) Änderung der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten** Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung explizit genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP). Hierzu im Einzelnen: a) Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feld-	s. Stellungnahme zu Bürger 6 s. Stellungnahme zu Bürger 2	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	hamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Dies widerspricht den Zielen des Freiraumschutzes sowie der Grundsätze des Umweltschutzes.		
	b) Durch eine Bebauung würde weiterhin die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.	s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	c) Es ist außerdem davon auszugehen, dass durch eine Versiegelung der Agrarflächen eine Versickerung von Wasser, insbesondere im Falle von Starkregenereignissen, nicht mehr stattfinden kann. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Areal. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese	s. Stellungnahme zu Bürger 4	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden. Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z. B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen.		
	Die Ereignisse der Flut 2021 haben eindrücklich gezeigt, dass solche Bedrohungen gerade auch das Stadtgebiet treffen können. Insofern ist schon aus Gründen der Risikovorsorge auch im innenstadtnahen Bereich sicherzustellen, dass entsprechende Versickerungsflächen bestehen bleiben.	s. Stellungnahme zu Bürger 4	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	Insoweit widerspricht die Planung dem Grundsatz 6.1-7 - Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung. Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans.	s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von Grundsatz 6.1-9 Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten sinnvoll ist.		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Aufgrund der hochgradigen Belastung der Flächen sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen zu befürchten.		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten- usw. erforderlich.		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
13.	**Bürger 13 - Schreiben vom 16.09.2024**		
13.1	Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 - Jülicher Straße / Friedensstraße -	s. die gesamte Stellungnahme zu Bürger 6	

	wird folgende Einwendung geltend gemacht: **1) Nutzungsänderung ehemaliges Fuchs-Gelände und Gelände Valspar**		
	Ausweislich der vorliegenden Planung soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist eine solche Nutzung nicht geeignet:		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	a) Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen.		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	b) Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen.		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	c) Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur den Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc. zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße und der Friedensstraße besteht.		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	d) Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohnerinnen erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule.		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
13.2	**2) Änderung der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten** Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung explizit genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP).	s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	Hierzu im Einzelnen: a) Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Dies widerspricht den Zielen des Freiraumschutzes sowie der Grundsätze des Umweltschutzes.	s. Stellungnahme zu Bürger 2	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	b) Durch eine Bebauung würde weiterhin die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende	s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Freiflächen nicht mehr vorhanden sind. c) Es ist außerdem davon auszugehen, dass durch eine Versiegelung der Agrarflächen eine Versickerung von Wasser, insbesondere im Falle von Starkregenereignissen, nicht mehr stattfinden kann. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Areal. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden. Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z. B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen. Die Ereignisse der Flut 2021 haben eindrücklich gezeigt, dass solche Bedrohungen gerade auch das Stadtgebiet treffen können. Insofern ist schon aus Gründen der Risikovorsorge auch im innenstadtnahen Bereich sicherzustellen, dass entsprechende Versickerungsflächen bestehen bleiben. Insoweit widerspricht die Planung dem Grundsatz 6.1-7 - energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung. Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen	s. Stellungnahme zu Bürger 4 s. Stellungnahme zu Bürger 4 s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	des Landesentwicklungsplans. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von Grundsatz 6.1-9 vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten sinnvoll ist. Aufgrund der hochgradigen Belastung der Flächen sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen zu befürchten. Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten- usw. erforderlich.		Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
14.	**Bürger 14 – Schreiben vom 16.09.2024**		
	Ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima. Zusätzlich zum Nord-Süd: Gefälle liegen die südlich an den öffentlichen Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und	s. die gesamte Stellungnahme zu Bürger 4	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände. Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.		
	Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch eine kleine Kolonie vom Aussterben bedrohter Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. U. a. befindet sich diesbezüglich hinter unserem Grundstück ein regelrechtes natürliches Biotop, welches schützenwert und zu bewahren ist.	s. Stellungnahme zu Bürger 2	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	Durch eine Bebauung würde die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit, durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark, jetzt P & C, neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind. Aus den vorgenannten Gründen wird eine Bebauung des bislang als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesenen Areals und eine Änderung des Flächennutzungsplans abgelehnt.	s. Stellungnahme zu Bürger 6	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

15.	**Bürger 15 – Schreiben vom 17.09.2024**		
	Das Grundstück x ist mein Eigentum. Der Bebauungsplan und der Flächennutzungsplan betreffen unterschiedliche Gebiete, die sich in einem Bereich entlang der Jülicher Straße überschneiden. Östlich der geplanten Feuerwehr ist im Flächennutzungsplan eine gewerbliche Fläche geplant. Hierfür ist aber eine entsprechende verkehrliche Anbindung nicht erkennbar. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum mitten in einer geplanten Wohnbebauung ein Gewerbe angesiedelt werden soll, zumal sich das in der Vergangenheit auch nicht durchgesetzt hat. Diese Fläche sollte als Mischgebiet ausgewiesen werden, um so den Bestand zu sichern, aber auch um eine zukünftige Entwicklung zu ermöglichen. Für die Umsetzung des Baugebietes ist die Erschließung ausreichend sicherzustellen. Das kann nur Im Zusammenhang mit dem Baugebiet entlang der Jülicher Straße passieren, da dieses dazu gekreuzt werden muss. Daher sind diese Bereiche gleichzeitig zu entwickeln und ein Bebauungsplan für das gesamte Gebiet der Flächennutzungsplanänderung aufzustellen.	Innerhalb des Flächennutzungsplanes werden nur Hauptverkehrsflächen dargestellt. Die konkrete Erschließungsplanung erfolgt in den nachgelagerten Bebauungsplanverfahren. S. Stellungnahme Bürger 8 s.o.	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
16.	**Bürger 16 – Schreiben vom 17.09.2024**		
	Gemäß *§* 8 BauGB Abs. 2 sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Dies ist im vorliegenden Entwurf für den in Rede stehenden "Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14“ nicht der Fall. Dieser wird ausschließlich aus dem städtebaulichen Entwurf des Investors entwickelt. Dass auch die FNP-Änderung (28. Änderung des Flächennutzungsplanes) darauf aufbaut, ist bezeichnend und unzulässig. Es wurde versäumt, durch mehrere städtebauliche Testentwürfe	§ 8 Abs. 3 BauGB sieht ausdrücklich vor, dass mit der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung eines Bebauungsplanes gleichzeitig im Parallelverfahren auch der Flächennutzungsplan aufgestellt, geändert oder ergänzt werden kann. Für eine Flächennutzungsplanänderung oder die Aufstellung eines Bebauungsplans fordert der Gesetzgeber keinen städtebaulichen Entwurf oder gar die Entwicklung mehrerer „Testentwürfe“. Prioritäres Ziel der Stadt Eschweiler ist, neben der Entwicklung eines Wohnquartiers, die Planung der benötigten Hauptwache der Feuerwehr im nördlichen Bereich des Gebietes. Da das Erreichen dieses prioritären Ziels mit der Durchführung eines Wettbewerbs deutlich	Den Stellungnahmen wird nicht berücksichtigt.

	über die „Kinderskizze" von NRW-Urban hinaus ein schlüssiges Gesamtkonzept zu entwickeln. Auf dieser Grundlage hätte eine FNP-Änderung initiiert werden können, auf deren Basis der Investor dann sein Konzept hätte entwickeln können. Es zeigt sich wieder einmal, wie beim sog. „Rathausquartier", dass das Pferd von hinten aufgezäumt wird, nur weil ein Investor die Dinge diktiert. Es sei daran erinnert, dass seitens der Politik ein städtebaulicher Wettbewerb für das gesamte FNP-Gebiet durchgeführt werden sollte. Dies hätte einer sorgfältigen und angemessenen städtebaulichen Entwicklung Rechnung getragen, die angesichts der Größe und Lage des Areals für die Entwicklung Eschweilers von immenser Bedeutung ist. Einen entsprechenden, fachlich fundierten Testentwurf für das Gesamtareal wurde dem Amt bereits zur Kenntnis gegeben.  Darüber hinaus wird eine städtebauliche Aussage zu dem ausgeklammerten Bereich an der Jülicher Straße, der nicht zum „Vertragsgebiet" gehört, vermisst, obwohl der städtebauliche Entwurf des Investors an dieser Stelle bereits sehr konkrete Aussagen trifft, sowie die Einbeziehung der Jülicher Straße in die beiden Geltungsbereiche!	verzögert worden wäre, wurde beschlossen, dass der Bereich zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße bereits ohne Wettbewerb entwickelt wird (vgl. VV 359/23). Für die Entwicklung des östlichen Bereiches ist ein städtebaulicher Wettbewerb vorgesehen. s.o. Es ist nicht notwendig die Jülicher Straße in den Geltungsbereich mit einzubeziehen. Es handelt sich um die Kreisstraße 33 an deren Straßenbreite keine Veränderungen vorgenommen werden. Bei den entsprechend notwendigen Verkehrsuntersuchungen wurde und wird diese dennoch berücksichtigt. s.o.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

17.	**Bürger 17 – Schreiben vom 22.09.2024**		
	Es ist ein Anliegen des Einwenders, Ökologie förderlichen Pflanzen nicht nur in seinem Garten, sondern auch am Randstreifen zum Fußweg Raum zu geben. Dieser Randstreifen erlaubt auch das Zulassen von Brennesselbewuchs, wodurch Lebensraum für Schmetterlingslarven besteht. Der Erhalt von wildwüchsig gehaltenen Bereichen ist wichtig für viele Arten von Insekten und andere Lebewesen. Es wird befürchtet, dass die geplante Straße bis an das Grundstück des Einwenders heranreichen wird, womit dieser Bereich zu einer "ordentlich zu haltenden Straße" wird. Man kann es sich nicht mehr leisten, diese Aspekte der Natur außer Betracht zu lassen, wenn nicht durch Klimawandel, Artensterben und Katastrophen der Lebensraum durch umweltschädigende Maßnahmen selber zerstört werden soll. Dies hat nicht nur, aber auch volkswirtschaftlich Auswirkungen. Wenn nicht ausreichend Regionen bleiben, die für Durchlüftung der Innenstadt und Auffangen von Oberflächenwasser sorgen, sowie Lebensraum für Wildartenvielfalt, schädigen solche Pläne die Menschen, die hier wohnen, mehr, als dass hier Vorteile durch mehr Wohnraum erwachsen.	Die Änderung des Flächennutzungsplanes trifft keine Aussagen über die Erschließung und den zukünftigen Straßenverlauf innerhalb des Änderungsbereiches. Die Verkehrsflächen werden erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung abgestimmt und festgesetzt. Die genannten klimatischen Aspekte und Umweltbelange werden in den nachgelagerten Bebauungsplanverfahren betrachtet.	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
18.	**Bürger 18 – Schreiben vom 24.09.2024**		
	Der vorliegende Vorhaben- und Erschließungsplan als Grundlage zur Erstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, weist wesentliche Mängel auf, die nachfolgend kurz beschrieben werden. Grundsätzlich sollte die beplante Teilfläche nur in Zusammenhang mit den in Abbildung 5 Ihrer Vorlage liegenden östlich gelegenen Bauflächen beplant werden. Hier ist es zwingend notwendig schon jetzt ein schlüssiges und funktionierendes Gesamtkonzept der Erschließung und Verkehrsführung zu planen.	Die Anregungen zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße/ Friedensstraße – werden im entsprechenden Bauleitplanverfahren behandelt. Ein Vorhaben- und Erschließungsplan liegt nicht vor. Die konkrete Erschließungsplanung ist nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens. s. Stellungnahme zu Bürger 1 Die detaillierte Erschließungsplanung erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung.	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

	Im Besonderen bestehen folgende Bedenken: 1. Verkehrsanbindung: • Die gesamte verkehrsmäßige Anbindung über nur eine Quererschließung an die Jülicher Straße ist nicht ausreichend. Hier ist mindestens eine 2. Anbindung erforderlich. • Diese könnte südlich oberhalb des Friedhofs in Bereich des im Plan ausgewiesenen Geh- und Fahrradweges geplant werden. • Die eingezeichnete Planstraße ist so nicht auszuführen. Sie führt den gesamten zu erwartenden Verkehr, aus den östlich geplanten Baugebiet, mitten durch das Baugebiet und kontaminiert hiermit die Wohnbebauung und die Park- und Spielfläche. • Zu einem notwendigen Ausbau der Friedensstraße sind ausreichende Flächen auszuweisen und vorzuhalten. 2. Parkflächen- und Grünflächen. Es sind keine öffentlichen Parkflächen ausgewiesen. Die Parkflächen entlang der Jülicher Straße werden schon jetzt von Besuchern bis zur Autobahn ständig besetzt. Wünschenswert wäre die Planung einer öffentlichen bewachten Tiefgarage im südlichen Bereich mit Ausfahrt auf die vorgeschlagene 2. Quererschließung mit Vorhaltung von Parkraum für die geplante Bebauung. 3. Park und Spielflächen. Die Park- und Spielfläche sollte durch Anpassung der Bebauung zu einem Begegnungsplatz vergrößert werden. 4. Feuerwache: Für die Feuerwache wird die Sicherung der Ein- und Ausfahrt mit einer Ampelanlage entsprechend der Anlage an der Röthgener Straße gefordert.	Zur Verkehrsanbindung siehe Kapitel 3.2 in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans. Die konkrete Ausarbeitung der Erschließung erfolgt im Bebauungsplanverfahren. Die Regelung der konkreten Art der baulichen Nutzung und des ruhenden Verkehrs sowie die Erschließungsplanung sind nicht Gegenstand des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens. Diese Planungen erfolgen im Rahmen der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren. s.o. s. Stellungnahme zu Bürger 1, Nr. 3	
19.	**Bürger 19 – Schreiben vom 17.11.2024**		
	In der Begründung zum Aufstellungsbeschluss und Beschluss der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wird erwähnt, dass der Umweltweltbericht im nachfolgenden Verfahrensschritt vorgelegt wird.	Der Umweltbericht für die 28. Änderung des Flächennutzungsplanes wird zur Beteiligung nach § 3 (2) und § 4 (2) BauGB vorgelegt.	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

	In Gesprächen mit der Planungsabteilung wurde dem Einwender erklärt, dass im Laufe des Verfahrens auch Umweltorganisationen hinzugezogen bzw. einbezogen werden. Es wird um Nennung der Organisation gebeten.	Im Rahmen der Beteiligung nach § 4 (1) BauGB wurde das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW beteiligt. Es wurden keine Stellungnahmen abgegeben.	
20.	**Bürger 20 – Schreiben vom 27.11.2024**		
	Anlass der Mandatierung ist das oben angesprochene Verfahren zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes. Im hier betroffenen Plangebiet liegt das Grundstück Dreiers Gärten Nr. 28. Dieses steht im Eigentum der Firma. Betriebsgegenstand ist ein Bauunternehmen, welches sowohl im Hoch- als auch im Tiefbau tätig ist. Diesem Zweck dient auch das Grundstück an der Straße Dreiers Gärten. Hier befindet sich eine große Halle, in welcher Geräte und Materialien gelagert werden. Es findet ein erheblicher Ziel- und Quellverkehr mit entsprechenden Lärmimmissionen statt. Insgesamt ist das Lärmgeschehen auf diesem Grundstück in der hierfür erteilten Baugenehmigung aus dem Jahr 1984 keinen Lärmgrenzwerten unterworfen worden. In der hier verfahrensgegenständlichen 28. Flächennutzungsplanänderung wird dieses Grundstück erfasst. In der Bestandsaufnahme heißt es hierzu ausweislich der Begründung in Ziffer 1 .1 : *"Südlich dieses seit 2019 nicht mehr genutzten Firmengeländes liegen weitere gärtnerisch genutzte oder brachliegende Flächen sowie ein weiterer Gewerbebetrieb (Bauunternehmen)."* Nach dem beabsichtigten Planinhalt bildet dieses Grundstück den Teil einer umfangreichen Wohnbauflächendarstellung. Die städtebauliche Notwendigkeit hierfür wird in Ziffer 2.1 der Begründung aus dem anhaltenden Bedarf an Wohnungen in Eschweiler hergeleitet. Das hier betroffene Plangebiet sei besonders geeignet, weil Neubauflächen möglichst als Erweiterungen der bestehenden Siedlungsflächen entwickelt werden sollen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die anschließende Aufstellung von ggf. mehreren Bebauungsplänen ermögliche eine städtebaulich sinnvolle Fortführung der bestehenden Wohngebiete zwischen dem Siedlungsbereich "Am Vöckelsberg" und dem nördlichen Stadtzentrum. Ferner könne durch die Wiedernutzbarmachung der bestehenden	Das angesprochene Grundstück liegt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 42.3 – Dreiers Gärten -, der seit dem 30.09.1978 rechtskräftig ist und hier ein eingeschränktes Gewerbegebiet festsetzt. Das Gewerbegebiet wurde zum Schutz der angrenzenden vorhandenen Wohnbebauung mit einer Abstufung ausgewiesen. Im aktuellen Flächennutzungsplan wird der Bereich bisher als gewerbliche Baufläche dargestellt. Diese Nutzung setzt sich innerhalb des heute rechtskräftigen Flächennutzungsplanes Richtung Norden bis zur Autobahn fort. Aufgrund der Aufgabe des ehemaligen Fuchs/DEA-Geländes und des VALSPAR-Geländes besteht die Möglichkeit, diese Flächen aufgrund des dringenden Wohnungsbedarfs in der Stadt Eschweiler zu revitalisieren und hier zukünftig Wohnbauflächen darzustellen. Dieses Ziel gilt ebenso für die Flächen südlich der Straße ‚Dreiers Gärten', die bis auf die Fläche des Einwenders zurzeit nicht gewerblich genutzt werden. Zur Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist es sinnvoll, nicht nur eine Änderung im Bereich der brachliegenden Flächen vorzunehmen, sondern diese Änderung auch auf den Bereich des Bebauungsplanes 42.3 auszudehnen. Mit dieser Änderung des Flächennutzungsplans soll die Entwicklungsabsicht der Stadt unterstrichen werden, auch wenn seitens des Einwenders keine Bekundungen vorliegen, seine Flächen entsprechend umzuwandeln. Dies ist auch nicht erforderlich. Für die genehmigte Nutzung besteht Bestandsschutz. Allerdings unterliegt eine Betriebserweiterung bereits heute den Beschränkungen, die sich aus der Festsetzung des Bebauungsplanes 42/3 ergeben. Damit sind innerhalb des nördlichen Bereiches dieses Gewerbegebietes (im Bebauungsplan mit A gekennzeichnet) *„nur*	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	Brachflächen in weiten Teilen eine Inanspruchnahme bislang unbebauter Außenbereichsflächen vermieden werden. Dies mag städtebaupolitisch plausibel klingen, beantwortet aber nicht folgende sich aufdrängende Frage: Woher nimmt die Stadt die Sicherheit, dass das gewerblich genutzte Grundstück in eine Wohnnutzung umgewandelt wird? Zu dieser Planung wird hiermit namens der Mandantschaft ausdrücklich erklärt, dass bei ihr kein Interesse daran besteht, aus ihrem gewerblich nutzbaren Bauland künftig Wohnbauland zu machen. Die hier betroffene Fläche wird für die Aufrechterhaltung und Funktionsfähigkeit des Betriebes sowie seiner zukünftigen Entwicklung zwingend benötigt. In rechtlicher Hinsicht sei darauf hingewiesen, dass die hier praktizierte Vorgehensweise, eine bestandsgeschützte gewerbliche Nutzung zugunsten einer Wohnnutzung einfach zu überplanen, ohne sich über die Pläne des Grundstückseigentümers zu vergewissern, einen Abwägungsfehler und damit Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung darstellt. *Vgl. dazu etwa OVG Münster, Urteil vom 08. 03. 1993 - 11 a NE 53/89 -:"Der Rat der Antragsgegnerin hat durch die Ausweisung der allgemeinen und reinen Wohngebiete östlich und südlich des Betriebsgrundstücks der Antragstellerin gegen das Gebot der Konfliktbewältigung verstoßen. Der Prozessbevollmächtigte der Antragstellerin hat zu Recht darauf hingewiesen, dass der Rat der Antragsgegnerin die Konfliktlage zwischen gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung nur vermeintlich dadurch gelöst hat, dass das Betriebsgrundstück als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen worden ist. Das Gericht verkennt nicht,* dass *es dem Planungsträger an sich nicht verwehrt* ist, *eine in der Örtlichkeit vorgefundene bauliche Nutzung zu überplanen.* *Das setzt jedoch voraus, dass gewichtige Gründe für eine Umgestaltung des Gebietscharakters angeführt werden können und* dass *die erforderlichen Veränderungen -zumindest langfristig- als realisierbar erscheinen." (Unterstreichung durch den Unterzeichner)*	*Anlagen zulässig, die in den angrenzenden Wohngebieten keine störenden Immissionen verursachen."* Im südlichen Bereich (im Bebauungsplan mit B gekennzeichnet) *„sind nur die nach § 8 Abs. 3 BauNVO (1962) vorgesehenen Anlagen zulässig."*. Mit dieser Beschränkung ist auch eine unbegrenzte Ausdehnung der Lärmimmissionen ausgeschlossen und entsprechend angrenzende Wohnbebauung möglich. Solange der bestehende Bebauungsplan Nr 42.3 – Dreiers Gärten – nicht aufgehoben oder überplant wird, ändert sich weder die Genehmigungslage des Gewerbebetriebes noch die Erweiterungsmöglichkeiten. Die Grundstücksausnutzung bleibt weiterhin im Rahmen der Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans möglich. Die angesprochene Konfliktbewältigung wird im weiteren Bebauungsplanverfahren durch differenzierte Festsetzungen (z.B. nach §1 Abs. 10 BauNVO) gelöst werden. Die aufgezeigten Urteile beziehen sich auf Bebauungsplanverfahren und sind hier im Flächennutzungsplanänderungsverfahren nicht einschlägig. Im hier betrachteten Verfahren zeigt die Stadt mit der geplanten Änderung der Flächennutzungsplandarstellung von Gewerblichen Bauflächen in Wohnbauflächen ihr Ziel auf hier zentrumsnah ein Quartier mit überwiegender Wohnnutzung zu entwickeln. Zu den Zielen wird auf die Kapitel 1.2 und 1.3 in der Begründung verwiesen.	

	Bei Zugrundelegung dieser Maßstäbe der Rechtsprechung wird diese 28. Änderung des Flächennutzungsplanes und eine ihr folgende Konkretisierung durch einen Bebauungsplan vor Gericht keinen Bestand haben, da- wie in der obigen Erklärung manifestiertes seitens der Mandantschaft auch langfristig keine Zielsetzung gibt, diesen Betriebsstandort an der Straße Dreiers Gärten aufzugeben, um hier eine Wohnnutzung zu ermöglichen. Ergänzend ist in rechtlicher Hinsicht darauf hinzuweisen, dass gerade bei der Überplanung gewerblicher Nutzungen dem Belang nach einer künftigen Ausweitung des Betriebes ein hoher Stellenwert zukommt. *BVerwG, Urteil vom 05.11.1999-4 CN 3.99-* So liegt es hier: Die Firma ist am Markt erfolgreich und benötigt weitere Flächen, insbesondere für die Lagerung und das Abstellen von Fahrzeugen. An das o.g. Grundstück grenzt das Areal des früheren Produktionsstandortes der Firma „Lackfabrik Merckens" bzw. „VALSPAR Industries". Die Mandantschaft hat sich in der Vergangenheit bemüht, hier Flächen für die gewünschte Expansion zu erwerben, dabei allerdings keinen Erfolg gehabt. Gleichwohl dokumentiert dies das vitale Expansionsinteresse der Mandantschaft. Insgesamt zeichnet sich somit ab, dass die gewerbliche Nutzung an diesem Standort fortbestehen wird. Es gibt für diese Fläche keine belastbare Zukunftsprognose zugunsten einer Wohnnutzung. Damit aber scheidet auch für die unmittelbar umliegenden Flächen eine Wohnbaulandausweisung aus. Insoweit kann auf die bekannte lärmschutzrechtliche Problematik verwiesen werden, die unter dem Stichwort der unzulässigen „heranrückenden Wohnbebauung“ an eine immissionsträchtige bestandsgeschützte gewerbliche Nutzung hinlänglich bekannt sein dürfte. Insgesamt können und dürfen die Mandanten erwarten, dass die Stadt sich klar positioniert, wie man sich eigentlich die Zukunft dieses Gewerbegrundstücks vorstellt, wenn - wie bisher - nicht einmal der Versuch der Konsensfindung unternommen wird.		

Nr.	Behörde / Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
1.	**Bezirksregierung Arnsberg - Schreiben vom 09.09.2024**		
1.1	Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung (Planbereich) liegt über dem auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld *„Vereinigte Centrum und Ichenberg, Aue und Probstei“,* über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld *„Glückauf“,* über dem auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld *„Eschweiler Reserve – Grube“* und über dem auf Braunkohle verliehenen Bergwerksfeld *„Zukunft“.* Rechtsnachfolgerin der Eigentümerin der verliehenen Bergwerksfelder *„Vereinigte Centrum und Ichenberg, Aue und Probstei“, „Glückauf“* und *„Eschweiler Reserve - Grube“* ist die EBV GmbH (Myhler Straße 83 in 41836 Hückelhoven). Rechtsnachfolgerin der Eigentümerin des verliehenen Bergwerksfeldes *„Zukunft“* ist die RWE Power AG (RWE-Platz 2 in 45141 Essen). Soweit eine entsprechende grundsätzliche Abstimmung mit den beiden o.g. Rechtsnachfolgerinnen der Bergwerksfeldeigentümerinnen nicht bereits erfolgt ist, wird empfohlen, diese in Bezug auf mögliche zukünftige bergbauliche Planungen, zu bergbaulichen Einwirkungen aus bereits umgegangenem Bergbau sowie zu dort vorliegenden weiteren Informationen bzgl. bergschadensrelevanter Fragestellungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Möglicherweise liegen den Rechtsnachfolgerinnen der Bergwerksfeldeigentümerinnen auch Informationen zu Bergbau in dem betreffenden Bereich vor, der bei der Bezirksregierung Arnsberg nicht bekannt ist. Insbesondere sollte diesen dabei auch Gelegenheit gegeben werden, sich zum Erfordernis von Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Bergschäden zu äußern. Diese Fragestellung ist grundsätzlich privatrechtlich zwischen Grundeigentümer*in / Vorhabensträger*in und in diesem Fallen den beiden o.g. Rechtsnachfolgerinnen der Bergwerksfeldeigentümerinnen zu regeln.	Innerhalb der Begründung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes wird darauf hingewiesen, dass sich der Änderungsbereich über auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeldern befindet. Die Rechtsnachfolger der ehemaligen Eigentümer wurden bereits am Verfahren beteiligt. Von der EBV GmbH wurden keine Bedenken oder Anregungen geäußert, eine Kennzeichnung nach § 9 Abs. 5 BauGB ist nicht erforderlich. Die RWE Power Aktiengesellschaft wurde gleichfalls beteiligt. Eine Stellungnahme wurde nicht abgegeben.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Unabhängig der vorgenannten privatrechtlichen Aspekte wird mitgeteilt, dass in den hier derzeitig vorliegenden Unterlagen im Planbereich kein heute noch einwirkungsrelevanter Abbau von Mineralien urkundlich dokumentiert ist.		
1.2	Der Planbereich ist nach den vorliegenden Unterlagen (Differenzenpläne Stand 01.10.2018 aus dem Revierbericht, Bericht 1, Auswirkungen der Grundwasserabsenkung, des Sammelbescheides Az.: 61.42.63 -2000-1-) von durch Sümpfungsmaßnahmen des Braunkohlenbergbausbedingten Grundwasserabsenkungen betroffen. Demnach liegt der Planbereich im Grenzbereich vorhandener Auswirkungen von Sümpfungsmaßnahmen. Für die Stellungnahme wurden folgende Grundwasserleiter (nach Einteilung von Schneider & Thiele, 1965) betrachtet: Oberes Stockwerk, 9B, 8, 7, 6D, 6B, 2- 5, 09, 07 Kölner Scholle, 05 Kölner Scholle. <u>Folgendes sollte berücksichtigt werden:</u> Die Grundwasserabsenkungen werden, bedingt durch den fortschreitenden Betrieb der Braunkohlentagebaue, noch über einen längeren Zeitraum wirksam bleiben. Eine Zunahme der Beeinflussung der Grundwasserstände im Planbereich in den nächsten Jahren ist nach heutigem Kenntnisstand nicht auszuschließen. Ferner ist nach Beendigung der bergbaulichen Sümpfungsmaßnahmen ein Grundwasserwiederanstieg zu erwarten. Sowohl im Zuge der Grundwasserabsenkung für den Braunkohletagebau als auch bei einem späteren Grundwasserwiederanstieg sind hierdurch bedingte Bodenbewegungen möglich. Diese können bei bestimmten geologischen Situationen zu Schäden an der Tagesoberfläche führen. Die Änderungen der Grundwasserflurabstände sowie die Möglichkeit von Bodenbewegungen sollten bei Planungen und zukünftigen Bauvorhaben Berücksichtigung finden. Es wird empfohlen, hierzu eine Anfrage an die o.g. RWE Power AG sowie für konkrete Grundwasserdaten an den Erftverband (Am Erftverband 6 in 50126 Bergheim) zu stellen.	Innerhalb der Begründung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes wird darauf hingewiesen, dass sich der Änderungsbereich im Grenzbereich vorhandener Auswirkungen von Sümpfungsmaßnahmen der braunkohlebergbaubedingten Grundwasserabsenkungen befindet. Eine Zunahme der Beeinflussung der Grundwasserstände im Änderungsbereich in den folgenden Jahren kann nicht ausgeschlossen werden. Nach Beendigung der Sümpfungsmaßnahmen ist ein Wiederanstieg des Grundwassers zu erwarten. Daraus können Bodenbewegungen erfolgen. Die RWE Power AG wurde bereits am Verfahren beteiligt, hat aber im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB keine Stellungnahme abgegeben. Der Erftverband hat sich mit Schreiben vom 24.07.2024 (Stellungnahme 9) geäußert. Die Grundwasserflurabstände werden im Rahmen der Erstellung der Entwässerungskonzepte zu den nachgeordneten Bebauungsplänen abgefragt.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.3	Der Planbereich liegt über den Erlaubnisfeldern *„Weisweiler“* und *„Aachen – Weisweiler“*. Inhaberin der Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken *„Weisweiler“* ist die RWE Power AG. Inhaberin der Erlaubnis zu wissenschaftlichen Zwecken *„Aachen – Weisweiler* ist die Fraunhofer Zentrale in München. Die erteilten Erlaubnisse gewähren das befristete Recht zur Aufsuchung des Bodenschatzes „Erdwärme“ innerhalb der festgelegten Feldesgrenzen. Unter dem „Aufsuchen“ versteht man Tätigkeiten zur Feststellung (Untersuchung) des Vorhandenseins und der Ausdehnung eines Bodenschatzes. Die erteilte Erlaubnis gestattet noch keinerlei konkrete Maßnahmen, wie z.B. Untersuchungsbohrungen, sodass Umweltauswirkungen in diesem Stadium allein aufgrund der Erlaubnis nicht hervorgerufen werden können.	Innerhalb der Begründung erfolgt der Hinweis, dass der Änderungsbereich über zwei Erlaubnisfeldern liegt. Erlaubnisse dienen der Aufsuchung von ‚Erdwärme‘. Damit sind jedoch keine konkreten Maßnahmen erlaubt.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
2.	**Amprion - Schreiben vom 12.08.2024**		
	Der Geltungsbereich der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes liegt in einem Abstand von ca. 300 m südlich zur im Betreff (110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Verlautenheide – Zukunft, Bl. 4176 Maste 27 bis 29) genannten Höchstspannungsfreileitung von Amprion. Die Leitungsführung ist bereits nachrichtlich in dem Entwurf der Planzeichnung zur 28. Flächennutzungsplanänderung dargestellt. Der Landesentwicklungsplan NRW sieht unter dem Punkt 8.2-3 als Grundsatz der Raumordnung vor, dass bei der bauplanungsrechtlichen Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch, die dem Wohnen dienen oder in denen Anlagen vergleichbarer Sensibilität zulässig sind, nach Möglichkeit ein Abstand von mindestens 400 m zu rechtlich gesicherten Trassen von Höchstspannungsfreileitungen (220-kV oder mehr) eingehalten werden soll. Es wird um Berücksichtigung bei der weiteren Abgrenzung der neuen Wohngebiete gebeten. Gegen die Ausweisung der Flächen für Feuerwehr, Gewerbe und Grünflächen für Dauerkleingärten werden keine Einwendungen vorgebracht.	Ein Grundsatz der Raumordnung kann auf Ebene der Bauleitplanung überwunden werden. Die Höchstspannungsfreileitung liegt nördlich des Lärmschutzwalls der Autobahn. Da im Norden des Änderungsbereiches eine Fläche für den Gemeinbedarf Zweckbestimmung ‚Feuerwehr‘, gewerbliche Bauflächen und Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Dauerkleingärten‘ vorgesehen sind, kann der vorgenannte Abstand für die Wohngebiete in diesen Bereichen eingehalten werden. Lediglich südlich der vorgesehenen Grünfläche mit der Zweckbestimmung ‚Dauerkleingärten‘ liegt der Abstand der geplanten Wohnbaufläche zur Leitung bei 350 m. Entsprechende Festsetzungen sind in den nachgelagerten Bebauungsplanverfahren zu treffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Dieses Antwortschreiben ergeht auch namens und im Auftrag der Westnetz GmbH als Eigentümerin und Betreiberin, der die betroffene Leitungsanlage teilweise zur Mitbenutzung überlassen wurde.		
3.	**ASEAG - Schreiben vom 12.07.2024**		
	Seitens der ASEAG bestehen grundsätzlich keine Bedenken hinsichtlich der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-. Das Gebiet ist ausreichend durch die an der Jülicher Straße liegende Haltestelle Liebfrauenstraße durch den Öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Von hier bestehen umsteigefreie Verbindungen Richtung Eschweiler Bushof und Dürwiß. Es wird darauf hingewiesen, dass die beiden Haltestellen noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut sind. Für die vollständige Barrierefreiheit sind Leitelemente in den Haltestellenbereich zu integrieren.	Aufgrund der bestehenden Haltestellen an der Jülicher Straße ist eine ausreichende Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr gewährleistet. Die geplante Anbindung an die Jülicher Straße soll im Rahmen des nachgeordneten Bebauungsplanes so dimensioniert werden, dass sie von Bussen befahren werden kann. Die Barrierefreiheit von ÖPNV-Haltestellen ist nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4.	**Autobahn GmbH - Schreiben vom 13.09.2024**		
4.1	Die Niederlassung Rheinland der Autobahn GmbH des Bundes ist für den Betrieb und die Unterhaltung der nördlich des Plangebietes in Entfernung von ca. 40 m verlaufenden A4, Abschnitt 5,1 zuständig. Im Zusammenhang mit dem Vorhaben dürfen durch die künftig geplanten Entwicklungen im Stadtgebiet keine Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit oder der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im umliegenden klassifizierten Straßennetz ausgelöst werden. Die verkehrliche Erschließung ist durch nachgeordnete Verfahren zu sichern. Seitens der Straßenbauverwaltung wird darauf hingewiesen, dass eine leistungsfähige und sichere Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz bei Realisierung des o.a. Vorhabens in jedem Fall sicherzustellen ist.	Zur Überprüfung des bestehenden Straßennetzes und der Auswirkungen durch die zukünftige bauliche Nutzung wurde ein Verkehrsgutachten beauftragt. Das Verkehrsgutachten wurde für den Bebauungsplan 14 - Jülicher Straße / Friedensstraße - erstellt, berücksichtigt aber auch die Verkehre des hier betrachteten Änderungsbereiches. Für die maßgeblichen Knotenpunkte im Verlauf der Jülicher Straße sind laut Gutachten gute bis ausreichende Verkehrsqualitäten zu erwarten (Quelle: Verkehrsuntersuchung, IVV, Aachen, 29.11.2024). Die verkehrliche Erschließung des Änderungsbereiches wird in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren konkretisiert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.2	Es erfolgt der Hinweis, dass gegenüber der Straßenbauverwaltung weder jetzt noch zukünftig aus dieser Planung Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz oder ggfls. erforderlich werdende Maßnahmen bzgl. der Schadstoffausbreitung geltend gemacht werden können. Es ist zudem zu beachten, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von Einrichtungen der Autobahn GmbH nicht auszuschließen ist. Zu gegebener Zeit wird daher um Mitteilung der planexternen Flächen gebeten.	Der Sachverhalt bezüglich nicht bestehender Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen oder andere ggf. erforderliche Maßnahmen ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die Autobahn GmbH wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erneut beteiligt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4.3	Weiterhin sind die Bestimmungen des Fernstraßengesetzes (FStrG) zu beachten. Die Darstellung der 40 m Anbauverbotszone und der Anbaubeschränkungszone gemäß§ 9 FStrG an der BAB A 4 sind in der Planzeichnung gemäß§ 5 Absatz 4 Baugesetzbuch noch darzustellen. In der Legende ist zur Klarstellung der entsprechende Paragraf zu den beiden benannten Zonen zu benennen (Anbauverbotszone § 9 Absatz 1 FStrG und Anbaubeschränkungszone § 9 Absatz 2 FStrG).	Die genannten Aspekte sind nicht Regelungsinhalt des Flächennutzungsplanes, sondern der nachgelagerten Bebauungsplanverfahren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4.4	Folgende Inhalte sind als textliche Festsetzungen in der Planzeichnung und in den Textteil der Begründung zur Änderung des FNP gemäß § 5 Absatz 4 Baugesetzbuch zur Konkretisierung aufzunehmen: Anbaurechtliche Belange§ 9 FStrG 1. Längs der Autobahn dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, nicht errichtet werden, § 9 Abs. 1 FStrG. Dies gilt auch entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs. 2. Gemäß§ 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden.	Die genannten Aspekte sind nicht Regelungsinhalt des Flächennutzungsplanes, sondern der nachgelagerten Bebauungsplanverfahren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	3. Konkrete Bauvorhaben (auch baurechtlich verfahrensfreie Vorhaben) im Bereich der Anbauverbots- und Beschränkungszonen bedürfen der Beteiligung/Genehmigung/Zustimmung des Fernstraßenbundesamtes.		
5.	**Bundesnetzagentur, Richtfunk - Schreiben vom 08.08.2024**		
	Da eine Betroffenheit des Richtfunks durch die Planung unwahrscheinlich ist, erfolgt keine weitere Bewertung. Ein möglicher Grund dafür ist: 1. Die Baumaßnahme weist eine geringe Bauhöhe auf. Es handelt sich dabei um einen Bebauungsplan mit einer Bauhöhe von unter 20 Meter bzw. um eine• Planung einer Solar- / Photovoltaik-Freifläche. Eine Richtfunk-Untersuchung zu solchen Planungen ist nicht erforderlich. 2. Es handelt sich um eine Maßnahme mit einer unveränderten Bauhöhe, z. B. Flurbereinigung, Landschaftsschutz, unterirdische Leitung oder Aufhebungsverfahren. 3. Flächennutzungspläne, Regionalpläne, Raumordnungspläne oder Entwicklungsprogramme sind planungsrechtliche Maßnahmen, die sich in einem früheren Planungsstadium befinden. Im nachgelagerten Verfahren wird konkrete Baumaßnahme erneut angefragt. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Bundesnetzagentur im Bereich Funkbetroffenheit keine Stellungnahme im Sinne des § 4 Abs. 2 BauGB abgibt. Der Aufgabenbereich der Bundesnetzagentur im Bereich der Frequenzverwaltung ergibt sich aus den Vorschriften des Teils 6 des Telekommunikationsgesetzes ("Frequenzordnung"). Die danach gemäß § 88 TKG bestehende Aufgabe der Bundesnetzagentur zur Sicherstellung einer effizienten und störungsfreien Frequenznutzung bezieht sich auf die physikalischen Auswirkungen von verschiedenen Frequenznutzungen untereinander, jedoch nicht auf Beeinträchtigungen von Frequenznutzungen durch Bauwerke. Letztere sind keine Funkstörungen im Sinne des Telekommunikationsgesetzes. Sofern also die Bundesnetzagentur Informationen über Frequenzzuteilungsnehmer im zu beplanenden Bereich übermittelt, geschieht dies nicht in Ausfüllung ihres eigenen Aufgabenbereichs, sondern im Rahmen von Amtshilfe nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 VwVfG. Nach § 5 Abs. 3 Nr. 2 VwVfG.	Aufgrund der Änderung eines Flächennutzungsplanes, in der keine Gebäudehöhen normiert werden, wird seitens der Bundesnetzagentur keine Bewertung vorgenommen. Diese Bewertung erfolgt in den nachgeordneten Bebauungsplanverfahren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6.	**Bundesnetzagentur, Richtfunk - Schreiben vom 23.08.2024**		
	Auf Grundlage der Angaben wurde eine Überprüfung auf Beeinträchtigungen von funktechnischen Einrichtungen wie Richtfunkstrecken, Radaren, radioastronomischen Einrichtungen sowie Funkmessstellen der Bundesnetzagentur (BNetzA) durchgeführt. Störungen sollen vermieden werden. BETREIBER RICHTFUNK AKTIV: Plusnet GmbH Telefónica Germany Vodafone GmbH BETREIBER RADARE: Es sind keine Radare betroffen. BEIREIBER RADIOASTRONÖMIE: Es sind keine Radioastronomie Stationen betroffen. FUNKMESSSTATIONEN DER BNETZA: Es sind keine Funkmessstandorte der BNetzA betroffen.	Im Änderungsbereich sind nach Aussage der Bundesnetzagentur drei Richtfunkbetreiber aktiv. Die Richtfunkbetreiber werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erneut beteiligt. Bzgl. Radar, Radioastronomie und Funkmessstationen sind keine Betreiber betroffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
7.	**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr - Schreiben vom 12.07.2024**		
	Gegen das Vorhaben hat die Bundeswehr folgende Bedenken, Einwände bzw. Anmerkungen. Die beabsichtigte Maßnahme befindet sich - im Bereich einer aktiven Pipeline Würselen-Altenrath - im Bereich des Militärstraßengrundnetzes A4 - im Zuständigkeitsbereich des Flugplatzes Geilenkirchen Es wird darauf hingewiesen, dass sich das Plangebiet im Bereich einer militärischen Flugzone befindet. Hier ist mit Lärm- /und Abgasimmissionen zu rechnen. Spätere Ersatzansprüche gegen die Bundeswehr können nicht anerkannt werden. Es kann im Genehmigungsverfahren, aufgrund der Lage innerhalb des Interessengebietes, zu Bauhöhenbeschränkungen, Verschiebungen oder Ablehnungen kommen.	Die genannte Pipeline wurde bereits entsprechend nachrichtlich in die Planzeichnung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes eingetragen. Innerhalb der Begründung zur FNP-Änderung wird auf die militärische Flugzone hingewiesen.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

8.	**EBV GmbH - Schreiben vom 10.09.2024**		
	Zur Änderung des o.g. Flächennutzungsplans werden keine Bedenken erhoben. Eine Kennzeichnung nach § 5 (3) 2. BauGB ist nicht erforderlich.	Es wurden keine Bedenken geäußert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9.	**Erftverband - Schreiben vom 24.07.2024**		
	Leitungen, Messstellen und Anlagen des Erftverbandes sind derzeit durch die v. g. Maßnahme nicht betroffen. Daher bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht seitens des Erftverbandes keine Bedenken.	Es wurden keine Bedenken geäußert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10.	**Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH – Schreiben vom 23.09.2024**		
	Zuständigkeitshalber wurde die Anfrage an folgende Dienststelle zur Beantwortung abgegeben: Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat mit Schreiben vom 12.07.2024 geantwortet, siehe Stellungnahme der Verwaltung unter Punkt 7.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
11.	**GASCADE Gastransport GmbH - Schreiben vom 31.07.2024**		
11.1	Die Antwort erfolgt auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber SEFE Energy GmbH (Rechtsnachfolgerin der WINGAS GmbH) sowie NEL Gastransport GmbH. Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung der Anlagen wird mitgeteilt, dass die Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein.	Keine Betroffenheit.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
11.2	Für Kompensationsmaßnahmen muss sichergestellt sein, dass diese die Anlagen der GASCADE nicht beeinträchtigen und nicht im Schutzstreifen dieser Anlagen stattfinden werden. Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, sind diese ebenfalls mit entsprechenden Planunterlagen zur Stellungnahme vorzulegen. Eine Auflistung der Flurstücke in der Begründung oder im Umweltbericht ist nicht ausreichend.	Die GASCADE Gastransport GmbH wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erneut beteiligt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

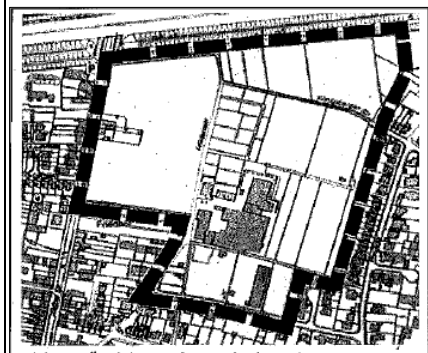
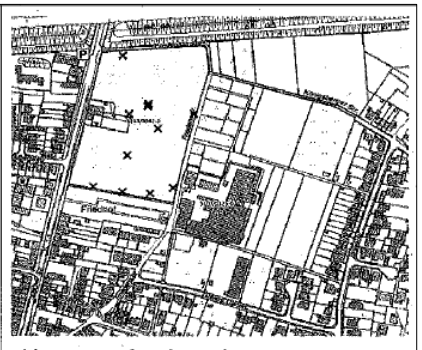
11.3	Es wird darauf hingewiesen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen.	Die Betreiber anderer Kabel und Leitungen, soweit bekannt, wurden bereits am Verfahren beteiligt.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
12.	**GasLINE GmbH – Schreiben vom 12.07.2024**		
12.1	Versorgungsleitungen der GasLINE GmbH sind im Änderungsbereich nicht betroffen.	Keine Betroffenheit.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
12.2	Es wird darauf hingewiesen, dass innerhalb des Änderungsbereiches eine Produktenleitung I Kabelschutzrohranlage verläuft, die von nachfolgender Gesellschaft beauskunftet wird: GasLINE Trasse in Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südwest Fachcenter für Informationstechnik und -Sicherheit - Im Altach 8 in 71679 Asperg	Die angesprochene Kabelschutzrohranlage verläuft außerhalb des Änderungsbereiches unmittelbar angrenzend an die Fahrbahn der Autobahn A 4 innerhalb des aufgeschütteten Walls.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
13.	**Geologischer Dienst NRW – Schreiben vom 08.08.2024**		
13.1	Zum Änderungsverfahren werden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung folgende Informationen und Hinweise gegeben: **Erdbebengefährdung** Es wird auf die Bewertung der Erdbebengefährdung hingewiesen, die bei Planung und Bemessung üblicher Hochbauten gemäß den Technischen Baubestimmungen des Landes NRW mit DIN 4149:2005-04 "Bauten in deutschen Erdbebengebieten" zu berücksichtigen ist. Die Erdbebengefährdung wird in DIN 4149:2005 durch die Zuordnung zu Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen eingestuft, die anhand der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland 1 : 350 000, Bundesland Nordrhein-Westfalen (Geologischer Dienst NRW 2006) bestimmt werden. In den Technischen Baubestimmungen des Landes Nordrhein-Westfalen wird auf die Verwendung dieser Kartengrundlage explizit hingewiesen.	In der Begründung der Flächennutzungsplanänderung wird auf die Erdbebengefährdung hingewiesen.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Der Änderungsbereich liegt in der Stadt Eschweiler, Gemarkung Eschweiler und ist der Erdbebenzone 3 sowie der geologischen Untergrundklasse T zuzuordnen. Anwendungsteile, die nicht durch DIN 4149 abgedeckt werden, sind als Stand der Technik zu berücksichtigen. Dies betrifft hier insbesondere DIN EN 1998, Teil 4 "Silos, Tankbauwerke, und Rohrleitungen", Teil 5 "Gründungen, Stützbauwerke und geotechnische Aspekte" und Teil 6 "Türme, Masten und Schornsteine".		
13.2	**Baugrund** Der Untergrund im Änderungsbereich besteht aus mehreren Metern mächtigem Löss/Lösslehm (Schluff, schwach tonig, schwach feinsandig) über Sanden und Kiesen der Älteren Hauptterrasse (Pleistozän, Quartär). Am nordöstlichen Rand und durch den südwestlichen Teil des Änderungsbereiches verläuft in Nordwest/Südost- Richtung eine tektonische Störung. Diese Störungen sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Geologischen Dienstes NRW nicht seismisch aktiv.	Der Bodenaufbau wird innerhalb der Begründung der Flächennutzungsplanänderung beschrieben. Auf die tektonischen Störungen und deren seismische Inaktivität wird ebenfalls hingewiesen.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	Der Änderungsbereich befindet sich im durch Sümpfungsmaßnahmen des Braunkohlebergbaus beeinflussten Bereich. Hierdurch kann es zu Bodenbewegungen kommen, in Bereichen mit inhomogenem Untergrund möglicherweise auch zu ungleichmäßigen Bewegungen.	Innerhalb der Begründung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes wird darauf hingewiesen, dass sich der Änderungsbereich im Grenzbereich vorhandener Auswirkungen von Sümpfungsmaßnahmen befindet und es hierdurch zu Bodenbewegungen kommen kann.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt
	Zur Klärung der genauen Lage der oben genannten Störungen und zu den Auswirkungen der Sümpfungsmaßnahmen auf die Tagesoberfläche wird empfohlen, soweit dies nicht bereits geschehen ist, eine Anfrage bei der RWE Power AG zu stellen.	Die RWE Power AG wurde bereits am Verfahren beteiligt, hat aber im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB keine Stellungnahme abgegeben. Im Rahmen der Offenlage erfolgt eine erneute Beteiligung.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
13.3	**Schutzgut Boden** Informationen zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (Umweltbericht) für das Schutzgut Boden, zur Verwendung von Mutterboden sowie zur Nutzung der Karte der schutzwürdigen Böden: <u>Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Boden</u> Nach der Karte der schutzwürdigen Böden des GEOportal.NRW sind im Rahmen der Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes die betroffenen Böden, deren Bodenschutzstufen und Bodenfunktionen zu benennen. Zudem sind die Folgen des Eingriffs auf das Schutzgut Boden zu bewerten.	Innerhalb der Begründung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes wird das Schutzgut Boden beschrieben und bewertet.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	Kompensationsmaßnahmen für den Verlust an schutzwürdigen Böden sind folgender Veröffentlichung zu entnehmen: Bodenschutz in der Umweltprüfung nach BauGB - Leitfaden für die Praxis der Bodenschutzbehörden in der Bauleitplanung. <u>Verwendung von Mutterboden</u> Nach§ 202 BauGB in Verbindung mit DIN 18915 ist bei Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen der Oberboden (Mutterboden) in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung zu schützen. Er ist vordringlich im Plangebiet zu sichern, zur Wiederverwendung zu lagern und später wieder einzubauen.	Die Ermittlung des erforderlichen Ausgleichs erfolgt im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne. Die genannten Aspekte sind nicht Regelungsinhalt des Flächennutzungsplanes, sondern der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
14.	**IHK Aachen - Schreiben vom 13.09.2024**		
	Gegen die Absicht der Stadt Eschweiler bestehen seitens der Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen grundsätzlich keine Bedenken. Allerdings gehen durch Planung bisher gewerblich genutzte bzw. für eine gewerbliche Nutzung vorgesehene Flächen verloren. Da insgesamt aber ein Mangel an Gewerbeflächen – nicht nur in Eschweiler, sondern in der Städteregion Aachen – festzustellen ist, sollten diese Flächen an anderer Stelle im Stadtgebiet ersetzt werden.	Eine Nutzung als gewerbliche Baufläche wurde lange Zeit verfolgt. Aufgrund der dringenden Notwendigkeit der Schaffung von Wohnraum und eines neuen Standortes für die Hauptfeuerwache werden die Flächen nun entsprechend entwickelt. Im Bereich des Kraftwerkes werden zudem neue gewerbliche Bauflächen geschaffen.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
15.	**PLEdoc GmbH – Schreiben vom 12.07.2024**		
	Es wird mitgeteilt, dass von PLEdoc verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden: • OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen	Keine Betroffenheit.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen		
16.	**Plusnet (EnBW) - Schreiben vom 04.09.2024**		
	Da dieses Bauvorhaben an das von der Jülicher Straße angrenzt, wird bei Gebäudehöhen unter 14 m voraussichtlich nicht von einer Beeinträchtigung der Richtfunkstrecke ausgegangen.	Im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung werden keine Gebäudehöhen festgesetzt. Der Richtfunknetzbetreiber wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erneut beteiligt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
17.	**Regionetz GmbH – Schreiben vom 12.07.2024**		
	In dem Änderungsbereich befinden sich Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH. Diese Anlagen dürfen nicht überbaut und überpflanzt werden. Zu den Versorgungsanlagen müssen folgende Regel-Mindestabstände eingehalten werden: Bei Strom- /Signalkabeln: 0,30 m 11 0-kV-Kabeln: 1,00 m Gas- und Wasserrohrleitungen DN < 300: 0,50 m Gas- und Wasserrohrleitungen DN ≥ 300: 0,80 m Falls oben angeführte Mindestabstände zu den Versorgungsanlagen der Regienetz GmbH ausnahmsweise nicht eingehalten werden können, ist eine besondere Abstimmung mit der Fachabteilung durchzuführen. Bei Baugruben, deren Sohle unter dem Niveau der Versorgungsleitungen liegt, ist zwischen Grabenwand und den Versorgungsleitungen ein ausreichender seitlicher Abstand einzuhalten, so dass eine Gefährdung der Anlagen mit Sicherheit ausgeschlossen ist. Es ist besondere Sorgfalt auf den Grabenverbau und die Verfüllung zu legen, um ein Nachsacken des Bodens und hierdurch einen Bruch der Versorgungsleitungen zu vermeiden. Das Bauverfahren ist so zu wählen, dass die vorhandenen Versorgungsanlagen nicht durch äußere Einwirkungen, z. B. Erschütterungen, Setzungen, Lasten usw., beschädigt werden. Bei Setzungen werden die Versorgungsleitungen auf Kosten des Verursachers regelmäßig überprüft. In Leitungsnähe und Kreuzungsbereichen ist	Die genannten Aspekte sind nicht Regelungsinhalt des Flächennutzungsplanes, sondern sind im Rahmen der Erschließungsplanungen für die nachgeordneten Bebauungspläne zu berücksichtigen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Handschachtung erforderlich. Es wird um frühzeitige Kontaktaufnahme mit der Regionetz GmbH zur Erschließung des Gebietes mit Trinkwasser und Versorgung mit elektrischer Energie gebeten. Es wird davon ausgegangen, dass umfangreiche Maßnahmen (ggf. auch außerhalb des Gebietes) nötig sind. Auf dem Gebiet befinden sich z.Zt. Versorgungseinrichtungen der Regionetz. Diese sind für die Versorgung des umliegenden Gebiets unerlässlich. Es wird um Beachtung gebeten.		
18.	**StädteRegion Aachen – Schreiben vom 12.09.2024**		
18.1	Die Städte Region Aachen nimmt zur vorgelegten Bauleitplanung wie folgt Stellung: **A 70 – Umweltamt** **<u>Allgemeiner Gewässerschutz</u>** Es bestehen keine Bedenken. Detaillierte Regelungen werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens festgelegt. **<u>Immissionsschutz</u>** Belange nicht betroffen	Es wurden keine Bedenken geäußert. Es wurden keine Bedenken geäußert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
18.2	**<u>Bodenschutz und Altlasten:</u>** Aus Sicht Bodenschutz/Altlasten kann derzeit keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden, weil der Umweltbericht und die Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nicht vorliegen. Es wird auf Folgendes hingewiesen: *Altlasten:* Wie in der Begründung beschrieben, befinden sich im Plangebiet zwei Flächen, die im Kataster über altlastenverdächtige Flächen und Altlasten unter den Nummern 5103/0042 und 5103/0325 geführt werden. Eine Übersicht zum FNP-Gebiet und den Altstandorten enthalten die Abbildungen 1 und 2.	Der Umweltbericht zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes und die dafür erforderlichen Gutachten wie Bodengutachten, Artenschutzvorprüfung werden zur Offenlage vorgelegt. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung in Form von Eingriffs- und Ausgleichsbilanzen wird im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne erstellt. Die im Kataster über altlastenverdächtige Flächen und Altlasten geführten Flächen sind in der Begründung aufgeführt. Die westliche Fläche (5103/0042) ist im heutigen Flächennutzungsplan bereits als Fläche gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Diese Fläche wurde auch im Änderungsentwurf entsprechend gekennzeichnet. Die östliche Fläche	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	 Abb. 1: Änderungsbereich der 28. FNP-Änderung – Nördlich Dreiers Gärten –  Abb. 2: Lage der Altstandorte Kataster-Nr. 5103/0042 und 5103/0325 Die Altlasten werden in der Begründung Teil A aufgeführt und demnach im weiteren Verfahren ergänzt. Bis jetzt noch nicht berücksichtigt ist, dass im Bereich der heutigen landwirtschaftlichen Nutzflächen im Jahr 2019 Cadmium-Gehalte festgestellt wurden, die in Hinblick auf die Nutzung der Flächen für den Nahrungsmittelanbau untersucht wurden. Hier gab es Auffälligkeiten. Ebenso zeigt die Bodenbelastungskarte für diese Teilflächen erhöhte Schwermetallgehalte. Im weiteren Verfahren ist in Hinblick auf die geplante Nutzung als Wohnbaufläche eine Gefährdungsabschätzung (Orientierende Untersuchungen) erforderlich. *Bodenschutz:* Unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Bodeneingriffe sind entweder auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG sowie § 1 a Abs. 3 BauGB). Hierbei sollten auch bodendienliche. Maßnahmen (z. B. Oberbodenauftrag, Entsiegelung, Rekultivierung oder Erosionsschutz) in Erwägung gezogen werden, die tatsächlich auf den Ausgleich von Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen abzielen.	(5103/0325) wurde nun ebenfalls im Änderungsentwurf gekennzeichnet. Der Umgang mit den altlastenverdächtigen Flächen wird in der Begründung erläutert. Der Umgang mit den Cadmium- und Schwermetallgehalten im Bereich der heutigen landwirtschaftlichen Nutzflächen wird ebenfalls in der Begründung erläutert. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine detaillierte Gefährdungsabschätzung hinsichtlich der Nutzung als Wohnbaufläche. Die Ermittlung des Bodeneingriffs erfolgt im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne. Die Eingriffe und deren Ausgleich werden innerhalb der zu erarbeitenden Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierungen beschrieben und argumentativ bewertet. Des Weiteren werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltberichte der nachgeordneten Bebauungspläne aufgeführt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
18.3	**<u>Natur und Landschaft</u>** Zur geplanten Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 28 "Nördlich Dreiers Gärten" bestehen aus landschaftspflegerischer Sicht grundsätzlich keine Bedenken. Eine abschließende Stellungnahme kann zum aktuellen Zeitpunkt jedoch noch nicht erfolgen.		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist das Vorhaben als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten. Der Eingriffsverursacher ist verpflichtet, diese Eingriffe durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Zur Beurteilung der durch die geplante Flächennutzungsänderung zu erwartendem Eingriff in Natur und Landschaft und zur Ermittlung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ist ein Landschaftspflegerischer Begleitplan vorzulegen. In diesem Gutachten sind auch die artenschutzrechtlichen Belange abzuprüfen um auszuschließen, dass das Plangebiet Tierarten einen Lebensraum bietet, die unter den besonderen bzw. strengen Schutz des BNatSchG fallen.	Die Bewertung des Eingriffs in Natur und Landschaft erfolgt im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne. Innerhalb dieser Bewertungen wird der jeweils erforderliche Ausgleich formuliert und als Festsetzung in den jeweiligen Bebauungsplan übernommen. Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens wird ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Bezüglich des Artenschutzes ist eine Vorprüfung der Stufe I vorgenommen worden. (28. Änderung des Flächennutzungsplanes, Vorprüfung der Artenschutzbelange Stufe I, Büro für Umweltplanung, Dipl. Biol. U. Haese, Stolberg, März 2025) Diese Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass weitere Untersuchungen im Rahmen einer Artenschutzprüfung der Stufe II und im Rahmen einer orientierenden Fledermausuntersuchung erforderlich sind Diese werden gleichfalls im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Je nach Ergebnis dieser Untersuchungen sind Kompensationsverpflichtungen vorzunehmen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
18.4	**S 64 – Mobilität und Klimaschutz** **<u>Regionalentwicklung</u>** Zum Änderungsverfahren bestehen von Seiten der Regionalentwicklung grundsätzlich keine Bedenken. **<u>Straßenbau und Radverkehr</u>** Es bestehen aus straßenbaurechtlicher und straßenverkehrsrechtlicher Sicht zum o.g. Projekt keine Bedenken, soweit S 64 als Baulastträger und / oder Straßenverkehrsbehörde zuständig ist.	Es wurden keine Bedenken geäußert. Es wurden keine Bedenken geäußert	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
19.	**Deutsche Telekom GmbH - West - Schreiben vom 09.09.2024**		
	Zur Versorgung des neuen Baugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und außerhalb des Plangebiets einer Prüfung vorbehalten. Es wird um Mitteilung gebeten, welche eigenen oder bekannten	Die genannten Aspekte sind nicht Regelungsinhalt des Flächennutzungsplans.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Maßnahmen Dritter im Bereich des Plangebietes stattfinden werden. Bei positivem Ergebnis der Prüfung kann, aus wirtschaftlichen Gründen, eine unterirdische Versorgung des Neubaugebietes durch die Telekom Deutschland GmbH nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung möglich sein. Es ist sicherzustellen, dass- für den Ausbau des Telekommunikationsliniennetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte. unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist. - auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten der Telekom Deutschland GmbH als zu belastende Fläche festzusetzen entsprechend § 9 (1) Ziffer 21 BauGB eingeräumt wird. - eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt. - die geplanten Verkehrswege in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden - dem Vorhabenträger auferlegt wird, dass dieser für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufstellt.		
20.	**Thyssengas GmbH - Schreiben vom 15.07.2024**		
20.1	Innerhalb des Änderungsbereiches verläuft eine stillgelegte Gasfernleitung der Thyssengas GmbH. Die Gasfernleitung liegt innerhalb eines Schutzstreifens, in dem aufgrund technischer Vorschriften bestimmte Nutzungen und Tätigkeiten untersagt sind. Stillgelegte Gasfernleitungen sind bis zur Freigabe durch den Leitungsbetreiber wie in Betrieb befindliche Leitungen zu behandeln. Es wird darauf hingewiesen, dass aus Sicherheitsgründen die Demontage nur von Thyssengas vorgenommen werden darf. Eine Überbauung des Schutzstreifens ist nicht möglich, da das Errichten von geschlossenen Bauwerken und sonstigen baulichen Anlagen (inklusiv Fundamente, Gebäude, Garagen, Carports, Zäune, Lärmschutzwände, Überdachungen, etc.) jeglicher Art innerhalb des Schutzstreifens gemäß den für diese Leitung gültigen Regeln des DVGW (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V.) nicht gestattet ist. Darüber	Die Lage der Thyssengasleitung wird bereits im bestehenden Flächennutzungsplan dargestellt. Diese Kennzeichnung bleibt trotz Stilllegung der Leitung erhalten. Allerdings liegt die Leitung außerhalb des Bereiches der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes. Innerhalb der nachgeordneten Bebauungspläne werden die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen berücksichtigt, weil die Sicherheitsabstände in den Geltungsbereich der Bebauungspläne hineinragen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

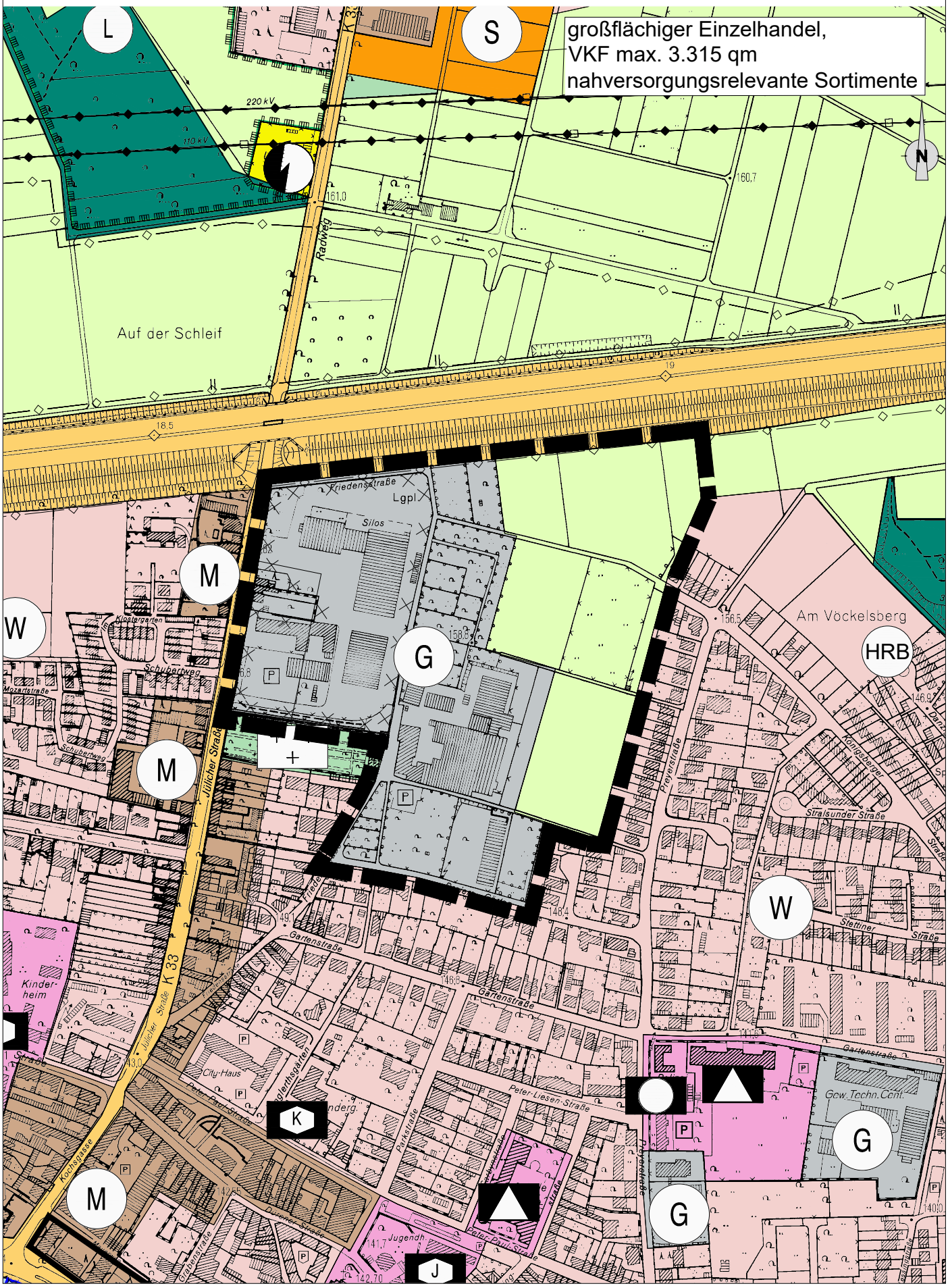
	hinaus dürfen keine sonstigen Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder den Betrieb der Gasfernleitung beeinträchtigt oder gefährden. Es wird darauf hingewiesen, dass alle Maßnahmen, auch außerhalb des Schutzstreifens, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben könnten, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit geprüft wird, ob die jeweils angezeigte Maßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden. Diese Unterlagen müssen entsprechend frühzeitig zur Verfügung gestellt werden, damit ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und abschließenden Stellungnahme verbleibt. Dem Überfahren der Gasfernleitung mit Baufahrzeugen bei unbefestigter Oberfläche in Längs- bzw. Querrichtung kann nur nach erfolgten druckverteilenden Maßnahmen -wie Auslegen von Baggermatratzen oder dergleichen zugestimmt werden. Eventuell geplante neue Baumstandorte sind gemäß DVGW Merkblatt GW 125 (M) sowie des Merkblattes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. FGSV Nr. 939 mit Blick auf die weitere Entwicklung des Stammdurchmessers zu wählen. Um die Gasfernleitung vor Beeinträchtigungen durch Wurzelwuchs zu schützen und eine gefährdungsfreie Lebensdauer der Bäume zu gewährleisten, sollte der Abstand von 5,0 m zwischen Leitungsaußenkante und Stammachse nicht unterschritten werden. Frühzeitig im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung im Bereich der Gasfernleitungen, ist vom Veranlasser der Maßnahme durch Vorlage detaillierter Projektpläne (Grundrisse, Längenschnitte, Querprofile) eine aktuelle Leitungsauskunft über https://portal.bil-leitungsauskwnft.de einzuholen, damit das aktuelle Planwerk übergeben und die Gasfernleitung im Anschluss durch den Netzbetrieb vor Ort angezeigt werden kann. Nachfolgende Sicherungsmaßnahmen sind im Voraus zu berücksichtigen: 1. Auskofferungs- und Verdichtungsarbeiten dürfen nur dann maschinell erfolgen, wenn über der Leitung ein Erdpolster von 0,5 m gewährleistet ist und Verdichtungsgeräte, deren Erregerkraft pro		

	Aufstandsfläche den Wert von 8,5 N/cm2 nicht überschreiten, eingesetzt werden. 2. Bei Näherungen im Horizontalabstand unter 1 ,0 m und im Vertikalabstand unter 0,5 m zu den Anlagen dürfen Erdarbeiten nur von Hand ausgeführt werden. 3. Verlegen von Leitungen, Kanälen, Kabeln und Drainagen Bei offener Bauweise sind die lichten Abstände unter Berücksichtigung der Leitungsdurchmesser, der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen. Sie sollen 0,40 m bei Kreuzungen und in kurzen Abständen 2,0 m bei Parallelführungen nicht unterschreiten. Sollte nicht in offener Bauweise verlegt werden, ist das Verfahren im Detail abzustimmen, die Abstände zur Leitung und die begleitende Einmessung festzulegen. Dieses hat rechtzeitig einige Werktage vor Baubeginn zu erfolgen. 4. Bei Rammarbeiten in Leitungsnähe sind Schwingungsmessungen erforderlich. Falls die max. zulässige resultierende Schwingungsgeschwindigkeit V 30 mm/sec überschritten wird, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsgefährdung vorzusehen. Verbleibende Spundwände können in einem lichten Abstand von 2,0 m, Spundwände, die wieder gezogen werden, in einem lichten Abstand von 1,0 m zur Gasfernleitung gesetzt werden. 5. Bei Durchpressungsmaßnahmen sind die entsprechenden Leitungsabschnitte vorsorglich freizulegen, um den Pressvorgang in den Leitungsbereichen beobachten zu können. Die Pressgruben sind in Absprache an Ort und Stelle festzulegen. 6. Freigelegte Rohre und leitungszugehörige Bestandteile, einschließlich Begleitkabel, sind durch eine Holzummantelung o.ä. so zu sichern, dass die Rohrisolierung vor mechanischen Beschädigungen geschützt wird. 7. Kanalschächte und Schachtbauwerke sind außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen. 8. Die Baugrube im Kreuzungsbereich ist sorgfältig anzulegen, wobei die freigelegte Leitungslänge das Maß von max. 3 m (Stützweite) nicht überschreiten darf. Bei der Verfüllung des Rohrgrabens muss die Leitung in einer Schichtdicke von mindestens 0,2 m allseitig in Sand eingebettet werden. 9. Bodenabtrag bzw. -auftrag ist nur bis zu einer verbleibenden Gesamtüberdeckung der Leitung von mindestens 1,0 m bis höchstens		

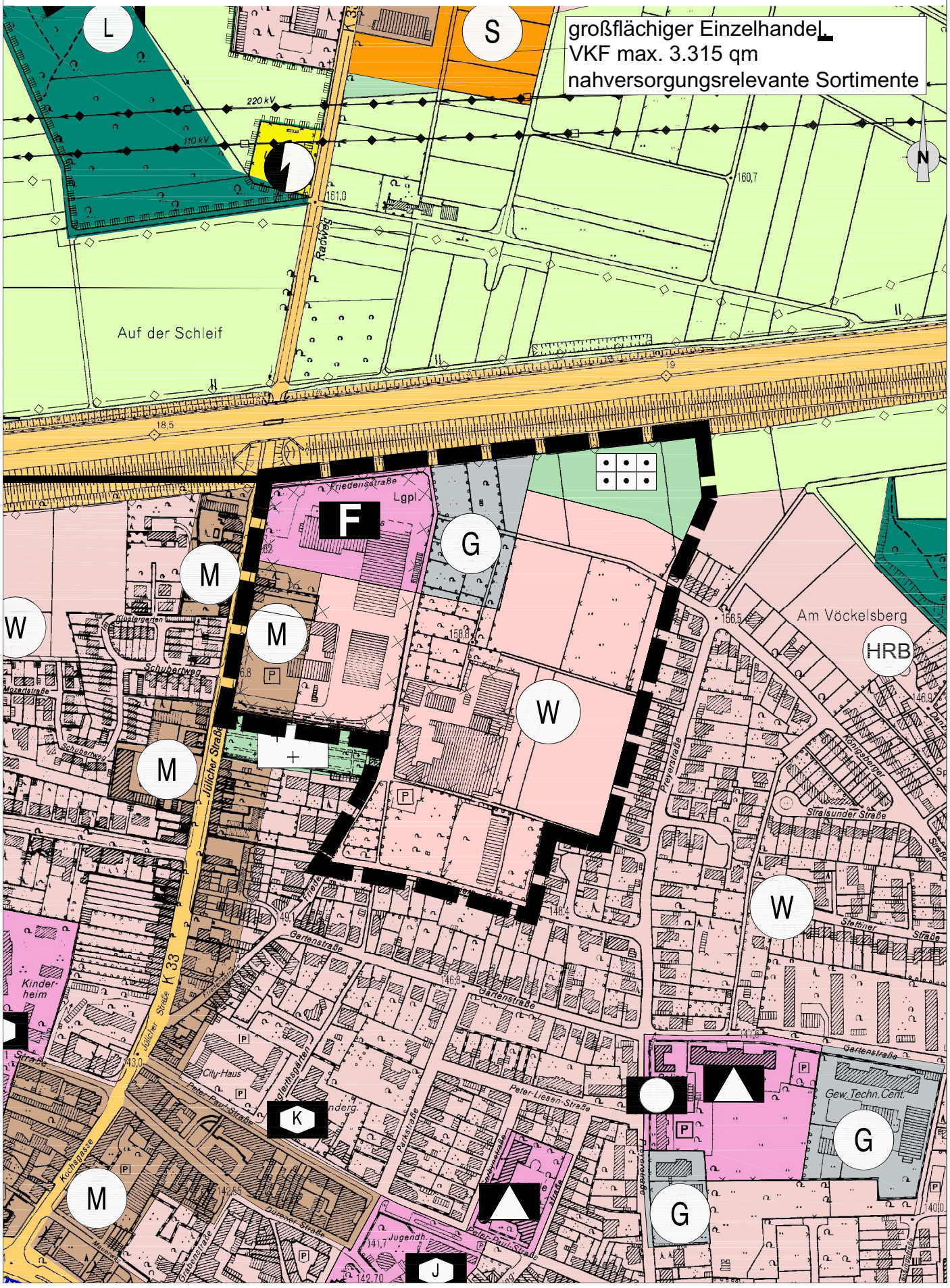
	1,5 m erlaubt. 10. Baustelleneinrichtungen oder das Lagern von Bauelementen sind im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet. 11. Der Zustand der Rohrisolierung ist frühzeitig vor Baubeginn durch eine Intensivmessung auf eventuelle Schäden zu überprüfen, die ggf. vorher zu beseitigen sind. 12. Muldenversickerung ist im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet. Um das Ausspülen der Gasfernleitung zu verhindern, sind Sickergräben bzw. Sickermulden außerhalb des Schutzstreifens zu planen. 13. Zusätzliche Auflagen Weitergehende Sicherungs- und/bzw. Anpassungsmaßnahmen, die erst an Ort und Stelle geklärt werden können, bleiben möglich. Es ist sicherzustellen, dass die Gasfernleitung durch das Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt wird. Bauarbeiten im Schutzstreifenbereich der Ferngasleitung dürfen auf Grundlage dieser Planungsanfrage nicht erfolgen.		
20.2	Es ist zu berücksichtigen, dass 1. die Gasfernleitung nachrichtlich im Flächennutzungsplan dargestellt wird, 2. in der textlichen Begründung auf die Gasfernleitung hingewiesen wird, 3. die Gasfernleitung bei Bau- und Erschließungsmaßnahmen berücksichtigt wird, 4. das beiliegende Merkblatt für die Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sowie die allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH Anwendung findet, 5. die Thyssengas GmbH am weiteren Verfahren beteiligt wird.	Die nachrichtliche Darstellung der Fernleitung innerhalb des Planbereichs bleibt entsprechend dem heutigen Stand des Flächennutzungsplanes bestehen. Allerdings liegt die Leitung außerhalb des Bereiches der 28. FNP-Änderung. Innerhalb der Begründung zur FNP-Änderung wird auf die Gasfernleitung hingewiesen. Die genannten Aspekte werden im Rahmen der nachgelagerten Bebauungsplanverfahren berücksichtigt und die Thyssengas GmbH wird entsprechend an den Verfahren beteiligt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

21.	**Vodafone West GmbH - Schreiben vom 02.09.2024**		
	Es wird mitgeteilt, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen der Vodafone West GmbH. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist derzeit nicht geplant.	Keine Betroffenheit.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
22.	**WVER - Schreiben vom 10.09.2024**		
	Geplant ist die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 14 "Jülicher Straße/Friedensstraße" sowie die 28. Änderung des Flächennutzungsplans "Nördlich Dreiers Gärten" in Eschweiler. Auf der 4 ha großen Fläche sollen etwa 2 ha für ein Wohnquartier genutzt werden. Die verbleibende Fläche ist als Standort für die Hauptfeuerwache der Stadt Eschweiler vorgesehen. Das Entwässerungskonzept ist im weiteren Verfahren mit dem WVER abzustimmen.	Für die 28. Änderung des Flächennutzungsplanes wird ein Entwässerungskonzept erarbeitet. Der WVER wird am weiteren Verfahren beteiligt. Die Entwässerungskonzepte der nachgelagerten Bebauungsplanverfahren werden dem WVER zur Abstimmung vorgelegt.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan



28. Flächennutzungsplanänderung
- Nördlich Dreiers Gärten -



Planzeichenerklärung

Darstellungen

W — Wohnbauflächen

M — Gemischte Bauflächen

G — Gewerbliche Bauflächen

S — Sonderbauflächen
(Zweckbestimmung durch Einschrieb im Plan)

Flächen für den Gemeinbedarf

Einrichtungen und Anlagen:

Öffentliche Verwaltungen

Schule

K — Kindergarten

J — Jugendheim

F — Feuerwehr

Flächen für die überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung

Zweckbestimmung:

Elektrizität

Grünflächen

Zweckbestimmung:

Friedhof

Dauerkleingärten

Flächen für die Regelung des Wasserabflusses

HRB — Hochwasserrückhaltebecken

Flächen für die Landwirtschaft

Wald

Kennzeichnung

Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

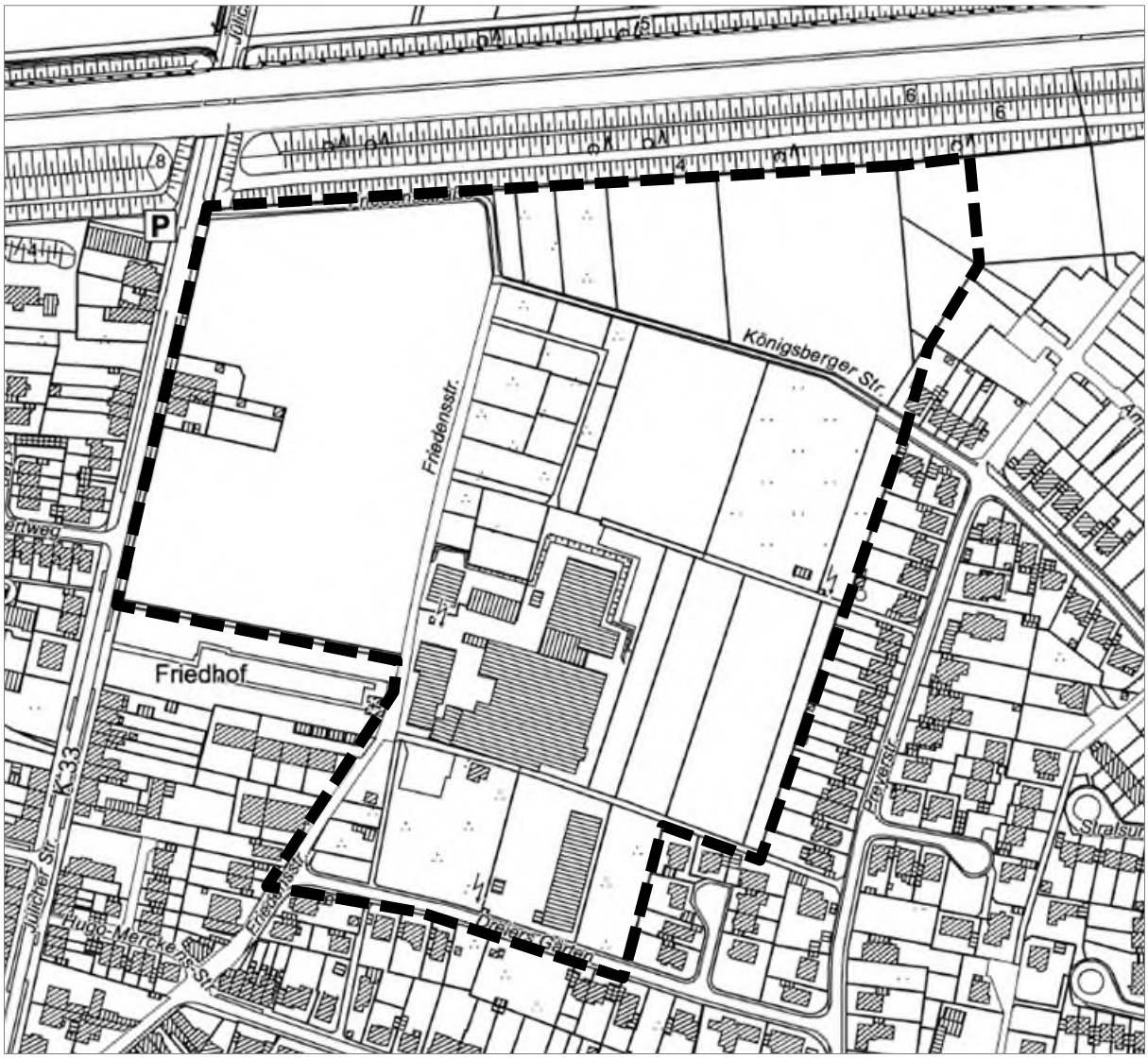
Nachrichtliche Übernahmen

Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechtes

L — Landschaftsschutzgebiet

oberirdische Hauptversorgungsleitungen

unterirdische Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen



STADT ESCHWEILER

28. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES - NÖRDLICH DREIERS GÄRTEN -

BEGRÜNDUNG

OFFENLAGE

INHALT DER BEGRÜNDUNG

TEIL A: ZIEL, ZWECK UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG 4

1 VORGABEN ZUR PLANUNG 4

1.1 Geltungsbereich und heutige Situation 4
1.2 Erforderlichkeit der Flächennutzungsplanänderung 5
1.3 Anlass und Ziel der Flächennutzungsplanänderung 5
1.4 Einfügen der Flächennutzungsplanänderung in die übergeordneten Planungen 7

2 PLANINHALT 11

2.1 Wohnbauflächen (W) 11
2.2 Gemischte Bauflächen (M) 12
2.3 Flächen für den Gemeinbedarf (Feuerwehr) 12
2.4 Gewerbliche Bauflächen (G) 12
2.5 Grünflächen 12
2.6 Kennzeichnung: Altlasten 13
2.7 Nachrichtliche Übernahme: Unterirdische Hauptversorgungsleitung 13

3 UMSETZUNG DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG 13

3.1 Ver- und Entsorgung 13
3.2 Verkehrsanbindung 13

4 UMWELTBELANGE 14

4.1 Umweltprüfung 14
4.2 Eingriffe in Natur und Landschaft 14
4.3 Artenschutz 14
4.4 Boden 15
4.5 Wasser 18
4.6 Immissionsschutz 20

5 KOSTEN UND DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG 21

TEIL B: UMWELTBERICHT 22

6 EINLEITUNG 22

6.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der FNP - Änderung 22

6.2 Methodisches Vorgehen 23

6.3 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für die Bauleitplanung von Bedeutung sind 24

7 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER ERMITTELTEN UMWELTAUSWIRKUNGEN 25

7.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands sowie Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung ... 25

7.1.1 Mensch, Gesundheit und Bevölkerung 25

7.1.2 Tiere, Pflanzen, Lebensräume und biologische Vielfalt 27

7.1.3 Fläche und Boden 28

7.1.4 Wasser 30

7.1.5 Klima / Luft 32

7.1.6 Landschafts- und Ortsbild 33

7.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter 34

7.1.8 Emissionsvermeidung und sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern .. 34

7.1.9 Nutzung erneuerbarer Energien/ sparsame und effiziente Nutzung von Energie ... 35

7.1.10 Wechselwirkungen 35

7.2 Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung 35

7.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung 35

7.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten 36

8 ZUSÄTZLICHE ANGABEN 36

8.1 Verwendete Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben . 36

8.2 Geplante Maßnahmen zur Überprüfung der erheblichen Auswirkungen 37

8.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung der erforderlichen Angaben 37

9 GUTACHTEN 37

TEIL A: ZIEL, ZWECK UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1 VORGABEN ZUR PLANUNG

1.1 Geltungsbereich und heutige Situation

Der Geltungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung umfasst die Flächen nördlich des Eschweiler Stadtzentrums, zwischen der Jülicher Straße, Dreiers Gärten, Preyerstraße und der Autobahn A4. Der Änderungsbereich liegt innerhalb der Gemarkung Eschweiler in Teilbereichen der Fluren 16, 17 und 98.

Der Änderungsbereich wird begrenzt:

- im Norden durch die südliche Seite des Lärmschutzwalls der Autobahn A4,
- im Osten durch die westlichen Grenzen der Wohngrundstücke entlang der Preyerstraße bzw. der nördlichen Königsberger Straße,
- im Süden durch die Straße Dreiers Gärten und
- im Westen durch die südliche Friedensstraße, den angrenzenden evangelischen Friedhof und die östliche Seite der Jülicher Straße.

Die Größe des Änderungsbereiches beträgt ca. 14 ha.



Abbildung 1: Geltungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung – Nördlich Dreiers Gärten – [Quelle: Bezirksregierung Köln Geobasis NRW / eigene Bearbeitung, 2025]

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches werden zurzeit unterschiedlich genutzt. Im Nordwesten des Änderungsbereiches liegt das ehemalige Firmengelände „Wenzel & Weidmann" bzw. „Fuchs/DEA Schmierstoffe". Seit Aufgabe der gewerblichen Nutzung und dem anschließenden Rückbau der Gebäude und Anlagen liegt das ca. 3,2 ha große Areal seit mehr als ca. 15 Jahren brach. Umschlossen vom ehemaligen Fuchs-Gelände liegen an der Jülicher Straße drei mit Wohnhäusern bebaute Grundstücke (Hausnummern 86, 88 und 90). Östlich an das Areal schließen Kleingartenanlagen sowie südlich davon der ehemalige Produktionsstandort der Firma „Lackfabrik Merckens" bzw. „VALSPAR Industries GmbH" mit einer Größe von ca. 1,5 ha an. Südlich dieses seit 2019 nicht mehr genutzten Firmengeländes liegen weitere gärtnerisch genutzte oder brachliegende Flächen sowie ein weiterer Gewerbebetrieb (Bauunternehmen). Im östlichen Änderungsbereich liegen zwischen Kleingartenanlagen, dem VALSPAR-Gelände und der Rückseite der Preyerstraße landwirtschaftlich genutzte Flächen. Entlang der Autobahn befindet sich ein etwa 45 m breiter Lärmschutzwall mit einer dicht bewachsenen Böschung.

1.2 Erforderlichkeit der Flächennutzungsplanänderung

Um der großen Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden, müssen neue Wohnbauflächen in Eschweiler entwickelt werden. Der entsprechende Wohnungsbedarf wurde durch das Gutachten zur Bestimmung von Gebieten mit einem angespannten Wohnungsmarkt in NRW (Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes NRW, Nov. 2022) bestätigt. Aufgrund dieses Gutachtens wurde die Stadt Eschweiler in die Liste angespannter Wohnungsmärkte gemäß § 201a BauGB aufgenommen. Mit der geplanten Bebauung soll ein zeitgemäßer und nachhaltiger Wohnungsbau sichergestellt werden.

Die vorhandene Nachfrage kann durch die Ausweisung einer größeren zusammenhängenden Fläche bestmöglich bedient werden. Da mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll, wurde gemäß Handlungskonzept Wohnen (2017) geprüft, ob zur Entwicklung von Wohnbauflächen die Möglichkeit der Wiedernutzbarmachung oder Nachverdichtung von Flächen besteht.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches der 28. Flächennutzungsplanänderung bieten sich aufgrund der zentralen Lage, der sehr guten Anbindung zu Infrastruktureinrichtungen und der vorhandenen Zäsur innerhalb der Siedlungsstruktur für eine Weiterentwicklung an. Zudem sind diese Flächen bereits mehrseitig von Wohnbebauung umgeben. Mit der beabsichtigten Bebauung soll der Siedlungsraum arrondiert und einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden.

Durch die Wiedernutzbarmachung der ehemaligen Gewerbeflächen wird der städtebauliche Missstand an dieser Stelle beseitigt und die mindergenutzten Flächen aufgewertet.

1.3 Anlass und Ziel der Flächennutzungsplanänderung

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP 2009) stellt für den Änderungsbereich Gewerbliche Bauflächen und Flächen für die Landwirtschaft dar. Vorrangiges Ziel der Darstellung war zum damaligen Zeitpunkt die Abbildung und planungsrechtliche Absicherung des vorhandenen Bestandes. Die als Gewerbliche Flächen dargestellten Bereiche entsprachen den Produktionsstandorten an der Jülicher Straße und der Friedensstraße sowie angrenzenden potentiellen Erweiterungsflächen. Auch die landwirtschaftlichen Flächen entsprachen bzw. entsprechen der tatsächlichen Nutzung.

Die im Flächennutzungsplan vorgesehenen gewerblichen Bauflächen wurden seit 2009 nicht in Anspruch genommen. Auch haben sich nach der Aufgabe der beiden Produktionsstandorte der Firmen Fuchs/DEA und VALSPAR - abgesehen von befristeten Zwischennutzungen - keine neuen Gewerbebetriebe auf den Flächen angesiedelt. Das Gelände an der Jülicher Straße liegt seit Jahren brach. Die bestehenden Gebäude auf dem VALSPAR-Gelände an der Friedensstraße stehen seit 2019 leer. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans entsprechen somit nicht

mehr der aktuellen Situation im Änderungsbereich. Darüber hinaus entsprechen sie aber - sowohl im Hinblick auf die Gewerbe- und Siedlungsflächenentwicklung im Allgemeinen als auch bezogen auf diesen Standort im Speziellen - auch nicht mehr den aktuellen Zielen der Stadt Eschweiler.

Nach dem planerischen „Trennungsgrundsatz“ sollen unterschiedliche, benachbarte Nutzungen einander so zugeordnet werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden. Eine räumliche Trennung von (potentiell störendem) Gewerbe und (einschränkender) Wohnnutzung ist aus planerischer Sicht immer notwendig und sinnvoll. Die Stadt Eschweiler ist bestrebt, diesem Grundsatz in einer geeigneten Gewerbe- und Siedlungsflächenausweisung Rechnung zu tragen.

In den vergangenen Jahren gab es wiederholt private als auch städtische Ideen und Initiativen zur Entwicklung des Änderungsbereiches, welche jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht weiterverfolgt wurden.

Auf Initiative der Stadt wurde die landeseigene Gesellschaft „NRW.Urban“ im Sommer 2016 beauftragt, im Rahmen des Projektes „Bau.Land.Leben“ Ideen für eine Aufwertung des Gebietes zu entwickeln. In den Jahren 2017-2021 wurde eine Vielzahl von Gesprächen mit Einzeleigentümern durchgeführt, die vorhandenen Restriktionen ermittelt, ein Nutzungskonzept erarbeitet und die Rahmenbedingungen für eine wirtschaftliche Entwicklung untersucht. Im Ergebnis wurde schließlich für die Flächen zwischen der Jülicher Straße und der Preyerstraße ein erstes städtebauliches Konzept entwickelt welches im September 2022 im Planungs- Umwelt- und Bauausschuss vorgestellt wurde. Dieses Konzept sieht im nördlichen Teil entlang der Autobahn eine gewerbliche Entwicklung sowie Kleingartenanlagen vor. Für die südlich angrenzenden Flächen ist von West nach Ost eine gemischte Wohnnutzung, Geschoßwohnungsbau, eine Grünzone, und eine Mischung aus Reihen-, Doppel- und Einfamilienhäusern angedacht.



Abbildung 2: Gesamtkonzept Standort Jülicher Straße [Quelle: NRW.Urban, 2022]

Vonseiten eines privaten Investors wurde im Jahr 2022 Interesse an einer zeitnahen Entwicklung des Fuchs/DEA-Geländes sowie mittelfristig der angrenzenden Bereiche zwischen Friedensstraße, Dreiers Gärten und Preyerstraße geäußert. Für das ehemalige Fuchs/DEA-Gelände liegt ein erstes Plankonzept vor. Vorgesehen ist die Schaffung eines Wohn- und Mischgebietes mit (teilweise gefördertem) Geschosswohnungsbau und Angeboten des betreuten Wohnens. Die Stadt beabsichtigt an der Jülicher Straße parallel zur Autobahn zudem den neuen Standort für den Bau der Eschweiler Hauptfeuerwache vorzusehen. Die zentrale Lage im Eschweiler Stadtzentrum und die direkte Anbindung an die Jülicher Straße (K 33) sind optimale Standortbedingungen für eine derartige Nutzung.

Für den östlich gelegenen Teil ist mittelfristig ebenfalls eine Wohnbebauung vorgesehen; hierzu liegen jedoch noch keine konkreteren Pläne vor. Zum Schutz der lärmsensiblen Wohnbebauung wird die Schaffung nicht störender Gewerbeflächen entlang der nördlichen Grenze neben der geplanten Hauptfeuerwache angestrebt, um hier einen ausreichenden Abstand zwischen Wohnbauflächen und Autobahn zu gewährleisten. Zudem sollen die vorhandenen Kleingartenanlagen innerhalb des Änderungsbereiches an eine andere Stelle verlagert werden. Da diese ebenso weniger lärmsensibel sind, sollen im nordöstlichen Bereich Grünflächen geschaffen werden, welche als Kleingärten genutzt werden können.

1.4 Einfügen der Flächennutzungsplanänderung in die übergeordneten Planungen

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Landesentwicklungsplan (LEP NRW)



Abbildung 3: Auszug aus dem LEP NRW [Quelle: Landesregierung NRW, 2019]

Im rechtskräftigen LEP NRW vom 08.02.2017 mit den ab dem 06.08.2019 geltenden Änderungen befindet sich der Änderungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung im Randbereich des „Siedlungsraumes" von Eschweiler. Nördlich grenzen „Freiraum" und „Grünzüge" an.

Zu den **Zielen und Grundsätzen des LEP** gemäß § 3 Raumordnungsgesetz, die die hier betrachteten Planungsüberlegungen betreffen, gehören insbesondere:

- **Ziel 2-3 – Siedlungsraum und Freiraum**: „Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden vollzieht sich innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche". Der Änderungsbereich liegt innerhalb des im Landesentwicklungsplan festgesetzten Siedlungsbereichs.
- **Grundsatz 4-2 – Anpassung an den Klimawandel (Klimaanpassung)**: „Bei der Entwicklung des Raumes sollen vorsorgend die zu erwartenden Klimaänderungen und deren Auswirkungen berücksichtigt werden". Diesem soll unter anderem durch den Erhalt innerstädtischer Grünflächen und Kaltluftbahnen Rechnung getragen werden. Durch die geplante Entwicklung werden bislang unbebaute siedlungsnahe Freiflächen in Anspruch genommen. Klimatische Ausgleichmaßnahmen werden durch entsprechende Festsetzungen auf der Ebene der nachfolgenden Bebauungspläne getroffen.
- **Ziel 6.1-1 – Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung**: Die hier geplante Darstellung und die anschließende planungsrechtliche Sicherung von Wohnbauflächen entsprechen dem vorhandenen Bedarf an Wohnraum bzw. Wohnbauflächen. Dabei kann durch die Integration des Änderungsbereiches in den bestehenden Siedlungsverbund und die Wiedernutzbarmachung brachgefallener gewerblicher Flächen eine Neuinanspruchnahme von weiteren Flächen im Freiraum vermieden werden.
- **Grundsatz 6.1-5 – Leitbild „nachhaltige europäische Stadt"**: Die Siedlungsentwicklung soll kompakt und zentrumsstärkend gestaltet werden. Dabei sollen eine „umweltverträgliche, geschlechtergerechte und siedlungsstrukturell optimierte Zuordnung von Wohnen, Versorgung und Arbeiten zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens" beitragen. Die vorliegende Planung ermöglicht eine kompakte und integrierte Fortentwicklung des bestehenden Bebauungszusammenhangs ohne einen zusätzlichen Erschließungsbedarf im Freiraum und damit verbundene Verkehre. Durch die unmittelbare Nähe zum Stadtzentrum sind verschiedene Nutzungen und Infrastrukturen schnell und umweltschonend erreichbar.
- **Grundsatz 6.1-6 – Vorrang der Innenentwicklung**: Durch die Wiedernutzbarmachung von großen zusammenhängenden brachliegenden ehemaligen Gewerbeflächen und die angrenzende Wohnbauflächenentwicklung innerhalb des Siedlungszusammenhangs wird eine Inanspruchnahme von noch größeren Flächen im Außenbereich vermieden.

- **Grundsatz 6.1-7 – Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung**: Neue Siedlungsflächen sollen eine hohe Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien begünstigen. Gleichzeitig sollen bestehende Vulnerabilitäten gegenüber Klimawirkungen nicht weiter verschärft werden. Durch die geplante Entwicklung werden bislang unbebaute siedlungsnahe Freiflächen in Anspruch genommen. Klimatische Ausgleichmaßnahmen werden durch entsprechende Festsetzungen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung getroffen.
- **Grundsatz 6.1-8 – Wiedernutzung von Brachflächen**: Für die geplante Entwicklung werden brachliegende Gewerbeflächen genutzt. Entsprechend dem Grundsatz wird hierfür die Altlastensituation frühzeitig im weiteren Planungsprozess geklärt und auf Ebene der Bebauungspläne in konkrete Maßnahmen umgesetzt.
- **Grundsatz 6.1-9 – Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten**: Durch die Wiedernutzbarmachung bereits erschlossener Flächen und die Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsraumes werden die Erschließungs- und Infrastrukturkosten, bspw. für Verkehr, Ver- und Entsorgung oder soziale Einrichtungen so weit wie möglich reduziert.
- **Grundsatz 7.1-1 – Freiraumschutz**: Der Änderungsbereich liegt innerhalb des im Landesentwicklungsplan festgesetzten Siedlungsbereichs. Eine Beeinträchtigung des nördlich festgesetzten Freiraumes ist aufgrund der örtlichen Situation – Trennung von Siedlungsflächen und Außenbereich durch die Autobahn – nicht zu erwarten.

Regionalplan

Der Regionalplan dient der Konkretisierung der landesplanerischen Zielsetzungen und bildet die Grundlage für die Anpassung der gemeindlichen Ziele an die der Raumordnung und Landesplanung.

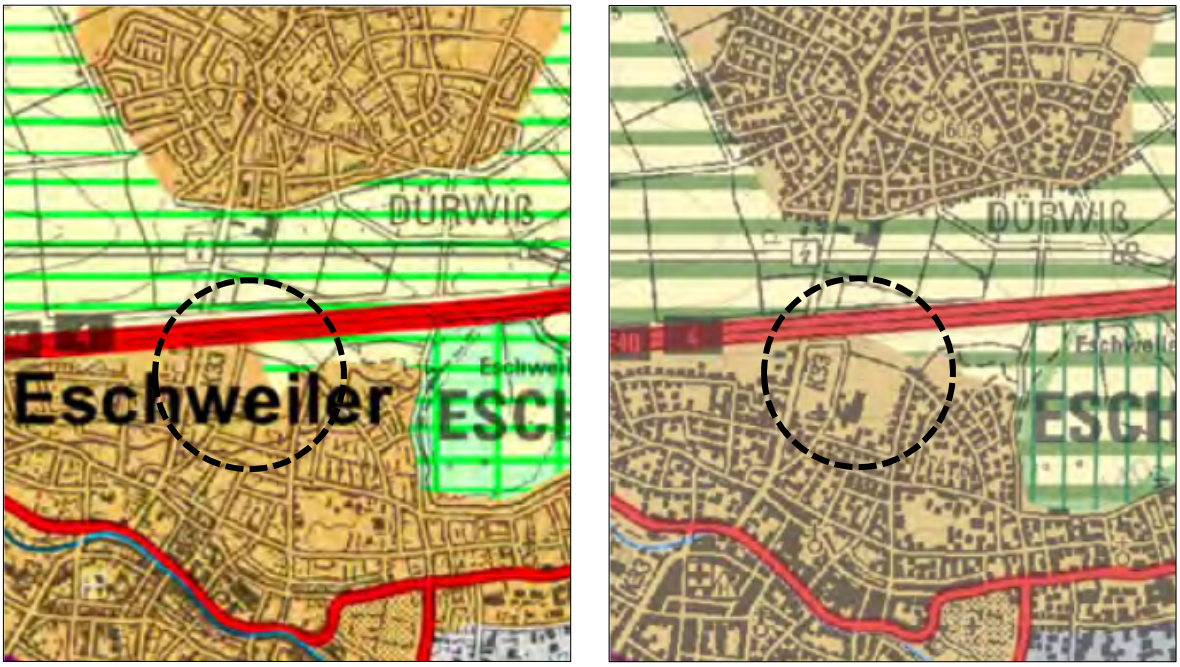


Abbildung 4: Auszug aus dem Regionalplan, Links GEP 2003 aktueller Stand – Rechts Entwurf Dezember 2024 [Quelle: Bez.-Reg. Köln, 2024]

Als Raumordnungsplan des hier betroffenen Teilraums findet der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, Anwendung.

Der Regionalplan stellt für den überwiegenden Teil des Änderungsbereiches einen „Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)“ dar. Diese Darstellung deckt sich größtenteils mit der angrenzen-

den Umgebung in Richtung Osten, Süden und Westen. Der nordöstliche Teil des Änderungsbereiches liegt im Allgemeinen Agrar- und Freiraumbereich und ist Teil der überlagernden Festsetzung „Regionaler Grünzug“. Nördlich des Änderungsbereiches verläuft die Autobahn A4.

Nach dem Entwurf des Regionalplans (Stand erneute Offenlage 2024) liegt der gesamte betrachtete Änderungsbereich innerhalb des „Allgemeinen Siedlungsbereichs“ Eschweiler.

Zu den Zielen im Textteil des Regionalplans, die die hier betrachteten Planungsüberlegungen betreffen, gehören insbesondere:

Zur „raumverträglichen und standortgerechten Flächenvorsorge“ gehört die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen Siedlungsbereiche und hier insbesondere auf die Siedlungsschwerpunkte. Die Flächen befinden sich innerhalb des ASB Eschweiler. Nach dem Vorrang der Innenentwicklung werden bestehende Brachflächen neu entwickelt und lediglich in einem geringen Umfang erweitert. Diese Flächen schließen an die vorhandene Siedlungsstruktur an. Damit wird den grundsätzlichen Zielen 1 und 2 im Kapitel 1 entsprochen.

Für die „Baulandversorgung der Wirtschaft“ wird in diesem Verfahren die Mobilisierung brachliegender und ungenutzter Grundstücke vorangetrieben und neue gewerbliche Bauflächen für die Ansiedlung neuer, überwiegend nicht erheblich belästigender Gewerbebetriebe entlang der Autobahn positioniert, um die Belästigungen innerhalb des vorhandenen ASBs zu reduzieren (Kap 1.2.1 Z2 und Z3).

Diese genannten und alle weiteren Ziele und Grundsätze des Regionalplans und auch des Landesentwicklungsplanes werden in der Abfrage gem. § 34 Landesplanungsgesetz NRW durch die Bezirksplanungsbehörde betrachtet und abgewogen. Gemäß § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch muss die hier betrachtete Flächennutzungsplanänderung an die Ziele der Raumordnung angepasst sein.

Landschaftsplan

Die bislang unbebauten Teile des Änderungsbereiches sowie die Kleingartenanlagen liegen im Geltungsbereich der Festsetzungskarte des Landschaftsplans III – Eschweiler-Stolberg der StädteRegion Aachen. Im östlichen Teil des Änderungsbereiches setzt der Landschaftsplan unter der Nummer 5.3-3 einen anzupflanzenden „Gehölzstreifen aus Sträuchern der Pflanzgruppe 4“ entlang (der Fortführung) der Königsberger Straße fest. Dieser dient der „Abschirmung der Siedlung von der Autobahn“.

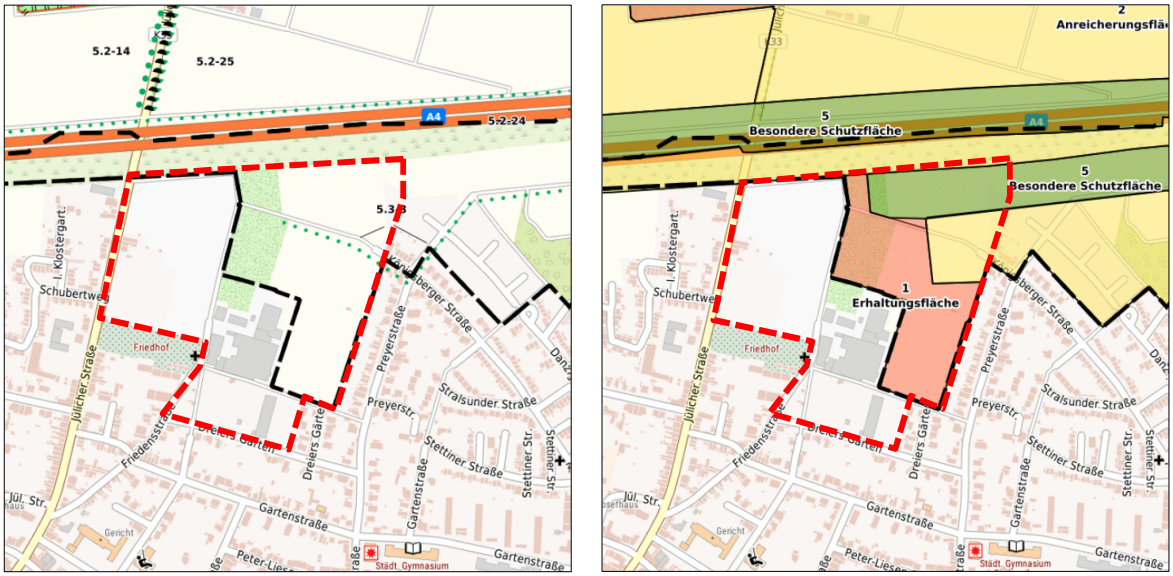


Abbildung 5: Ausschnitt aus der Festsetzungskarte (links) und Ausschnitt aus der Entwicklungskarte (rechts) des Landschaftsplans III – Eschweiler-Stolberg – der StädteRegion Aachen [Quelle: Inkas Portal der StädteRegion Aachen, 2025]

In der Entwicklungskarte des Landschaftsplans sind die unbebauten Teile des Änderungsbereiches sowie die Kleingartenanlagen gemäß den Entwicklungsziele 1, 2 und 5 als Erhaltungs-, Anreicherungs- bzw. Besondere Schutzfläche dargestellt. Ziele sind gemäß den textlichen Darstellungen des Landschaftsplans 1) die Erhaltung von Siedlungsrandbereichen mit Acker- und Wiesenflächen, 2) die Anreicherung der Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen sowie 5) Schutzpflanzungen entlang der Autobahn A4.

Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Eschweiler (FNP 2009) stellt für die betrachteten Grundstücke aktuell Gewerbliche Bauflächen und Flächen für die Landwirtschaft dar. Die für diese Flächen verfolgten Planungsziele erfordern eine Änderung des Flächennutzungsplans.

Der westliche Teilbereich zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wird zudem als Fläche mit umweltgefährdenden Stoffen dargestellt. An der nördlichen Grenze des Plangebietes verläuft von West nach Ost eine „unterirdische Hauptversorgungsleitung“ parallel zum Fuß des Lärmschutzwalls.

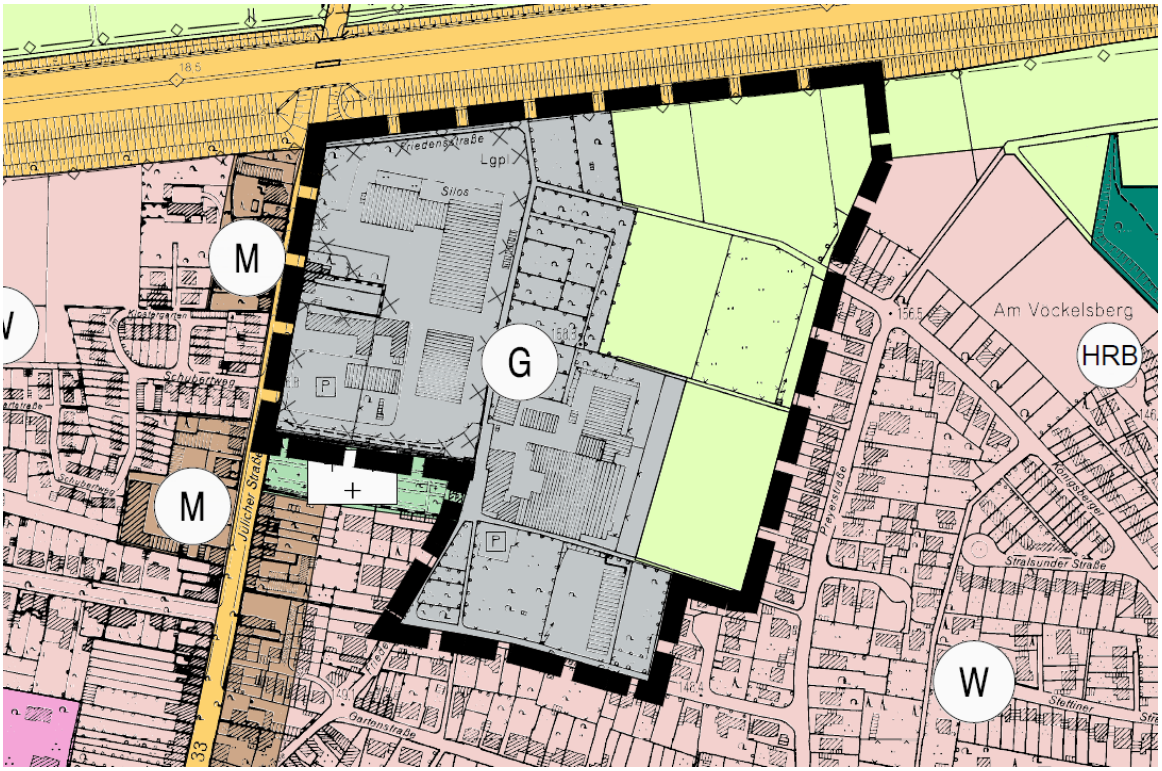


Abbildung 6: Auszug aus dem Flächennutzungsplan FNP 2009 [Quelle: Stadt Eschweiler 2025]

Bestehende verbindliche Bauleitpläne

In Teilbereichen dieser geplanten Flächennutzungsplanänderung existieren bereits rechtskräftige Bebauungspläne.

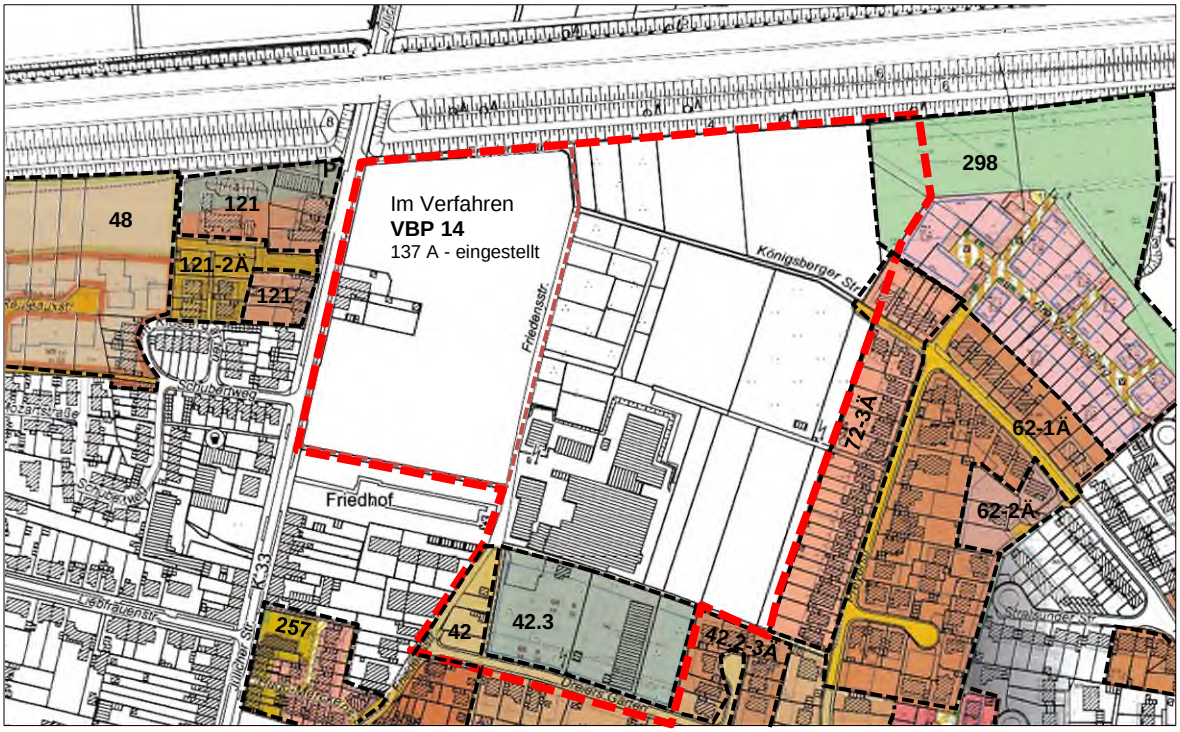


Abbildung 7: Übersicht über Bebauungspläne im und um den Änderungsbereich [Quelle: ALK der StädteRegion Aachen 2025]

- Der südliche Teil des Änderungsbereiches, zwischen der Straße Dreiers Gärten, Friedensstraße, dem VALSPAR-Gelände und den landwirtschaftlich genutzten Flächen liegt im Geltungsbereich der Bebauungspläne 42 – Dreiers Gärten –, rechtskräftig seit dem 16.09.1975, bzw. der 3. Änderung des Bebauungsplans 42 (42.3), rechtskräftig seit dem 30.09.1978*, und der 3. Änderung des Bebauungsplans 42.2, rechtskräftig seit 01.06.1985.*
- Für das ehemalige Fuchs/DEA-Gelände an der Jülicher Straße wurde im März 2012 der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans 137 A – Nördlich Dreiersgärten – gefasst. Nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden im Frühjahr 2012 wurde das Verfahren nicht weitergeführt und die Beschlüsse im Sommer 2024 aufgehoben.
- Die Bebauungspläne 72, 3. Änderung – Langen Fuhr –, rechtskräftig seit dem 14.11.2002, und 298 – Westlich Vöckelsberg –, rechtskräftig seit dem 31.07.2020, grenzen östlich an den Änderungsbereich an.

2 PLANINHALT

2.1 Wohnbauflächen (W)

Infolge steigender Bevölkerungszahlen und dem anhaltenden Bedarf an Wohnungen in Eschweiler sollen weitere Wohnbauflächen (W) entwickelt werden. Vorhandene Potentiale im Innenbereich in Form von Baulückenschließungen oder Verdichtungsmaßnahmen reichen nicht aus, um den Wohnbedarf zu decken. Neubauflächen sollen dabei grundsätzlich möglichst als Erweiterungen der bestehenden Siedlungsflächen entwickelt werden; hierfür ist der Änderungsbereich besonders geeignet. Vom Umfang her handelt es sich um eine einzigartige Chance für die Flächenentwicklung im Eschweiler Stadtzentrum für das nächste Jahrzehnt.

Die Änderung des Flächennutzungsplans und die anschließende Aufstellung von ggf. mehreren entsprechenden Bebauungsplänen ermöglichen eine städtebaulich sinnvolle Fortführung der

bestehenden Wohngebiete zwischen dem Siedlungsbereich „Am Vöckelsberg“ und dem nördlichen Stadtzentrum. Hierfür sprechen vor allem die verkehrstechnisch günstige Lage an der Jülicher Straße inklusive ÖPNV-Anbindung und die Nutzung brachliegender ehemaliger Gewerbeflächen. Der Bebauungszusammenhang ausgehend vom Eschweiler Stadtzentrum wird nach Norden bis zur Autobahn fortgesetzt. Durch die Wiedernutzbarmachung der bestehenden Brachflächen kann in weiten Teilen eine Inanspruchnahme bisher nicht erschlossener oder unbebauter Außenbereichsflächen mit höherer ökologischer Qualität vermieden werden.

2.2 Gemischte Bauflächen (M)

Entlang der Jülicher Straße wird in Fortführung der aktuellen Flächennutzungsplandarstellung südlich des Friedhofes eine gemischte Baufläche (M) dargestellt. Hier soll im Sinne einer kompakten, gemischten Stadt im weitergehenden Bebauungsplanverfahren die Entwicklung eines Urbanen Gebietes (MU) mit einer Kombination von Arbeiten und Wohnen vorbereitet werden.

2.3 Flächen für den Gemeinbedarf (Feuerwehr)

Vonseiten der Stadt Eschweiler besteht die Notwendigkeit einen neuen Standort für die Hauptwache der Feuerwehr zu finden. Die räumlichen Kapazitäten am bisherigen Standort am Florianweg sind ausgereizt. Die Anlagen entsprechen zudem nicht mehr modernen Ansprüchen im Hinblick auf Sozial- und Materialräume. Das ehemalige Fuchs/DEA-Gelände ist aufgrund seiner zentralen und verkehrsgünstigen Lage an der Jülicher Straße zwischen Stadtzentrum und Dürwiß besonders gut geeignet. Für den neuen Standort der Hauptwache werden ca. 1,4 ha Fläche benötigt. Die geplante Lage am nördlichen Rand des Änderungsbereiches ergibt sich aus dem Ziel, die weniger lärmsensiblen Nutzungen in bereits belastete Bereiche entlang der Jülicher Straße und der Autobahn zu platzieren und sich dabei gleichzeitig eine schallabschirmende Wirkung eines vergleichsweise großen Gebäudes zur Wohnbebauung zunutze zu machen.
Verbindliches Baurecht für den nördlichen Teil des Änderungsbereiches inklusive der Hauptwache der Feuerwehr soll in einem parallelen Verfahren über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße / Friedensstraße – geschaffen werden.

2.4 Gewerbliche Bauflächen (G)

Östlich der geplanten Gemeinbedarfsfläche für die Feuerwehr schließt eine gewerbliche Baufläche an. Dieses Gewerbegebiet kann, da es sich um eine weniger lärmsensible Nutzung handelt, entlang der Autobahn im Schatten des Lärmschutzwalls entwickelt werden. Im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanverfahrens wird die schalltechnische Situation genauer untersucht und durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan eine Einschränkung der gewerblichen Nutzungen vorgenommen, um damit das Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe zu ermöglichen.

2.5 Grünflächen

Die aktuell im Änderungsbereich vorhandenen Dauerkleingärten liegen innerhalb der Flächen, welche im FNP 2009 bisher als Gewerbliche Bauflächen dargestellt sind. Die Anlagen bestanden bereits vor Aufstellung des aktuell gültigen Flächennutzungsplans im Jahr 2009. Als wohnortnahe Erholungsflächen sind Kleingartenanlagen in der Nähe von Siedlungsbereichen aus städtebaulicher Sicht wünschenswert. Sowohl aus sozialer als auch als klimatischer Sicht können sie wichtige Funktionen erfüllen. Da sich jedoch eine Erhaltung der Dauerkleingärten am derzeitigen Standort und eine kompakte Wohnflächenentwicklung ohne unnötigen Erschließungsaufwand widersprechen, ist es Ziel der 28. Änderung des FNP entsprechende Flächen in der unmittelbaren Umgebung zur Verfügung zu stellen, um die Nutzung am Standort zu erhalten. Hierfür sind wiederum die stärker lärmbelasteten Flächen entlang der Autobahn vorgesehen, welche sich für eine bauliche Entwicklung, bspw. für eine Wohnnutzung, nur eingeschränkt eignen.

2.6 Kennzeichnung: Altlasten

Die Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, werden in die Planurkunde aufgenommen. Zum Thema Altlasten wird auf das Kapitel 4.4 Boden verwiesen.

2.7 Nachrichtliche Übernahme: Unterirdische Hauptversorgungsleitung

Entlang der nördlichen Grenze des Geltungsbereichs verläuft in Ost-West Richtung eine bestehende unterirdische Fernleitung. Das entsprechende Planzeichen wird in der Planurkunde aufgenommen. Hier sind in den weiteren Bebauungsplanverfahren die entsprechenden Schutzstreifen zu sichern.

3 UMSETZUNG DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG

Der Flächennutzungsplan stellt die aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung erst in den Grundzügen dar. Eine vertiefende Umsetzung wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung aus diesen Grundzügen konkreter weiterentwickelt. Dazu wird für den östlichen Teilbereich ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Die Ergebnisse des Wettbewerbs sollen dann in einem oder mehreren Bebauungsplänen weiterentwickelt werden. Für die Flächen des Fuchs/DEA Geländes wird unabhängig davon bereits vorab ein vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße / Friedensstraße – aufgestellt.

3.1 Ver- und Entsorgung

Da es sich um einen Standort nördlich der zentralen Eschweiler Innenstadt handelt, wird in den bereits vorhandenen Straßen aktuell die Versorgung mit Wasser, Strom, Erdgas und Telekommunikation, etc. durch die jeweiligen Versorgungsträger sichergestellt. Aufgrund der Überplanung des Änderungsbereiches mit der Darstellung neuer überbaubarer Flächen und damit der Veränderung des Versiegelungsgrades sind die Auswirkungen auf das Kanalnetz zu überprüfen, da Teilflächen im Rahmen des Generalentwässerungsplanes bisher nicht berücksichtigt wurden. Deshalb wird zunächst ein ganzheitliches hydraulisches Entwässerungskonzept für den gesamten Änderungsbereich entwickelt.

Das Niederschlagswasser soll gemäß Überprüfung der Netzkapazität, Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH, Aachen, April 2025, über Regenrückhaltungen innerhalb des Änderungsbereiches gedrosselt in das bestehende Kanalnetz eingeleitet werden. Empfohlen wird eine flächengewichtete Verteilung der Drosselwassermengen: 20 l/s Anschlussstelle Jülicher Straße Nord, 30 l /s Anschlussstelle Jülicher Straße Süd und 100 l/s Anschlussstellen Preyerstraße und Dreiers Gärten. Die Überprüfung der Netzkapazität zeigt, dass die geplante gedrosselte Niederschlagswassereinleitung aus den Erschließungsgebieten keine nachteiligen Auswirkungen auf bestehende Überstaupunkte oder bekannte Problembereiche erwarten lässt. Gemäß Untersuchung zeigt sich eine leichte Verbesserung der Situation im Vergleich zum bisherigen Bestand.

Die Konkretisierung der Entwässerungsplanung erfolgt im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne. Dabei sind insbesondere die Starkregenereignisse zu betrachten. Gemäß Starkregengefahrenhinweiskarte können im Geltungsbereich der Änderung bei extremen Ereignissen Wassertiefen bis zu 0,5 – 1,0 m auftreten.

3.2 Verkehrsanbindung

Der Änderungsbereich ist über die Jülicher Straße (K 33) im Westen an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Diese verbindet den Änderungsbereich Richtung Norden mit

dem nächstgelegenen Ort Dürwiß und im Süden über die Kochsgasse mit der Hauptstraße Indestraße. Die Autobahnauffahrten Eschweiler West und Eschweiler Ost der Bundesautobahn A 4 sind in ca. 2 km Entfernung zu erreichen.

Von der Jülicher Straße aus soll eine neue Erschließung in den westlichen Teil des Änderungsbereiches geführt und von dort in den östlichen Teil verlängert werden. Im Osten endet die Königsberger Straße am Rande des Änderungsbereiches und bildet einen weiteren Anknüpfungspunkt für eine neu zu planende innere Erschließung. Im Süden schließt den Änderungsbereich an die Straße Dreiers Gärten an. Im Südwesten verläuft bis zum rückwärtigen Eingang des Friedhofs die Friedensstraße, die in einen Wirtschaftsweg in Richtung Norden zur Autobahn übergeht. Generell werden untergeordnete Straßenverkehrsflächen im Flächennutzungsplan nicht dargestellt. Die Lage und Breite der vorgenannten Verkehrsflächen wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt.

Die nächstgelegene ÖPNV-Haltestelle „Liebfrauenstraße“ liegt ca. 20 m vom Rand des Änderungsbereiches am Eingang des Friedhofs an der Jülicher Straße. Im Osten befindet sich die Haltestelle „Vöckelsberg“ an der Kreuzung Königsberger Straße mit der Preyerstraße in einer Entfernung von ca. 90 m. Über die Friedensstraße ist der Eschweiler Bushof in ca. 700 m fußläufig in wenigen Minuten gut zu erreichen. Von dort mit dem Bus zum Talbahnhof ist eine Anbindung gegeben an die Euregiobahn und im Weiteren über den Hauptbahnhof Eschweiler an die Bahnstrecke Köln-Aachen. Die Haupterschließung des Änderungsbereiches soll so ausgebaut werden, dass Busverkehre möglich sind.

4 UMWELTBELANGE

4.1 Umweltprüfung

Für die Belange des Umweltschutzes ist gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt worden, in der die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter auf der Ebene des Flächennutzungsplanes ermittelt wurden. Die Auswirkungen werden in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Dieser Umweltbericht ist Teil B der vorliegenden Begründung.

4.2 Eingriffe in Natur und Landschaft

Die konkreten Auswirkungen auf den Naturhaushalt im Rahmen des Eingriffs in Natur und Landschaft nach § 18 BNatSchG werden im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren bilanziert. Die erforderlichen externen Ausgleichsmaßnahmen werden in den jeweiligen Bebauungsplänen festgesetzt und / oder vertraglich abgesichert. Zur weitestgehenden Sicherung des erhaltenswerten Baumbestandes wurden im Vorfeld der weiteren Planung detaillierte Baumkartierungen und -bewertungen vorgenommen.

4.3 Artenschutz

Gemäß den §§ 44 und 45 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) müssen bei allen Bauleitplanverfahren die Belange des Artenschutzes berücksichtigt werden. Zur Beurteilung der Auswirkungen wurde eine artenschutzrechtliche Vorprüfung der Stufe I (Büro für Umweltplanung BfU Haese, Stolberg, März 2025) durchgeführt.

Der Änderungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung liegt innerhalb des Naturraums „Kölner Bucht und Niederrheinisches Tiefland“. Der Änderungsbereich befindet sich nicht innerhalb von Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebieten und ist ebenso nicht von Natura 2000-Schutzgebieten betroffen.

Nach Angaben des Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) sind im Bereich der hier zu Grunde zu legenden topographischen Karte (TK 25 = Messtischblatt)

TK 5103 „Eschweiler“ insgesamt Vorkommen von 32 geschützten und planungsrelevanten Tierarten bekannt.

Innerhalb der Artenschutzvorprüfung (BfU März 2025) wurden die relevanten Tierarten untersucht. Aufgrund fehlender großflächiger Waldflächen, Feuchtgebiete oder zusammenhängender Freiflächen, welche als Nahrungs- oder Bruthabitat dienen könnten, wird gemäß der durchgeführten Artenschutzprüfung für 20 der 32 planungsrelevanten Tierarten die Erwartung begründet, dass sie durch die städtebauliche Entwicklung nicht betroffen sein werden.

Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren ist das Vorkommen der übrigen 12 planungsrelevanten Tierarten durch eine Artenschutzprüfung der Stufe II näher zu untersuchen. Des Weiteren wird für den mittleren östlichen Teilbereich eine orientierende Fledermausuntersuchung für dringend geboten gehalten.

Um sicherzustellen, dass im Zusammenhang mit dem Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG berührt werden, sind in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren entsprechende Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen darzulegen.

4.4 Boden

Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Bodentyp / Bodenfunktionen:

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches werden zurzeit unterschiedlich genutzt (siehe auch Kapitel 1.1).

Der größte Teil des Änderungsbereiches ist laut Bodenkarte NRW durch den Bodentyp Parabraunerde (L31) ohne Staunässe gekennzeichnet. Am östlichen Rand des Geltungsbereiches werden kleinteilig Flächen mit dem Bodentyp Kolluvisol (K3) ebenfalls ohne Staunässe gekennzeichnet. Die Böden werden als tonig-schluffig klassifiziert.

In der „Karte der schutzwürdigen Böden in NRW“ des Geologischen Dienstes werden die Böden als schutzwürdig bewertet. Die Schutzwürdigkeit bezieht sich auf die hohe Funktionserfüllung der Böden als Regulations- und Kühlungsmedium und auf die Wasserspeicherfähigkeit im 2-Meter-Raum. Die Kolluvisol Böden sind als fruchtbare Böden mit sehr hoher Funktionserfüllung als Regelungs- und Puffermedium gekennzeichnet. Die Schutzwürdigkeit wird in den nachgeordneten Bebauungsplanverfahren im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffs- und Ausgleichsbilanzen thematisiert.

Altlasten:

Der Änderungsbereich wurde bis 2019 vielseitig gewerblich genutzt. Im westlichen Teilabschnitt zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße befanden sich ein Mineralölhandel mit Abfüllanlagen und Anlagen zur Herstellung von Schmierstoffen der Fuchs Schmierstoff GmbH. Nutzungsbedingt ergaben sich Verunreinigungen von Boden und Grundwasser durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und Chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW).

Ebenso befinden sich östlich der Friedensstraße Bodenbelastungen verursacht durch Lösemittel durch die dort ehemals ansässige Valspar Industries GmbH. Die beiden vorgenannten Flächen werden im Altlastenverdachtskataster der StädteRegion Aachen unter den Nummern 5103/0042 und 5103/0325 geführt. Diese Flächen sind im Planentwurf auch entsprechend gekennzeichnet.

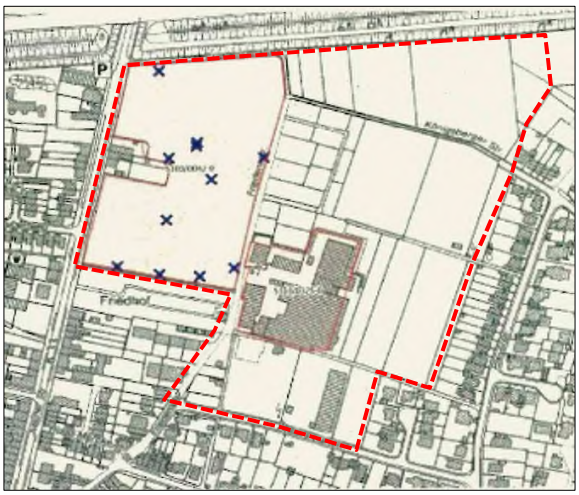


Abbildung 8: Auszug aus dem Altlastenkataster Nr. 5103/0042 und 5103/0325 [Quelle: StädteRegion Aachen, Stellungnahme 13.01.2025]

Im Zuge der Aufgabe des gewerblichen Standorts an der Jülicher Straße und Friedensstraße Fuchs/DEA erfolgten umfangreiche Abbruch- und Sanierungsarbeiten sowie Untersuchungen des Grundwassers und der Bodenschichten.

Im Rahmen dieser Arbeiten wurden in Abstimmung mit der StädteRegion Aachen umweltbezogene Verpflichtungen für das Gelände der Fuchs Schmierstoff GmbH (HYDR.O., Aachen, März 2022) formuliert, welche in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren zu beachten sind. Gemäß Untersuchungen verblieben MKW-Bodenverunreinigungen, welche aufgrund ihrer Tiefenerstreckung bis zu 15 m für eine Sanierung durch Aushub ungeeignet sind. Zum Abschluss der Abbrucharbeiten auf dem Gelände wurde die betroffene Fläche daher mit einer Zementbetonlage versiegelt die in der weiteren Grundstücksentwicklung durch eine Versiegelung mit Gebäuden und Verkehrsflächen ersetzt werden muss.

Oberflächennahe CKW-Verunreinigungen wurden mittels Bodenaustausch und Bodenluftabsaugung während der Abbruch- und Sanierungsarbeiten beseitigt. Allerdings sind CKW im tieferen Untergrund verblieben und bereits in der Vergangenheit in nicht unerheblichem Umfang in das Grundwasser gelangt.

Zur Untersuchung eventueller Ausgasungen von CKW aus der Grundwasserverunreinigung in die Bodenluft wurden im Rahmen der Detailuntersuchung Bodenluft im Bereich West (HYDR.O., Aachen, April 2025) 12 Bodenluftmessstellen auf dem Gelände eingerichtet und zweifach beprobt. Eine Gefährdung über den Wirkungspfad Bodenluft gemäß BBodSchV ist aufgrund der nachgewiesenen geringen CKW-Gehalte für die geplante Umnutzung nicht zu besorgen.

In Abstimmung mit der StädteRegion Aachen wurde 2012 der Haltungsbrunnenbetrieb durch ein Grundwassermonitoring ersetzt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass keine Belastungen über 100 µg/l CKW das Grundstück verlassen. Derzeit wird das Grundwassermonitoring über insgesamt 10 Grundwassermessstellen und 1 Brunnen halbjährlich durchgeführt. Nach Maßgabe der bisherigen Ergebnisse ist das Monitoring fortzusetzen.

Östlich der Friedensstraße befindet sich das ehemalige Produktions- und Vertriebsgelände der Valspar Industries GmbH. Zur Vorbereitung der Abrissarbeiten des ehemaligen Valspar Industries GmbH Geländes wurde ein Abbruch- und Entsorgungskonzept durch das Büro HYDR.O., Aachen, März 2025 erstellt. Im Bereich der Tanklager, welche 2019 stillgelegt wurden, wurden gemäß früheren Untersuchungen keine erhöhten Schadstoffwerte festgestellt. Nach Maßgabe des Gutachtens liegen lokale Bodenbelastungen durch Lösemittel in Tiefen von > 9 m vor. Es

wird grundsätzlich auf notwendige Maßnahmen zur Unterbrechung des Wirkungspfades Boden-Mensch bei einer Folgenutzung durch Wohnen hingewiesen und Risiken als entsprechend beherrschbar eingestuft.

Die durch die gewerbliche Nutzung ausgelösten Untergrundverunreinigungen innerhalb des Änderungsbereiches wurden durch das Büro HYDRO Geologen und Ingenieure zusammenfassend kartiert (Abbildung 9):

- Bau-Land-Partner, Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW (Februar 2020): Standorteinschätzung Eschweiler Jülicher Straße
- HYDRO Geologen und Ingenieure Aachen (Januar 2013): Rückbau und Umnutzung des Betriebsgeländes der Fuchs Europe Schmierstoff GmbH, Dokumentation und
- HYDRO Geologen und Ingenieure Aachen (November 2022): Bodenuntersuchung zur Kostenschätzung für eine Sanierung bzw. Entsorgung von Bodenaushub, Betriebsgelände der Fuchs Lubricants GmbH Germany

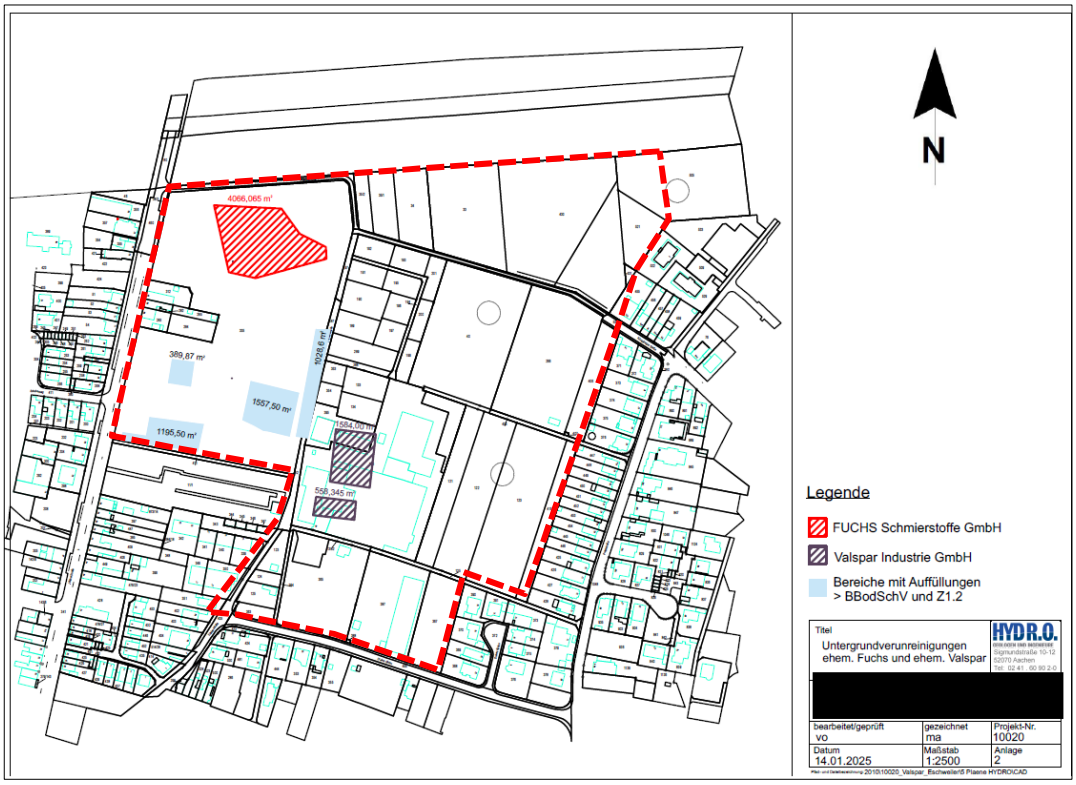


Abbildung 9: Untergrundverunreinigungen im Änderungsbereich [Quelle: HYDR.O., Aachen 2025]

Bodeneingriffe innerhalb des westlichen Änderungsbereiches sind grundsätzlich fachgutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren, insbesondere auch im Bereich der Bodenverunreinigungen entlang der Friedensstraße. Belastetes Aushubmaterial ist generell einer separaten Entsorgung zuzuführen.

Erforderliche Maßnahmen und Hinweise bezüglich der vorliegenden Bodenbelastungen werden im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanverfahrens festgesetzt bzw. aufgeführt.

Bergbau:

Der Geltungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung liegt über dem auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „Vereinigte Centrum und Ichenberg, Aue und Probstei“, über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld „Glückauf“, über dem auf Steinkohle und Eisenstein verliehenen Bergwerksfeld „Eschweiler Reserve-Grube“ sowie über dem auf Braunkohle verliehenen Bergwerksfeld „Zukunft“. Rechtsnachfolgerin der Eigentümerin der verliehenen Bergwerksfelder „Vereinigte Centrum und Ichenberg, Aue und Probstei“, „Glückauf“ und

„Eschweiler Reserve-Grube“ ist die EBV GmbH. Rechtsnachfolgerin der Eigentümerin des verliehenen Bergwerksfeldes „Zukunft“ ist die RWE Power AG.

Innerhalb des Änderungsbereiches ist kein heute noch einwirkungsrelevanter Abbau von Mineralien urkundlich dokumentiert.

Der Änderungsbereich liegt über den Erlaubnisfeldern „Weisweiler“ und „Aachen-Weisweiler“. Inhaberin der Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken „Weisweiler“ ist die RWE Power AG. Inhaberin der Erlaubnis zu wissenschaftlichen Zwecken „Aachen-Weisweiler“ ist die Fraunhofer Zentrale in München. Die erteilten Erlaubnisse gewähren das befristete Rechte zur Aufsuchung des Bodenschatzes „Erdwärme“. Damit sind jedoch keine konkreten Maßnahmen erlaubt.

Tektonische Störungen:

Am nordöstlichen Rand und durch den südwestlichen Teil des Änderungsbereiches verläuft in Nordwest / Südost – Richtung jeweils eine tektonische Störung. Diese Störungen sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Geologischen Dienstes NRW nicht seismisch aktiv.

Erdbebengefährdung:

Der Änderungsbereich liegt laut Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen in der Erdbebenzone 3 in der geologischen Untergrundklasse T. Auf die Berücksichtigung der Bedeutungskategorien für Bauwerke gem. DIN 4149:2005 bzw. Bedeutungsklassen der relevanten Teile von DIN EN 1998 und der jeweils entsprechenden Bedeutungsbeiwerte wird hingewiesen.

Zur Planung und Bemessung spezieller Bauwerkstypen müssen die Hinweise zur Berücksichtigung der Erdbebengefährdung der jeweils gültigen Regelwerke beachtet werden. In die nachgeordneten Bebauungspläne werden entsprechende Hinweise aufgenommen.

4.5 Wasser

Der Geltungsbereich der 28. FNP-Änderung beinhaltet keine Oberflächengewässer.

Innerhalb des Änderungsbereiches befinden sich aktive und inaktive Grundwassermessstellen sowie Brunnen. Eine Kennzeichnung sowie die Festsetzung eventueller Sicherungsmaßnahmen erfolgen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung.

Das zum Änderungsbereich nächstgelegene größere Fließgewässer ist die ca. 0,6 km südlich gelegene Inde. Gemäß dem GEOportal.NRW des Ministeriums des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen und des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie liegt der Änderungsbereich außerhalb von Wasserschutzzonen sowie außerhalb von Überschwemmungs- und Hochwasserrisikogebieten.

Gemäß Starkregengefahrenhinweiskarte des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG) kann es innerhalb des Änderungsbereiches vereinzelt zu Überschwemmungen durch Starkregenereignisse kommen. Im östlichen und südlichen Teilbereich sind bei einem extremen Starkregenereignis Überschwemmungstiefen von 0,5 m bis 1,0 m möglich. Die Angaben beruhen auf dem zumeist unbebauten Zustand.

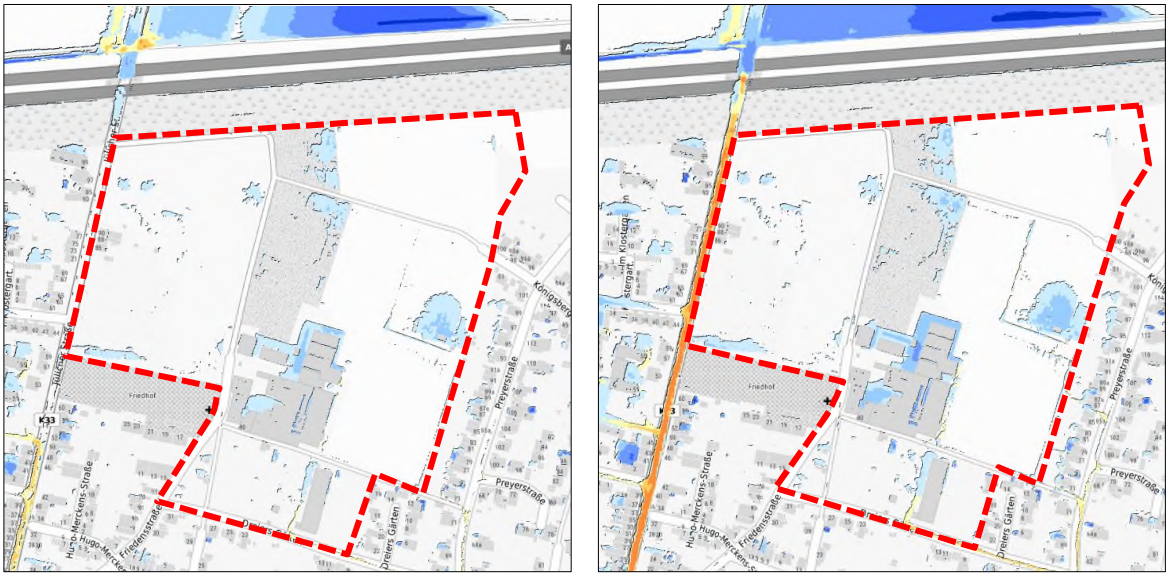


Abbildung 10: Ausschnitt aus der Starkregengefahrenhinweiskarte, seltenes Ereignis (links) und extremes Ereignis (rechts) [Quelle: GEOportal NRW 2025]

Das Niederschlagswasser wird nördlich der Autobahn A4 abgefangen und fließt dann durch das natürliche Gefälle entlang der Jülicher Straße nach Süden. Im Bereich der Jülicher Straße kann es bei einem extremen Starkregenereignis zu Fließgeschwindigkeiten von bis zu 2,0 m/s kommen.

Gemäß § 44 Landeswassergesetz (LWG) ist unbelastetes Niederschlagswasser von Flächen, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, nach Maßgabe des § 55 Abs. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes zu beseitigen. Dies bezieht sich insbesondere auf den östlichen Teilbereich des Änderungsbereiches.

Gemäß Bodenkarte des Landes NRW (IS BK 50) sind die Böden innerhalb des Änderungsbereiches für eine Versickerung ungeeignet. Aufgrund der vorhandenen Schadstoffbelastungen und der Altlasten innerhalb des Geltungsbereiches wird eine Versickerung im Bereich der Bodenbelastungen ausgeschlossen.

Das Niederschlagswasser soll gemäß Überprüfung der Netzkapazität der städtischen Mischwasserkanalisation, Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH, Aachen, April 2025, voraussichtlich über Regenrückhaltevorrichtungen gedrosselt in das bestehende Kanalnetz eingeleitet werden.

Der Änderungsbereich ist von durch Sümpfungsmaßnahmen des Braunkohlenbergbaus bedingten Grundwasserabsenkungen betroffen. Die Grundwasserabsenkungen werden, bedingt durch den fortschreitenden Betrieb der Braunkohlentagebaue, noch über einen längeren Zeitraum wirksam bleiben. Eine Zunahme der Beeinflussung der Grundwasserstände in den nächsten Jahren ist nach heutigem Kenntnisstand nicht auszuschließen. Ferner ist nach Beendigung der bergbaulichen Sümpfungsmaßnahmen ein Grundwasserwiederanstieg zu erwarten.

Sowohl im Zuge der Grundwasserabsenkung für den Braunkohletagebau als auch bei einem späteren Grundwasserwiederanstieg sind hierdurch bedingte Bodenbewegungen möglich. Diese können bei bestimmten geologischen Situationen zu Schäden an der Tagesoberfläche führen. Die Änderungen der Grundwasserflurabstände sowie die Möglichkeit von Bodenbewegungen sollten bei Planungen und Vorhaben Berücksichtigung finden. Zusätzliche Hinweise erfolgen in den nachgeordneten Bebauungsplänen.

4.6 Immissionsschutz

Auf der Ebene des Flächennutzungsplans findet eine Nutzungsänderung von „Gewerblichen Bauflächen“ und „Flächen für die Landwirtschaft“ zu hauptsächlich „Wohnbauflächen“ und „Flächen für den Gemeinbedarf“ statt. Im südlichen und östlichen Bereich grenzt der Änderungsbereich an Wohnbauflächen. Im südöstlichen Teilbereich werden Flächen einbezogen, die heute im Bebauungsplan 42/3 als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt werden. Der hier vorhandene Gewerbebetrieb genießt Bestandsschutz.

Entlang der nördlichen Geltungsbereichsgrenze verläuft in einem Abstand von ca. 40 m in erhöhter Lage die Bundesautobahn A 4. Die umliegende Bebauung ist durch einen Lärmschutzwall geschützt. Trotz des Lärmschutzwalls ist innerhalb des Änderungsbereiches mit Lärm- und Abgasemissionen durch die A4 zu rechnen.

Ebenso stellt die Jülicher Straße entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze eine Immissionsquelle dar. Gemäß Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan (VBP) 14 „Jülicher Straße / Friedensstraße“, Ingenieurgruppe IVV, Aachen, November 2024, liegt die Querschnittsbelastung der Jülicher Straße zwischen 11.600 und 12.600 Kfz/Tag, die Friedensstraße ist im Bereich der Einmündung zur Jülicher Straße mit ca. 2.900 Kfz/Tag belastet.

Für eine erste Einschätzung der Lärmemissionen ausgehend von den umliegenden Verkehrsstraßen wurde eine Stellungnahme zu den schalltechnischen Belangen durch das Büro ACCON Köln GmbH, Mai 2025, erstellt. Die zu erwartende Immissionssituation für eine Höhe entsprechend dem 2. OG innerhalb des Gebietes der FNP-Änderung für die Tagzeit und Nachtzeit sind überschlägig in Abbildung 11 dargestellt.

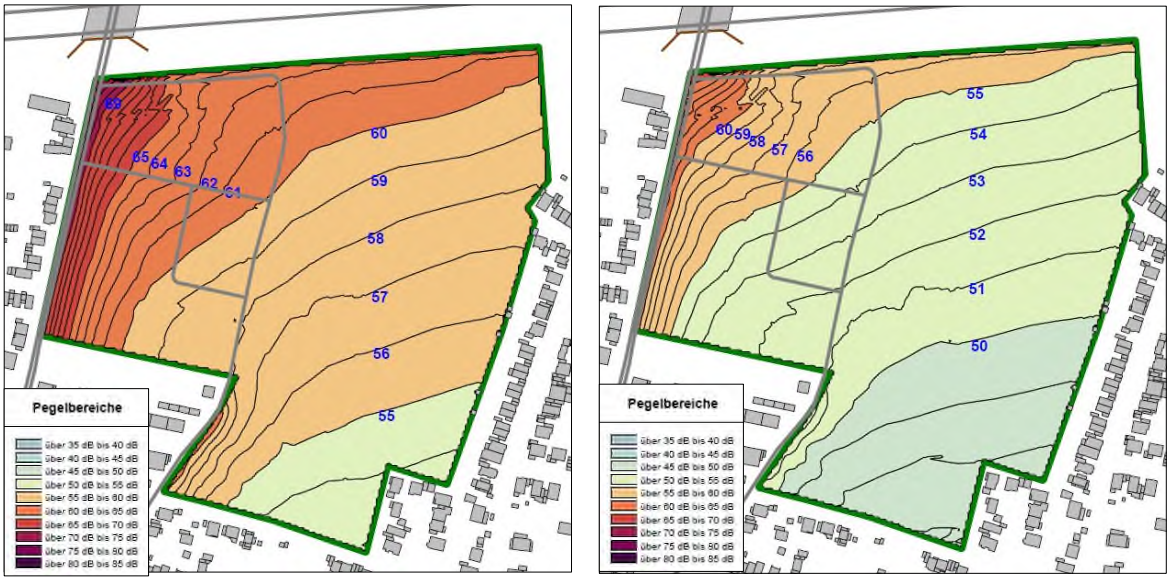


Abbildung 11: Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche tags 6:00 – 22:00 Uhr (links), nachts 22:00 – 6:00 (rechts) [Quelle: Stellungnahme schalltechnische Belange, ACCON, Mai 2025]

Die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (40 dB nachts – 55 dB tags) und für Mischgebiete (45 dB nachts – 60 dB tags) werden teils um mehr als 5 dB (A) überschritten. In einer nachfolgenden Bauleitplanung sind gemäß Stellungnahme detaillierte Berechnungen erforderlich, um die Anforderungen an den baulichen Schallschutz zu ermitteln und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen zu können.

Durch die zukünftige Wohnbebauung sowie durch die Nutzung des nordwestlichen Gebietsbereiches durch die Feuerwehr der Stadt Eschweiler wird es innerhalb des Änderungsbereiches und in direkter Umgebung durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen und durch zu- und abfahrende Einsatzfahrzeuge zu Lärm- und Abgasimmissionen kommen. Die im Zuge der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweise für die maßgeblichen Knotenpunkte im Verlauf der Jülicher Straße zeigen, dass auch nach Realisierung der Potenzialflächen eine gute bis ausreichende Verkehrsqualität zu erwarten ist.

Im Rahmen der geplanten Bebauungsplanverfahren wird durch einen Gutachter eine differenzierte Einschätzung der Auswirkungen durch die künftigen Lärmbelastungen im Plangebiet und seinem Umfeld vorgenommen.

Nördlich des Änderungsbereiches verlaufen zwei Hochspannungsfreileitungen in Ost-West-Richtung. Gemäß Landesentwicklungsplan NRW sollte ein Abstand von mindestens 400 m zwischen Wohnbauflächen und Höchstspannungsfreileitungen eigehalten werden. Da im Norden des Änderungsbereiches eine Fläche für den Gemeinbedarf Zweckbestimmung ‚Feuerwehr', gewerbliche Bauflächen und Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Dauergärten' vorgesehen sind, kann der empfohlene Abstand zumeist eingehalten werden. Lediglich südlich der Grünfläche liegt der Abstand bei 350 m, jedoch ist auch hier von einer Abschirmwirkung des Lärmschutzwalls der Autobahn auszugehen.

Des Weiteren liegt der Änderungsbereich im Einflussbereich des militärischen Flugplatzes Geilenkirchen. Aus diesem Grund ist mit Lärm- und Abgasimmissionen durch den militärischen Flugbetrieb zu rechnen.

5 KOSTEN UND DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

Die für das Änderungsverfahren anfallenden Kosten werden von dem Vorhabenträger übernommen. Innerhalb eines Städtebaulichen Vertrages zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Eschweiler werden alle Voraussetzungen und Bedingungen für die Realisierung notwendiger Maßnahmen vertraglich geregelt.

STÄDTEBAULICHE KENNWERTE

Nutzungsart	Rechtswirksame Darstellung ca. ha	Geplante Darstellung ca. ha
Wohnbauflächen (W)	-	9,0
Gemischte Bauflächen (M)	-	1,0
Gewerbliche Bauflächen (G)	9,0	1,0
Flächen für den Gemeinbedarf	-	2,0
Grünflächen	-	1,0
Flächen für die Landwirtschaft	5,0	-
Gesamt	**14,0**	**14,0**

TEIL B: UMWELTBERICHT

6 EINLEITUNG

Im Rahmen der Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen ist gemäß § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB für die Ermittlung der abwägungsrelevanten Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Die Belange sind in einem Umweltbericht darzulegen, welcher auch die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen auf einzelne Umweltschutzgüter darstellt.

Im vorliegenden Fall beinhaltet der Umweltbericht die notwendigen Angaben und Darstellungen zur Umweltprüfung (§ 2 Abs. 4 BauGB) in einem für die vorbereitende Bauleitplanung (Änderung des Flächennutzungsplans) erforderlichen Detailgrad, wie er für eine gerechte Abwägung der privaten und öffentlichen Belange auf Ebene des Flächennutzungsplans erforderlich ist. Die konkrete Bewertung der Umweltbelange erfolgt wie auch die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§ 1a Abs. 3 BauGB) auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (Aufstellung des Bebauungsplans).

Das Ergebnis der Umweltprüfung ist im Bauleitplanverfahren in der Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

6.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der FNP - Änderung

Der Geltungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung umfasst die Flächen nördlich des Eschweiler Stadtzentrums zwischen der Jülicher Straße, Dreiers Gärten, Preyerstraße und der Autobahn A4. Der Änderungsbereich liegt innerhalb der Gemarkung Eschweiler in Teilbereichen der Fluren 16, 17 und 98.

Die Größe des Änderungsbereiches beträgt ca. 14 ha.

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP 2009) stellt für den Änderungsbereich Gewerbliche Bauflächen und Flächen für die Landwirtschaft dar. Vorrangiges Ziel der Darstellung war zum damaligen Zeitpunkt die Abbildung und planungsrechtliche Absicherung des vorhandenen Bestandes.

Das Gelände an der Jülicher Straße liegt seit Jahren brach. Die bestehenden Gebäude auf dem VALSPAR-Gelände an der Friedensstraße stehen seit 2019 leer. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans entsprechen somit nicht mehr der aktuellen Situation im Änderungsbereich. Darüber hinaus entsprechen sie aber - sowohl im Hinblick auf die Gewerbe- und Siedlungsflächenentwicklung im Allgemeinen als auch bezogen auf diesen Standort im Speziellen - auch nicht mehr den aktuellen Zielen der Stadt Eschweiler.

Aus diesem Grund beabsichtigt die Stadt Eschweiler, diese ca. 14 ha große Fläche hauptsächlich als „Wohnbauflächen“ und „Gemischte Bauflächen“ zu entwickeln. Durch die 28. Änderung des Flächennutzungsplans kann eine gezielte Umnutzung der Flächen eingeleitet und eine qualifizierte Entwicklung notwendiger Wohnbauflächen vorbereitet werden. Neben den Wohnbauflächen sind die Darstellungen eines adäquaten Standortes für die Hauptwache der Feuerwehr Eschweiler, Gewerbliche Bauflächen und Grünflächen mit der Zweckbestimmung Kleingärten im Norden entlang der Autobahn A4 vorgesehen.

6.2 Methodisches Vorgehen

Der Umweltprüfung wird grundsätzlich der Geltungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung als Untersuchungsgebiet zugrunde gelegt. Betrachtet werden jedoch auch Flächen im Umfeld, soweit dies zur Erfassung von umwelterheblichen Auswirkungen erforderlich ist.

In der Umweltprüfung werden zunächst die Bedeutung und planungsbezogene Empfindlichkeit einzelner Umweltschutzgüter innerhalb des Untersuchungsraums erfasst und bewertet. Die Prüfsystematik erfolgt hierbei in Anlehnung an die Schutzgüter des UVPG und wird durch die Regelungen des BauGB ergänzt:

- Schutzgut »Mensch, Gesundheit und Bevölkerung«
- Schutzgut »Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt«
- Schutzgut »Fläche«
- Schutzgut »Boden«
- Schutzgut »Wasser« (Grund- und Oberflächenwasser)
- Schutzgut »Klima und Luft«
- Schutzgut »Landschaft«
- Schutzgut »Kulturgüter und sonstige Sachgüter«
- Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Belangen

Die über die klare Trennung der o.g. Schutzgüter hinausgehenden Belange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB werden ebenfalls, sofern relevant, in den einzelnen schutzgutbezogenen Unterkapiteln oder in gesonderten Abschnitten berücksichtigt.

Aus der Analyse und Bewertung der Umweltauswirkungen des Planvorhabens ergibt sich die Art und Weise, wie die dargelegten Ziele des Umweltschutzes berücksichtigt werden. Diese bilden gleichzeitig auch den Bewertungsrahmen für die einzelnen Schutzgüter.

Die Beschreibung der Bestandssituation im Untersuchungsraum umfasst die Funktionen, Vorbelastungen und Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes. Die Beurteilung erfolgt verbalargumentativ. Die Beurteilung möglicher Umweltauswirkungen berücksichtigt im vorliegenden Umweltbericht insbesondere die durch Gebietsdarstellungen definierte Flächeninanspruchnahme. Die konkreten ökologischen Auswirkungen und möglichen Eingriffe in Natur und Landschaft werden hingegen nur überschlägig aufgezeigt, da die Wirksamkeit der auf Ebene der nachgeordneten Bebauungspläne zu treffenden Vorkehrungen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation von erheblichen Umweltauswirkungen zunächst nur vorausschauend betrachtet und bei der abschließenden Erheblichkeitsbeurteilung schutzgutbezogen wie auch schutzgutübergreifend berücksichtigt werden kann.

Bei der Auswirkungsermittlung werden, soweit dies auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung möglich ist, die Reichweite, die zeitliche Dauer und die Intensität der jeweiligen Auswirkungen berücksichtigt. Die Ableitung der Betroffenheit des Schutzgutes bzw. Erheblichkeit der Umweltauswirkung erfolgt ebenfalls verbal-argumentativ und wird anschließend in der zusammenfassenden Erheblichkeitsbeurteilung für das Planvorhaben berücksichtigt.

6.3 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für die Bauleitplanung von Bedeutung sind

Im Hinblick auf die Ziele des Umweltschutzes sind die nachfolgend aufgelisteten Fachgesetze in der jeweils aktuellen Fassung von Bedeutung:

Baugesetzbuch (BauGB)

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG)

Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)

Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)

Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG)

Wasserhaushaltsgesetz (WHG)

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG)

Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)

DIN 18005-1 – Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau

Als planerische Vorgabe sind die nachfolgenden Pläne zu betrachten.

Landesentwicklungsplan (LEP NRW)

Im rechtskräftigen LEP NRW vom 08.02.2017 mit den ab dem 06.08.2019 geltenden Änderungen befindet sich der Änderungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung im Randbereich des „Siedlungsraumes“ von Eschweiler. Nördlich grenzen „Freiraum“ und „Grünzüge“ an.

Regionalplan

Der Regionalplan stellt für den überwiegenden Teil des Änderungsbereiches einen „Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)“ dar, diese Darstellung deckt sich größtenteils mit der angrenzenden Umgebung in Richtung Osten, Süden und Westen. Der nordöstliche Teil des Änderungsbereiches liegt im Allgemeinen Agrar- und Freiraumbereich und ist Teil der überlagernden Festsetzung „Regionaler Grünzug“. Nördlich des Änderungsbereiches verläuft die Autobahn A4.

Nach dem Entwurf des Regionalplans (Stand Offenlage 2024) liegt der gesamte betrachtete Änderungsbereich innerhalb des „Allgemeinen Siedlungsbereichs“ Eschweiler.

Landschaftsplan

Die bislang unbebauten Teile des Änderungsbereiches sowie die Kleingartenanlagen liegen im Geltungsbereich der Festsetzungskarte des Landschaftsplans III -Eschweiler-Stolberg- der StädteRegion Aachen. Im östlichen Teil des Änderungsbereiches setzt der Landschaftsplan unter der Nummer 5.3-3 einen anzupflanzenden „Gehölzstreifen aus Sträuchern der Pflanzgruppe 4“ entlang (der Fortführung) der Königsberger Straße fest. Dieser dient der „Abschirmung der Siedlung von der Autobahn“.

In der Entwicklungskarte des Landschaftsplans sind die unbebauten Teile des Änderungsbereiches sowie die Kleingartenanlagen gemäß den Entwicklungsziele 1, 2 und 5 als Erhaltungs-, Anreicherungs- bzw. Besondere Schutzfläche dargestellt. Ziele sind gemäß den textlichen Darstellungen des Landschaftsplans 1) die Erhaltung von Siedlungsrandbereichen mit Acker- und Wiesenflächen, 2) die Anreicherung der Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen sowie 5) Schutzpflanzungen entlang der Autobahn A4.

Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Eschweiler (FNP 2009) stellt für die betrachteten Grundstücke aktuell Gewerbliche Bauflächen und Flächen für die Landwirtschaft dar.

Sonstige Schutzgebiete, schutzwürdige Bereiche sowie formelle und informelle Planungsgrundlagen

Anhand einer Datenabfrage über die Schutzgebiete in Deutschland des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG) 2025, GeoBasis-DE sowie des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) 2025 und des Topographischen Informationsmanagement (Tim-Online) der Bezirksregierung Köln Abteilung Geobasis NRW wurde ermittelt, ob es innerhalb des Änderungsbereiches und in seiner unmittelbaren Umgebung gesetzlich geschützte oder besonders schützenswerte Gebiete gibt.

Konkret ergab die Abfrage, dass es dort

- kein FFH-Gebiet oder europäisches Vogelschutzgebiet (Natura 2000-Gebiete),
- kein Naturschutzgebiet (NSG),
- kein Landschaftsschutzgebiet (LSG),
- keine gesetzlich geschützten Biotope (gem. § 42 LNatSchG bzw. § 30 BNatSchG)
- keine gesetzlich geschützten Alleen (gem. §41 LNatSchG),
- keine Gebiete zum Schutz der Natur (GSN) gem. Landesentwicklungsplan,
- keine Bereiche für den Schutz der Natur (BSN) gem. Regionalplan
- kein Wasser- oder Heilquellenschutzgebiet (gem. § 51-53 WHG), sowie
- kein festgesetztes Überschwemmungsgebiet (gem. §76 WHG) gibt.

Ca. 500 m östlich des Änderungsbereiches liegt das Landschaftsschutzgebiet „Kippe Distelrath“ (LSG-5103-0011). Dieses wird durch die Flächennutzungsplanänderung und durch die nachgeordneten Bebauungsplanverfahren nicht beeinträchtigt.

7 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER ERMITTELTEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

7.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands sowie Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

7.1.1 Mensch, Gesundheit und Bevölkerung

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Mensch und seine Gesundheit sind insbesondere Aspekte wie Erholung und Freizeit, Lärmimmissionen, Geruchsimmissionen und ähnliches zu berücksichtigen. Grundsätzlich sind die Anforderungen an gesundes Wohnen und Arbeiten zu erfüllen.

Situationsbeschreibung

Seit Aufgabe der gewerblichen Nutzungen und dem anschließenden Rückbau der Gebäude und Anlagen liegt das ehemalige Fuchs-Gelände seit 15 Jahren brach. Das Valspar Gelände an der Friedensstraße wird ebenfalls seit 2019 nicht mehr genutzt. Die Gesamtsituation stellt sich aufgrund dieser brachliegenden Flächen als städtebaulichen Missstand dar, der die Umgebung und dessen Ortsbild erheblich beeinträchtigt.

Im südlichen Bereich an der Straße ‚Dreiers Gärten‘ befindet sich ein weiterer Gewerbebetrieb, der hier innerhalb eines im Bebauungsplan 42.3 festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebietes liegt.

Im zentralen Bereich des Änderungsbereiches liegen heute Kleingartenflächen, die als wohnortnahe Erholungsflächen dienen. Die übrigen östlich und nördlich angrenzenden Flächen werden landwirtschaftlich genutzt, welche auch aufgrund der vorhandenen Wirtschaftswege der Naherholung dienen.

Die im heutigen Flächennutzungsplan dargestellten Nutzung ‚Gewerbliche Bauflächen' deckt die beschriebenen Gewerbeflächen ab. Das heißt, dass bei entsprechendem Interesse hier jederzeit Gewerbebetriebe angesiedelt werden können. Eine derartige Nutzung würde aber aufgrund der Zunahme der Wohnbebauung in den letzten Jahren in den angrenzenden Flächen erhebliche Auswirkungen auf diese Wohnbebauung haben.

Aufgrund der gewerblichen Nutzungen zur Herstellung von Schmierstoffen und Lacken wurden die jeweiligen Flächen nach Aufgabe der Nutzungen als Altlastenverdachtsfläche im Altlastenkataster der StädteRegion Aachen vermerkt.

Nutzungsbedingt ergaben sich Verunreinigungen von Boden und Grundwasser durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und Chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW). Ebenso befinden sich östlich der Friedensstraße Bodenbelastungen verursacht durch Lösemittel durch die dort ehemals ansässige Valspar Industrie GmbH.

Im Zuge der Aufgabe der gewerblichen Standorte an der Jülicher Straße und Friedensstraße erfolgten umfangreiche Sanierungs- und Abbrucharbeiten sowie Untersuchungen des Grundwassers und der Bodenschichten.

Im Rahmen dieser Arbeiten wurden in Abstimmung mit der StädteRegion Aachen umweltbezogene Verpflichtungen für das Gelände der Fuchs Schmierstoff GmbH formuliert, die in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen sind. Des Weiteren wurden umfangreiche Untersuchungen der Bodenverunreinigungen, des Grundwassers und zur Bodenluft vorgenommen (siehe Schutzgüter Boden, Wasser, Luft).

Entlang der nördlichen Grenze des Änderungsbereiches verläuft in einem Abstand von ca. 40 m in erhöhter Lage die Bundesautobahn A4. Durch die damalige Realisierung des Lärmschutzwalls wurde die Möglichkeit eröffnet mit der Wohnbebauung erheblich näher an die Autobahn heranzurücken. Trotz des Walls ist im nördlichen Teilbereich der Änderung mit Lärmemissionen zu rechnen. Hier sind in den nachgelagerten Bebauungsplanverfahren entsprechende Maßnahmen zu treffen, um eine Wohnnutzung zu ermöglichen.

Eine weitere Lärmquelle ist die Jülicher Straße am westlichen Rand des Plangebietes. Gemäß Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan (VBP) 14 „Jülicher Straße / Friedensstraße", Ingenieurgruppe IVV, Aachen, November 2024, liegt die Querschnittsbelastung der Jülicher Straße zwischen 11.600 und 12.600 Kfz/Tag, die Friedensstraße ist im Bereich der Einmündung zu Jülicher Straße mit ca. 2.900 Kfz/Tag belastet.

Für eine erste Einschätzung der Lärmemissionen ausgehend von den umliegenden Verkehrsstraßen wurde eine Stellungnahme zu den schalltechnischen Belangen durch das Büro ACCON Köln GmbH, Mai 2025, erstellt. Die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (40 dB nachts – 55 dB tags) und für Mischgebiete (45 dB nachts – 60 dB tags) werden teils um mehr als 5 dB (A) überschritten (s. dazu auch Abbildung 11 in Teil A). In einer nachfolgenden Bauleitplanung sind gemäß Stellungnahme detaillierte Berechnungen erforderlich, um die Anforderungen an den baulichen Schallschutz zu ermitteln und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen zu können.

Planungsein- und auswirkungen

Durch eine ganzheitliche Umstrukturierung im Änderungsbereich besteht die Chance, den konstatierten städtebaulichen Missstand zu beheben, um damit den Änderungsbereich aufzuwerten, zu revitalisieren und in die angrenzenden Nutzungen zu integrieren. Eine derartige Umstrukturierung entspricht den aktuellen Zielen der Stadt Eschweiler für die Siedlungsentwick-

lung an diesem Standort. Insgesamt kann mit dieser Änderung ein hoher Bedarf an Wohnbauflächen innerhalb der Stadt Eschweiler gedeckt werden. Gleichzeitig wird damit die vorhandene Altlastenproblematik abschließend geklärt.

Die heutigen Dauerkleingärten sollen innerhalb des Änderungsbereiches verlagert werden. Es ist Ziel der 28. Änderung des FNP entsprechende Flächen in der unmittelbaren Umgebung zur Verfügung zu stellen, um die Nutzung am Standort zu erhalten. Hierfür sind die stärker lärmbelasteten Flächen entlang der Autobahn vorgesehen, welche sich für eine Wohnnutzung nicht eignen. Ebenso werden Flächen für den Gemeinbedarf als auch eine ca. 1,0 ha große Gewerbefläche entlang der Autobahn A4 angesiedelt. Die geplante Lage am nördlichen Rand des Änderungsbereiches ergibt sich aus dem Ziel, die weniger lärmsensiblen Nutzungen in bereits belastete Bereiche entlang der Jülicher Straße und der Autobahn zu platzieren und sich dabei gleichzeitig eine schallabschirmende Wirkung zur Wohnbebauung zunutze zu machen. Entlang der Jülicher Straße wird, in Fortführung der aktuellen Flächennutzungsplandarstellung, eine gemischte Baufläche dargestellt, um auch hier eine schallabschirmende Bebauung ermöglichen zu können.

Durch die zukünftige Wohnbebauung sowie durch die Nutzung des nordwestlichen Gebietsbereiches durch die Hauptwache der Feuerwehr der Stadt Eschweiler wird es innerhalb des Änderungsbereiches und in direkter Umgebung durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen und durch zu- und abfahrende Einsatzfahrzeuge zu Lärm- und Abgasimmissionen kommen. Gemäß Verkehrsgutachten ist durch die möglichen Baumaßnahmen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rund 3.350 Kfz pro Tag zu erwarten, das sich auf die umliegenden Straßen verteilt. Dieser Zunahme ist dasjenige Verkehrsaufkommen entgegenzurechnen, welches aufgrund der Betriebsaufgaben entfällt. Die im Zuge der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweise für die maßgeblichen Knotenpunkte im Verlauf der Jülicher Straße zeigen, dass auch nach Realisierung der Potenzialflächen eine gute bis ausreichende Verkehrsqualität zu erwarten ist.

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren wird durch einen Gutachter eine differenzierte Einschätzung der Auswirkungen durch die künftigen Lärmbelastungen im Änderungsbereich und seinem Umfeld vorgenommen. Erforderliche Maßnahmen zur Lärmminderung werden in den nachgeordneten Bebauungsplänen entsprechend festgesetzt.

Maßnahmen und Hinweise bezüglich der vorliegenden Bodenbelastungen, der Belastungen des Grundwassers und der Luft werden im Rahmen der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren festgesetzt bzw. aufgeführt (siehe Schutzgüter Boden, Wasser, Luft Planungsauswirkungen).

7.1.2 Tiere, Pflanzen, Lebensräume und biologische Vielfalt

Gemäß den §§ 44 und 45 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) müssen bei allen Bauleitplanverfahren und somit auch bei Flächennutzungsplanänderungen die Belange des Artenschutzes berücksichtigt werden. Zur Beurteilung der Auswirkungen wurde eine artenschutzrechtliche Vorprüfung der Stufe I (Büro für Umweltplanung BfU Haese, Stolberg, März 2025) durchgeführt.

Situationsbeschreibung

Innerhalb des Änderungsbereiches werden heute insgesamt ca. 5 ha als Flächen für die Landwirtschaft und ca. 9 ha als Gewerbliche Bauflächen dargestellt. Die Flächen für die Landwirtschaft bestehen aus insgesamt drei Ackerparzellen und einer Wiesenfläche. Die Wiesenfläche wird von Nadelbäumen und sonstigen Gehölzen eingefasst. Innerhalb der gewerblichen Bauflächen befinden sich entlang der Friedensstraße Kleingartenflächen, die eine sehr heterogenen Gehölzbestand aufweisen. Der Änderungsbereich ist entlang der Jülicher Straße, entlang des Friedhofes im Südwesten, entlang der Autobahn im Norden sowie entlang der Friedensstraße durch teils dichten Bewuchs eingegrünt. Der Baumbestand innerhalb des Änderungsbereiches

wurden im Zuge des Änderungsverfahrens des FNP sowie im Zuge des Bebauungsplanverfahrens zum VBP 14 kartiert und bewertet. Die Ergebnisse werden im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.

Im westlichen Teilbereich zeichnet sich der Änderungsbereich gemäß Artenschutzvorprüfung (ASP I) durch überwiegend offenes Brachland aus. Generell wird der Naturraum als vielfältig strukturiert beschrieben. Die bisher unbebauten Flächen sind deutlich durch Mensch, Maschine und Verkehr vorbelastet. Insbesondere die Autobahn entlang der nördlichen Grenze des Änderungsbereiches, die bisher gewerblich genutzten Flächen und die angrenzende Wohnbebauung belasten den Landschafts- und Naturraum. Der Änderungsbereich befindet sich nicht innerhalb von Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebieten und ist ebenso nicht von Natura 2000-Schutzgebieten betroffen.

Nach Angaben des Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) sind im Bereich der hier zu Grunde zu legenden topographischen Karte (TK 25 = Messtischblatt) TK 5103 „Eschweiler“ innerhalb des vierten Quadranten insgesamt Vorkommen von 32 geschützten und planungsrelevanten Tierarten bekannt.

Planungsein- und auswirkungen

Durch die geplante Bebauung und Erschließung wird der Änderungsbereich besonders im östlichen Abschnitt überformt. Ausgeräumte Ackerflächen werden ersetzt durch siedlungsspezifische Lebensräume. Durch die Flächennutzungsplanänderung werden zukünftig ca. 13 ha als Bauflächen und 1 ha als Grünflächen dargestellt.

Innerhalb der Artenschutzprüfung für die Flächennutzungsplanänderung (BfU März 2025) wurden die insgesamt 32 planungsrelevante Tierarten untersucht. Aufgrund fehlender großflächiger Waldflächen, Feuchtgebiete oder zusammenhängender Freiflächen, welche als Nahrungs- oder Bruthabitat dienen könnten, wird gemäß der durchgeführten Artenschutzvorprüfung für 20 der 32 planungsrelevanten Tierarten die Erwartung begründet, dass sie durch die städtebauliche Entwicklung nicht betroffen sein werden.

Für die übrigen 12 planungsrelevanten Tierarten besteht die Annahme, dass die vielfältig strukturierten Flächen innerhalb des Änderungsbereiches als Lebensraum und Nahrungshabitat dienen können. Das offene Brachland im Westteil des Änderungsbereiches, sowie die Nadelbaumbestände im Ostteil und die über einen langen Zeitraum bereits leerstehenden Gebäudebestände und Kleingärtenstrukturen können Lebensräume für Eidechsen-, Vogel- und Fledermausarten bieten.

Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren ist das Vorkommen der 12 planungsrelevanten Tierarten durch eine Artenschutzprüfung der Stufe II näher zu untersuchen.

Um sicherzustellen, dass im Zusammenhang mit dem Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG berührt werden, sind in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren entsprechende Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen darzulegen.

Der naturrechtliche Ausgleich wird innerhalb der nachgeordneten Bebauungsplanverfahren bilanziert.

7.1.3 Fläche und Boden

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind ebenfalls die Belange der Fläche, des Bodens und des Wassers zu berücksichtigen. Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Situationsbeschreibung

Die Flächen innerhalb des Änderungsbereiches werden heute mit ca. 5 ha als Flächen für die Landwirtschaft und ca. 9 ha als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die gewerblichen Bauflä-

chen weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf. Ausgenommen hiervon sind die zumeist unversiegelten Kleingartenflächen entlang der Friedensstraße. Im Nordwesten liegt das ehemalige Firmengelände „Wenzel & Weidmann“ bzw. „Fuchs/DEA Schmierstoffe“. Seit Aufgabe der gewerblichen Nutzung und dem anschließenden Rückbau der Gebäude und Anlagen liegt das ca. 3,2 ha große Areal seit mehr als ca. 15 Jahren brach. Östlich schließt sich der ehemalige Produktionsstandort der Firma „Lackfabrik Merckens“ bzw. „VALSPAR Industries“ mit einer Größe von ca. 1,5 ha an.

Die beiden vorgenannten Flächen werden im Altlastenverdachtskataster der StädteRegion Aachen unter den Nummern 5103/0042 und 5103/0325 geführt (s. dazu auch Abbildung 8 in Teil A).

Im Rahmen der Abbruch- und Sanierungsarbeiten des ehemaligen Fuchs Schmierstoffe-Geländes wurden, wie bereits in Teil A unter 4.4. beschrieben, umweltbezogene Verpflichtungen formuliert, sowie eine Detailuntersuchung zur Bodenluft durchgeführt, die in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen sind.

Wie ebenfalls bereits in Teil A unter 4.4. beschrieben, wurde für die Abrissarbeiten des ehemaligen Valspar Industries GmbH Geländes ein Abbruch- und Entsorgungskonzept erstellt. Es wird grundsätzlich auf notwendige Maßnahmen zur Unterbrechung des Wirkungspfades Boden-Mensch bei einer Folgenutzung durch Wohnen hingewiesen und Risiken als entsprechend beherrschbar eingestuft.

Generell ist der Boden des Änderungsbereiches laut Bodenkarte NRW durch den Bodentyp Parabraunerde (L31) ohne Staunässe gekennzeichnet. Am östlichen Rand des Geltungsbereiches liegen kleinteilig Flächen mit dem Bodentyp Kolluvisol (K3) ebenfalls ohne Staunässe vor. Die Böden werden als tonig-schluffig klassifiziert.

In der „Karte der schutzwürdigen Böden in NRW“ des Geologischen Dienstes werden die Böden als schutzwürdig bewertet. Die Schutzwürdigkeit bezieht sich auf die hohe Funktionserfüllung der Böden als Regulations- und Kühlungsmedium und auf die Wasserspeicherfähigkeit im 2-Meter-Raum. Die Kolluvisol Böden sind als fruchtbare Böden mit sehr hoher Funktionserfüllung als Regelungs- und Puffermedium gekennzeichnet.

Der Geltungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung liegt über dem auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „Vereinigte Centrum und Ichenberg, Aue und Probstei“, über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld „Glückauf“, über dem auf Steinkohle und Eisenstein verliehenen Bergwerksfeld „Eschweiler Reserve-Grube“ sowie über dem auf Braunkohle verliehenen Bergwerksfeld „Zukunft“. Der Änderungsbereich liegt über den Erlaubnisfeldern „Weisweiler“ und „Aachen-Weisweiler“. Inhaberin der Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken „Weisweiler“ ist die RWE Power AG. Inhaberin der Erlaubnis zu wissenschaftlichen Zwecken „Aachen-Weisweiler“ ist die Fraunhofer Zentrale München. Die erteilten Erlaubnisse gewähren das befristete Recht zur Aufsuchung des Bodenschatzes „Erdwärme“.

Innerhalb des Änderungsbereiches ist kein heute noch einwirkungsrelevanter Abbau von Mineralien urkundlich dokumentiert.

Am nordöstlichen Rand und durch den südwestlichen Teil des Änderungsbereiches verläuft in Nordwest / Südost – Richtung jeweils eine tektonische Störung. Diese Störungen sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Geologischen Dienstes NRW nicht seismisch aktiv.

Der Änderungsbereich liegt laut Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen in der Erdbebenzone 3 in der geologischen Untergrundklasse T. Auf die Berücksichtigung der Bedeutungskategorien für Bauwerke gem. DIN 4149:2005 bzw. Bedeutungsklassen der relevanten Teile von DIN EN 1998 und der jeweils entsprechenden Bedeutungsbeiwerte wird hingewiesen.

Zur Planung und Bemessung spezieller Bauwerkstypen müssen die Hinweise zur Berücksichtigung der Erdbebengefährdung der jeweils gültigen Regelwerke beachtet werden.

Planungsein- und auswirkungen

Gemäß der 28. Flächennutzungsplanänderung sollen innerhalb des Geltungsbereiches zukünftig 13 ha als Bauflächen und 1 ha als Grünflächen dargestellt werden.

Die Umwandlung von Freiflächen in Bauland stellt eine Beeinträchtigung des Bodens dar. Die Oberflächenversiegelung durch die zukünftige Bebauung und die Erweiterung der Verkehrsflächen schränkt die Bodenfunktion besonders im östlichen Teilbereich des Änderungsbereiches als Speicher und Puffer des Niederschlagswassers ein.

Grundsätzlich ist im Rahmen der Bauleitplanung gem. § 1a BauGB ein sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden vorzusehen. Dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Die Stadt Eschweiler gehört nach § 201a BauGB zu den Gebieten mit einem angespannten Wohnungsmarkt. Entsprechend muss Wohnraum im Stadtgebiet geschaffen werden. Die brachliegenden Gewerbeflächen sollen im Rahmen der Entwicklung wiedernutzbar gemacht werden. Gleichzeitig eignet sich der Standort aufgrund der innenstadtnahen Lage sehr gut zur Nachverdichtung.

Die Umstrukturierung setzt voraus, dass die Maßnahmen zur Sanierung der Flächen und zur Sicherung von Untergrundverunreinigungen in Verbindung mit einer zukünftigen Wohnnutzung erfolgen. Eine entsprechende Neubewertung ist gemäß der umweltbezogenen Verpflichtungen Voraussetzung für die weitere Entwicklung und im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung vorzulegen. Gemäß dieser Verpflichtungen ist die im nördlichen Grundstücksbereich aufgebrachte Magerbetonversiegelung grundsätzlich zu erhalten.

Im Zusammenhang mit einer Neubebauung des Geländes darf die Versiegelung sukzessive durch Gebäude oder Verkehrsflächen ersetzt oder überbaut und um eine Entwässerung ergänzt werden, um die Versickerung von Niederschlagswasser zu unterbinden.

Bodeneingriffe sind grundsätzlich fachgutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren. Gegebenenfalls anfallendes Aushubmaterial aus dem versiegelten Bereich ist einer separaten Entsorgung zuzuführen.

Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren wird auf die Schutzwürdigkeit der Böden hingewiesen. Zudem werden Maßnahmen und Hinweise bezüglich der vorliegenden Bodenbelastungen festgesetzt.

7.1.4 Wasser

Situationsbeschreibung

Gemäß dem heutigen Stand des Flächennutzungsplanes werden die Flächen zu 64 % als Bauflächen dargestellt. Die verbleibenden Flächen entsprechen den Flächen für die Landwirtschaft. Tatsächlich werden bzw. wurden die Flächen des Änderungsbereiches bisher lediglich zu 40 % gewerblich genutzt. Die übrigen Flächen entsprechen den Flächen für die Landwirtschaft, der Bestandsbebauung an der Jülicher Straße und den Kleingartenflächen.

Der Geltungsbereich der 28. FNP-Änderung beinhaltet keine Oberflächengewässer. Das zum Änderungsbereich nächstgelegene größere Fließgewässer ist die ca. 0,6 km südlich gelegene Inde. Gemäß dem GEOportal.NRW des Ministeriums des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen und des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie liegt der Änderungsbereich außerhalb von Wasserschutzzonen sowie außerhalb von Überschwemmungs- und Hochwasserrisikogebieten.

Mehrere Jahre erfolgte ein Haltungsbrunnenbetrieb auf dem ehemaligen Grundstück der Fuchs Schmierstoffe GmbH, um damit eine Verlagerung der konstatierten Grundwasserverunreinigung auf angrenzende Grundstücke zu verhindern. In Abstimmung mit dem Umweltamt der

StädteRegion Aachen wurde 2012 der Haltungsbrunnenbetrieb durch ein Grundwassermonitoring mit einem verdichteten Netz von Grundwassermessstellen ersetzt. Damit soll sichergestellt werden, dass keine CKW-Belastungen das Grundstück verlassen.

Gemäß Starkregengefahrenhinweiskarte des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG) kann es innerhalb des Änderungsbereiches vereinzelt zu Überschwemmungen durch Starkregenereignisse kommen. Im östlichen und südlichen Teilbereich kann es bei einem extremen Starkregenereignis zu Überschwemmungstiefen von 0,5 m bis 1,0 m kommen. Das Niederschlagswasser wird bei einem Starkregenereignis nördlich der Autobahn A4 abgefangen und fließt dann durch das natürliche Gefälle entlang der Jülicher Straße nach Süden. Im Bereich der Jülicher Straße kann es bei einem extremen Starkregenereignis zu Fließgeschwindigkeiten von bis zu 2,0 m/s kommen.

Gemäß § 44 Landeswassergesetz (LWG) ist unbelastetes Niederschlagswasser von Flächen, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, nach Maßgabe des § 55 Abs. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes zu beseitigen. Dies bezieht sich auf den heute unbebauten Teil des Änderungsbereiches.

Gemäß Bodenkarte des Landes NRW (IS BK 50) sind die Böden innerhalb des Änderungsbereiches für eine Versickerung ungeeignet. Aufgrund der vorhandenen Schadstoffbelastungen und der Altlasten innerhalb des Geltungsbereiches ist eine Versickerung im Bereich der Bodenbelastungen ohnehin ausgeschlossen.

Der Änderungsbereich ist von durch Sümpfungsmaßnahmen des Braunkohlenbergbaus bedingten Grundwasserabsenkungen betroffen. Die Grundwasserabsenkungen werden, bedingt durch den fortschreitenden Betrieb der Braunkohlentagebaue, noch über einen längeren Zeitraum wirksam bleiben. Eine Zunahme der Beeinflussung der Grundwasserstände in den nächsten Jahren ist nach heutigem Kenntnisstand nicht auszuschließen. Ferner ist nach Beendigung der bergbaulichen Sümpfungsmaßnahmen ein Grundwasserwiederanstieg zu erwarten.

Sowohl im Zuge der Grundwasserabsenkung für den Braunkohletagebau als auch bei einem späteren Grundwasserwiederanstieg sind hierdurch bedingte Bodenbewegungen möglich. Diese können bei bestimmten geologischen Situationen zu Schäden an der Tagesoberfläche führen.

Planungsein- und auswirkungen

Gemäß der beabsichtigten 28. Änderung des Flächennutzungsplanes werden zukünftig 93 % des Änderungsbereiches als Bauflächen dargestellt. Aufgrund der Ausweisung neuer bebaubarer Flächen, die bisher bei der hydraulischen Berechnung des Kanalnetzes nicht berücksichtigt wurden, sind die Auswirkungen auf das Kanalnetz zu überprüfen. Hierfür wurde ein ganzheitliches hydraulisches Entwässerungskonzept für den gesamten Geltungsbereich aufgestellt.

Das Niederschlagswasser soll gemäß Überprüfung der Netzkapazität der städtischen Mischwasserkanalisation, Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH, Aachen, April 2025, voraussichtlich über Regenrückhaltebecken gedrosselt in das bestehende Kanalnetz eingeleitet werden (s. dazu auch 3.1 in Teil A).

Die detaillierte Beseitigung des Niederschlagswassers ist im Zuge der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren zu regeln.

Die Änderungen der Grundwasserflurabstände sowie die Möglichkeit von Bodenbewegungen im Zuge der Grundwasserabsenkungen sollten bei Planungen und Vorhaben Berücksichtigung finden.

Das vorhandene Grundwassermessstellennetz ist vollständig zu erhalten. Grundsätzlich ist die Zugänglichkeit der Messstellen für die Beprobungen dauerhaft sicherzustellen. Sollten sich Messstellen nicht erhalten lassen, ist eine Verlegung mit dem Umweltamt der StädteRegion Aachen abzustimmen. Eine Kennzeichnung der bestehenden Grundwassermessstellen sowie die Festsetzung der Zugänglichkeit erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung.

Seit 2012 zeigen sich an der südlichen Grundstücksgrenze keine Veränderungen der CKW – Gehalte im Grundwasser, die sich derzeit im Bereich einer tolerierbaren Hintergrundbelastung bewegen. Das mit dem Umweltamt der StädteRegion Aachen vereinbarte Grundwassermonitoring wird derzeit im halbjährlichen Rhythmus durchgeführt (siehe dazu auch 4.4 in Teil A).

Generell können die Auswirkungen des Planvorhabens auf das Schutzgut Wasser durch entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zielgerichtet verringert werden.

7.1.5 Klima / Luft

Die Aufstellung von Bauleitplänen soll gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, bei der insbesondere der Klimaschutz, die Klimaanpassung und die Luftreinhaltung berücksichtigt werden.

Situationsbeschreibung

Der Geltungsbereich der 28. FNP-Änderung gehört zum Klimabereich der Niederrheinischen Bucht. Dieser ist gekennzeichnet durch ein maritim getöntes, relativ warmes Tieflagenklima mit warmen Sommern (Julimittel ca. 17°C) und milden Wintern (Januarmittel ca. 1°C). Der Jahresniederschlag beträgt im Mittel um die 750 mm. Die geringe mittlere Windstärke (Hauptwindrichtung West-Südwest) von 3-4 nach der Beaufort-Skala in Verbindung mit den föhnigen Auflockerungen und der Fallwinderwärmung bei Süd- und Südwestwind-Wetterlagen tragen zum sonnenreichen, milden Klima bei.

Klimaökologisch wirksame Flächen und Elemente sind im Änderungsbereich vor allem in Form der östlich gelegenen größeren Freiflächen vorhanden. Hierzu zählen neben den landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen auch die Kleingartenstrukturen. Derartige Freiflächen dienen zum einen der Frisch- und Kaltluftproduktion und können zum anderen auch als Transportkorridore für Luftmassen dienen. Generell werden heute 9 ha als gewerbliche Bauflächen dargestellt.

Im östlichen Bereich weist der Änderungsbereich gemäß Kartengrundlage des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG), 2025, das Klimatop „Freilandklima“ und „Klima innerstädtischer Grünflächen“ auf. Je dichter der Siedlungsbestand ist desto innerstädtischer werden die klimatischen Verhältnisse. Im Bereich Richtung Jülicher Straße und Dreiers Gärten herrscht ein „Vorstadtklima“ bis dichtes „Gewerbe- und Industrieklima“.

Im nördlichen Umfeld des Änderungsbereiches befinden sich durch die offenen Ackerflächen nördlich der Autobahn A4 relevante Freilandklimatope, die entsprechende Funktionen für die nördlich gelegenen Ortschaften wie z.B. Dürwiß übernehmen. Eine Funktion als Frischluftproduzent für die südlich gelegenen Innenstadtbereiche ist hier nicht gegeben, da der Frischlufttransport durch die Hochlage der Autobahn unterbrochen wird. Insofern ist auch keine Fortsetzung eventueller Transportkorridore südlich der Autobahn erforderlich. Diesem Umstand trägt bereits der Entwurf des Regionalplanes von 2024 Rechnung, indem die unbebaute Schneise innerhalb des Bereiches der 28. Flächennutzungsplanänderung aufgegeben wird.

Zur Untersuchung eventueller Ausgasungen von CKW aus der Grundwasserverunreinigung in die Bodenluft wurden im Rahmen der Detailuntersuchung Bodenluft im Bereich West, HYDR.O., Aachen, April 2025, 12 Bodenluftmessstellen auf dem Gelände eingerichtet und zweifach beprobt.

Planungsein- und auswirkungen

Durch die geplante Änderung der Darstellungen im heutigen Flächennutzungsplan wird die Inanspruchnahme der derzeit im Änderungsbereich liegenden Freiflächen vorbereitet. Diesen Flächen kommt heute in Teilen die Funktion eines Frischluftentstehungsgebietes zu, nicht aber die Funktion eines Transportkorridors. Als Entstehungsgebiet ist die Fläche zu klein, sodass die Auswirkungen einer Inanspruchnahme insgesamt als gering eingestuft werden können.

Der westliche Teilbereich zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wird voraussichtlich durch die zukünftige Dichte der Bebauung innerhalb der ausgewiesenen „Gemischten Bauflächen" ähnliche klimatische Verhältnisse wie im Bestand aufweisen. Durch die Randlage des Änderungsbereiches kann allgemein von einem „Vorstadtklima" bis „Stadtrandklima" ausgegangen werden. Die im Norden vorgesehenen Grünflächen werden ein „Klima innerstädtischer Grünflächen" aufweisen. Generell wird die Größe der gewerblichen Bauflächen von 9 ha auf 1 ha reduziert.

Durch die geplante Bebauung wird die Luftzirkulation innerhalb des Änderungsbereiches insgesamt eingeschränkt.

Durch geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wie die Ausweisung zusammenhängender Grünstrukturen oder die Festsetzung von Gründächern können im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung die klimatischen und lufthygienischen Auswirkungen verringert werden.

Gemäß der Untersuchung eventueller Ausgasungen liegt eine Gefährdung über den Wirkungspfad Bodenluft gemäß BBodSchG aufgrund der nachgewiesenen geringen CKW-Gehalte für die geplante Umnutzung nicht vor.

7.1.6 Landschafts- und Ortsbild

Ziel des Schutzgutes Landschaft ist insbesondere die Sicherung des Übergangs Ort / Landschaft und dessen Erscheinungsbild in seiner Vielfalt, Eigenart und positiven Wirkung.

Situationsbeschreibung

Der Änderungsbereich befindet sich innerhalb der bebauten Siedlungsstruktur der Stadt Eschweiler. Die angrenzenden Siedlungsstrukturen weisen größtenteils Ein- und Zweifamilienhäuser auf. Entlang der Jülicher Straße ist die südlich angrenzende Bebauung in geschlossener Bauweise ausgeführt.

Aufgrund dieser geschlossenen Bauweise wirkt die angrenzende brachliegende Fläche des ehemaligen Fuchs-Geländes umso mehr als Bruch in der vorhandenen städtebaulichen Struktur und offenbart sich als städtebaulicher Missstand. Eine ähnliche negative Auswirkung zeigt das Valspar-Gelände durch den zunehmenden Verfall der baulichen Anlagen.

Überprägt werden die Flächen momentan von einer zunehmenden Pioniervegetation. Prägender Baumbestand in Form eines üppig bewachsenen Gehölzstreifens besteht entlang der Grenze zum Friedhof, im westlichen Teilbereich nördlich der Bestandsbebauung an der Jülicher Straße, entlang der nordwestlichen Grenze und im Bereich der Kleingartenflächen.

Die vorhandenen landwirtschaftlichen Nutzflächen werden getrennt durch verschiedene Gehölzstreifen und Baumreihen, die eine Fernwirksamkeit entfalten. Ansonsten werden die Freiflächen von baulichen Anlagen eingefasst und vom Landschaftsraum nördlich der Autobahn abgetrennt. Dadurch geht der offene und großzügige Charakter dieser Flächen verloren.

Nach den Kriterien des LANUV (2018) wird die örtliche Landschaftsbildqualität als sehr gering / gering bewertet.

Planungsein- und auswirkungen

Durch die ganzheitliche Umstrukturierung besteht die Chance, den konstatierten städtebaulichen Missstand und das damit einhergehende negative Erscheinungsbild zu beseitigen. Der Änderungsbereich wird damit insgesamt aufgewertet.

Der heute prägende Baumbestand soll im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne so weit wie möglich in die Konzepte integriert werden.

Die Erhaltung der bestehenden landwirtschaftlichen Flächen ist aufgrund des Wohnraumbedarfs nicht möglich. Die Einbeziehung dieser Flächen ist unter den Aspekten des Landschaftsbildes ohnehin unerheblich, da sie aufgrund der eingegrenzten Lage einen geringen Wert aufweisen.

Die detaillierten Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild können erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitpläne beurteilt werden, weil erst dort Festsetzungen zu der Dichte, zu Gebäudehöhen und zu eventuellen Grünzügen getroffen werden. Generell ist davon auszugehen, dass durch die Änderung des Flächennutzungsplanes die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschafts- und Ortsbild unerheblich sein werden.

7.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Gemäß § 1 (6) Nr. 7d sind Kulturgüter und sonstige Sachgüter bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.

Situationsbeschreibung

Innerhalb des Bereiches der 28. FNP-Änderung befinden sich keine eingetragenen Baudenkmale und keine bisher bekannten Bodendenkmale. Die Freiflächen zählen zu keiner relevanten Kulturlandschaft.

Planungsein- und auswirkungen

In der 28. FNP-Änderung werden lediglich die Grundzüge der Planung bestimmt. Die denkmal- und bodendenkmalschutzrechtlichen Belange werden bei der Aufstellung der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren mit den betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange vertiefend abgestimmt und – soweit denkmalschutzrechtlich geboten - durch verbindliche Festsetzungen oder Hinweise im Bebauungsplan berücksichtigt.

7.1.8 Emissionsvermeidung und sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Situationsbeschreibung

Aus dem Änderungsbereich werden aufgrund der Betriebsaufgaben aktuell keine erheblichen Luftschadstoffe emittiert. Aufgrund der Darstellung von gewerblichen Bauflächen wäre bei Erhalt dieser Darstellung die Ansiedlung neuer nicht erheblich belästigender Gewerbebetriebe nicht ausgeschlossen.

Das Gelände an der Jülicher Straße liegt seit Jahren brach. Das bestehende Gebäude des ehemaligen Gewerbebetriebes an der Friedensstraße steht seit 2019 leer.

Abfälle oder Abwässer innerhalb des Änderungsbereiches, die nicht der Bodenbelastung unterliegen, werden durch die bestehende Wohnbebauung an der Jülicher Straße und durch den an der Straße ‚Dreiers Gärten' liegenden Gewerbebetrieb erzeugt und der örtlichen Entsorgung zugeführt.

Planungsein- und auswirkungen

Auf Ebene des Flächennutzungsplans ist durch die Änderung der gewerblichen Bauflächen und der landwirtschaftlichen Flächen hin zu Wohnbauflächen und Flächen für den Gemeinbedarf mit potentiell geringeren betrieblichen Emissionen zu rechnen, weil die gewerblichen Bauflächen von 9 ha auf 1 ha verringert werden. Zudem dürfen sich innerhalb der zukünftigen gewerblichen Bauflächen aufgrund der Nähe zu Wohnbauflächen lediglich nicht störende Gewerbebetriebe ansiedeln.

Aus der Zunahme der Bauflächen insgesamt und des daraus resultierenden Verkehrsaufkommens, ist mit entsprechender Emissionszunahme zu rechnen. Gleiches gilt für die zukünftig zu erwartenden Abfallaufkommen. Da auf FNP-Ebene nicht konkret abzusehen ist, in welcher Dichte die Wohnbauflächen bebaut werden, wie viele Wohneinheiten geschaffen werden und

welche Betriebe sich innerhalb der Gewerbeflächen ansiedeln werden, ist die Frage der Emissionsvermeidung und Abfallentsorgung auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung vertieft zu prüfen.

Im Änderungsbereich anfallendes Abwasser kann grundsätzlich über den vorhandenen Schmutzwasserkanal abgeführt werden.

7.1.9 Nutzung erneuerbarer Energien/ sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie ist gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB ein bedeutsames Anliegen im Umweltschutz.

Situationsbeschreibung

Im Geltungsbereich der Änderung des Flächennutzungsplans kommt diesen Belangen im Bestand bisher keine Bedeutung zu.

Planungsein- und auswirkungen

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die vorgesehene Bebauung innerhalb des Änderungsbereiches nach den einschlägigen und aktuellen Gesetzesgrundlagen in Bezug auf Energieeffizienz und erneuerbaren Energien geplant wird. Darüberhinausgehende Regelungen werden im Rahmen der nachgeordneten Bebauungspläne getroffen. So ist zu prüfen, ob im Rahmen der verdichteten Wohnbebauung im westlichen Teil des Änderungsbereiches ein Blockheizkraftwerk oder der Anschluss an ein Fernwärmenetz effizient und tragfähig wäre.

7.1.10 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen sind alle denkbaren und strukturellen Beziehungen zwischen den oben genannten Schutzgütern und innerhalb von Schutzgütern soweit sie aufgrund einer zu erwartenden Betroffenheit durch Projektwirkungen von entscheidungserheblicher Bedeutung sind.

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Die aus methodischen Gründen schutzgutbezogene Vorgehensweise der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen betrifft ein stark vernetztes komplexes Wirkungsgefüge. Wechselwirkungen, die über die bereits bei den einzelnen Schutzgütern berücksichtigten Funktionszusammenhänge hinausgehen, ergeben sich voraussichtlich nicht.

7.2 Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Flächennutzungsplanänderung bleibt die heutige Darstellung der Nutzungsarten erhalten. Damit kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich auf den gewerblichen Bauflächen erneut Gewerbebetriebe ansiedeln. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung und die Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes würden damit an diesem Standort ausgeschlossen werden. Gleichzeitig müsste die bestehende Nachfrage nach Wohnbaufläche an anderer Stelle befriedigt werden. Damit würden Flächen, die sich durch ihre Lage innerhalb der Siedlungsstruktur insbesondere für eine Wohnbauentwicklung anbieten, nicht in Anspruch genommen werden und weiterhin brach liegen.

7.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Aus der 28. Flächennutzungsplanänderung resultieren voraussichtlich die unter 2.1 genannten Umweltauswirkungen, die im Folgenden zusammengefasst werden. Diese Auswirkungen beziehen sich lediglich auf die Änderung der Nutzungsarten.

- Schutzgut Mensch, Gesundheit und Bevölkerung: geringe Auswirkungen aufgrund der strukturellen Verbesserung

- Schutzgut Tiere, Pflanzen, Lebensräume und biologische Vielfalt: mittlere Auswirkungen aufgrund des Verlustes von Flächen für die Landwirtschaft einerseits und andererseits durch die Umwandlung von gewerblichen Bauflächen in Wohnbauflächen mit Erhaltung der Kleingartenflächen an anderer Stelle
- Schutzgüter Fläche, Boden und Wasser: mittlere Auswirkungen durch den Verlust von Flächen für die Landwirtschaft und der damit einhergehenden zusätzlichen Versiegelung einerseits und durch die Umwandlung von gewerblichen Bauflächen in Wohnbauflächen andererseits
- Schutzgüter Klima und Luft: geringe Auswirkungen aufgrund der erheblichen Reduzierung von gewerblichen Bauflächen, keine Beanspruchung eines Frischluftkorridors
- Schutzgut Landschafts- und Ortsbild: geringe Auswirkungen aufgrund der strukturellen Verbesserung
- Schutzgut Kultur und Sachgüter: geringe Auswirkungen

Durch Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanungen können mittlere und erhebliche Umweltauswirkungen, die sich auf der FNP-Ebene durch die Änderung der Nutzungsarten ergeben, verringert oder auch ausgeglichen werden. Somit ist eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erst auf der Ebene der verbindlichen Bauleitpläne möglich.

7.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Ziele der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes ergeben sich konkret aus den heutigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes und dem heutigen Missstand am Standort der Änderung. Insofern stehen alternative Standorte nicht zur Debatte. Ohnehin bietet der Bereich eine gute Verkehrsanbindung, eine gute Lage zur Innenstadt und einen sehr guten Standort für die Hauptwache der Feuerwehr. Zudem gehen keine ökologisch hochwertigen Flächen verloren, wodurch der Eingriff in den Naturhaushalt geringgehalten werden kann. Die vorgenannten Gründe sprechen für den Bereich der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes und erklären den Verzicht auf eine Abwägung alternativer Standorte.

Bezüglich der Verteilung der Nutzungen innerhalb des Änderungsbereiches ergeben sich ebenfalls keine nennenswerten Alternativen, weil der nördliche Bereich aufgrund der Lärmemissionen der Autobahn nur für lärmunsensible Nutzungen in Frage kommt. Auch die Darstellung der gemischten Bauflächen ergeben sich schlüssig aus den Lärmeinträgen durch die Verkehre auf der Jülicher Straße. Die Größe der Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Feuerwehr entspricht dem erforderlichen Flächenbedarf für diese Nutzung.

8 ZUSÄTZLICHE ANGABEN

8.1 Verwendete Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Im Rahmen der Umweltprüfung wurden keine besonderen technischen Verfahren angewandt. Der Umweltbericht beinhaltet eine schutzgutbezogene Erfassung der Auswirkungen auf die Bestandssituation unter Berücksichtigung der tatsächlichen realen Flächennutzung und der aktuell rechtswirksamen Darstellungen des Flächennutzungsplans.

Die Grundlage für die Beschreibung der Auswirkungen bilden Ortsbegehungen im Rahmen der Artenschutzvorprüfung, digital verfügbare umweltbezogene Fachinformationen sowie Fachgutachten, durchgeführt im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung bzw. des nachgeordneten Bebauungsplanverfahrens 14 und die im Rahmen der Abbruch- und Sanierungsmaßnahmen erarbeiten umweltbezogene Verpflichtungen im Bereich des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie das für die Abrissarbeiten des ehemaligen Valspar Industries GmbH Geländes erstellte Abbruch- und Entsorgungskonzept .

Zur Beurteilung des Schutzgutes „Tiere, Pflanzen, Lebensräume und biologische Vielfalt“ wurde auf die Vorprüfung der Artenschutzbelange (ASP I) zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes „Nördlich Dreiers Gärten“ des Büros für Umweltplanung Dipl.-Biologe Ulrich Haese, vom März 2025 zurückgegriffen.

Nennenswerte Schwierigkeiten bei der Bewertung der Umweltbelange oder relevante Wissenslücken bzw. Prognoseunsicherheiten ergaben sich nicht. Wie in den einzelnen schutzgutbezogenen Kapiteln erläutert, können die abschließenden Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung formuliert werden. Die Bewertung auf FNP-Ebene bezieht sich lediglich auf die Änderung der Nutzungsart und bezieht Maßnahmen, die sich auf der Ebene des Bebauungsplanes ergeben, nicht in die Bewertung ein.

8.2 Geplante Maßnahmen zur Überprüfung der erheblichen Auswirkungen

Gemäß § 4c BauGB überwachen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Aus den Ausführungen in Kapitel 7 geht hervor, dass durch die 28. Änderung des Flächennutzungsplans keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Daher besteht nach heutigem Kenntnisstand keine Notwendigkeit, Angaben zu Überwachungsmaßnahmen im Sinne des § 4c BauGB festzulegen.

8.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung der erforderlichen Angaben

Mit der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die heute als „gewerbliche Bauflächen“ und „Flächen für die Landwirtschaft“ dargestellten Flächen zukünftig vorrangig als „Wohnbauflächen“, ansonsten als „Flächen für den Gemeinbedarf“ mit der Zweckbestimmung Feuerwehr, als „gewerbliche Bauflächen“ und „Grünflächen“ dargestellt werden. Aus dieser Änderung ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen auf die geprüften Schutzgüter. Als „Mittel“ beurteilte Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Lebensräume und biologische Vielfalt, Fläche, Boden und Wasser können im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung durch entsprechende Maßnahmen gemindert bzw. kompensiert werden.

9 GUTACHTEN

Zur Beurteilung der Umweltbelange wurde auf folgende Gutachten und Stellungnahmen zurückgegriffen:

- ACCON Köln GmbH (Mai 2025): Stellungnahme schalltechnische Belange, 28. Flächennutzungsplanänderung.
- Bau-Land-Partner, Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW (Februar 2020): Standorteinschätzung Eschweiler Jülicher Straße
- Büro für Umweltplanung Haese Stolberg (März 2025): Vorprüfung der Artenschutzbelange (Stufe I), 28. Änderung des Flächennutzungsplanes „Nördlich Dreiers Gärten“.
- Büro für Umweltplanung Haese Stolberg, Büro RaumPlan Aachen: Erhaltungsfähiger Baumbestand Standortkartierung Jülicher Straße / Friedensstraße (November 2024) und Nördlich Dreiers Gärten (März 2025).
- Büro für Umweltplanung Haese Stolberg: Stellungnahme zu Standortkartierung des erhaltungsfähigen Baumbestandes Jülicher Straße / Friedensstraße (Mai 2025) und Nördlich Dreiers Gärten (März 2025).
- HYDR.O. Geologen und Ingenieure Aachen (Januar 2013): Rückbau und Umnutzung des Betriebsgeländes der Fuchs Europe Schmierstoff GmbH, Dokumentation.

- HYDR.O. Geologen und Ingenieure Aachen (März 2022): Umweltbezogene Verpflichtungen auf dem Gelände der Fuchs Schmierstoffe GmbH, Umgang mit Altlasten.
- HYDR.O. Geologen und Ingenieure Aachen (November 2022): Bodenuntersuchung zur Kostenschätzung für eine Sanierung bzw. Entsorgung von Bodenaushub, Betriebsgelände der Fuchs Lubricants GmbH Germany
- HYDR.O. Geologen und Ingenieure Aachen (Januar 2025): Übersichtskarte Untergrundverunreinigungen ehem. Fuchs und ehem. Valspar.
- HYDR.O. Geologen und Ingenieure Aachen (März 2025): Abbruch und Entsorgungskonzept, Umnutzung des Betriebsgeländes der Valspar GmbH, Friedensstraße 40 in Eschweiler.
- HYDR.O. Geologen und Ingenieure Aachen (April 2025): Detailuntersuchung Bodenluft im Bereich Eschweiler – Masterplan West (ehem. Fuchs-Gelände).
- Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH Aachen (April 2025): Erschließung des Fuchs- Geländes und Hinter Dreiers Gärten in Eschweiler, Überprüfung der Netzkapazität der städtischen Mischwasserkanalisation.
- Ingenieurgruppe IVV Aachen (November 2024): Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan (VBP) 14 „Jülicher Str. / Friedensstraße“ Stadt Eschweiler, Untersuchungsbericht.

Eschweiler, den 28.05.2025

gez. Loisa Welfers

01

Heike Hillenberg - Stellungnahme zum Bebauungsplan 14 (Amtsblatt Nr. 18 v. 04.07.2024) sowie Sitzungsvorlagen 142/24 und 146/24 v. 20.06.2024

Von: [redacted]
An: "bauleitplanung@eschweiler.de" <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 22.08.2024 13:09
Betreff: Stellungnahme zum Bebauungsplan 14 (Amtsblatt Nr. 18 v. 04.07.2024) sowie Sitzungsvorlagen 142/24 und 146/24 v. 20.06.2024
Anlagen: Bebauung Fuchs Gelände - Fragen an die Stadt Eschweiler.odt

61 / Planungsamt
22. Aug. 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten Ihre Antworten bzw. Berücksichtigungen in Ihren laufenden Planungen zu unseren Fragen bzw. Anregungen, die wir in der Anlage aufgelistet haben. Sollten Sie die Anlage nicht korrekt angezeigt bekommen, bitten wir um Ihre Rückinfo.

Vielen Dank und freundliche Grüße

[redacted]

[redacted] 23.08.2024

Stellungnahme zum Bebauungsplan 14 (siehe Amtsblatt Nr. 18 v. 04.07.24, Pkt. 63 und 64) sowie Sitzungsvorlagen 142/24 und 146/24 v. 20.06.24

Als Besitzer und Bewohner der Bestandsimmobilie [redacted] stellen sich uns nach gründlicher Recherche der öffentlich gemachten Unterlagen eine Reihe von Fragen, da wir hier massive Eingriffe in unser Wohnumfeld und damit unserer Wohnqualität befürchten.

Zu folgenden Fragen bzw. Anregungen erwarten wir daher von Ihnen Antworten bzw. Berücksichtigungen in Ihren weiteren Plänen zur Erschließung des ehemaligen Fuchsgeländes.

1. Der bereits heute bestehende Parkdruck auf der Jülicher Straße wird durch Wegfall von heute noch bestehenden Parkplätzen bzw. durch zusätzliche Fahrzeuge der Bewohner bzw. Gäste des künftig dicht bebauten Geländes und der geplanten Altenwohnanlage extrem zunehmen. Wie können Sie sicherstellen, dass die heutigen Bewohner der Jülicher Str. dann noch Parkplätze in unmittelbarer Nähe Ihrer Wohnhäuser finden? Werden an der neuen Durchgangsstraße genügend Parkplätze eingeplant?
2. Bereits heute ist die Jülicher Str. verkehrstechnisch sehr belastet. Wie stellen Sie künftig den reibungslosen Verkehrsfluss durch zusätzliche Fahrzeugzunahmen der 348 neuen Familien, der Feuerwache und weiteren X Familien aus dem künftigen Wohngebiet ehemaliges Valspar-Gelände sicher?
3. Ist für die Feuerwache eine Ampelanlage geplant? Falls ja, wo wird diese Anlage installiert?
4. Wie stellen Sie sicher, dass die Immissionsbelastungen durch die geplante Durchgangsstraße und die Feuerwache für die Bestandsimmobilien nicht deutlich zunehmen? Ist vorgesehen, die Besitzer der Bestandsimmobilien für bauliche Maßnahmen zum Schallschutz finanziell zu unterstützen?
5. Wie wir den zur Zeit aktuellen Bebauungsplänen entnehmen können, werden die Bauhöhen mit 3+S und 4+S angegeben. Faktisch entspricht das einer Bauhöhe von vier bzw. fünf Etagen. Damit sind je nach Ausrichtung der Fenster bzw. Balkone unsere Grundstücke voll einsehbar. Was unternehmen Sie, um für die bestehenden Grundstücke entsprechenden Sichtschutz und damit einhergehend eine Wahrung der Privatsphäre zu gewährleisten? Generell sind wir verwundert, entgegen der Aussagen des früheren Grundstückeigentümers, dass die neu geplanten Bauhöhen die Höhen der bestehenden Immobilien deutlich überragen. Zusätzlich befürchten wir, dass die geplanten Bauhöhen durch die vorgesehenen Photovoltaikanlagen noch höher ausfallen.
6. Den gleichen Planungen entnehmen wir auch, dass für die neuen Gebäude Tiefgaragen geplant sind. Wie stellen Sie sicher, dass es durch die damit einhergehenden Baumaßnahmen an den Bestandsimmobilien nicht zu Setzrissen kommt?
7. Es ist uns verständlich, dass der Wohnungsdruck in Eschweiler zur Zeit groß ist. Wir sehen aber nach den aktuellen Planungen die Gefahr, dass es durch die enorm verdichtete Bebauung (348 Wohnungen) künftig zu einem prekären Wohnumfeld kommen kann. Welche Planungen haben Sie, dass es künftig nicht zu ähnlichen Wohnsituationen wie z.B. im Gutenbergviertel kommen kann?
8. Wann wird der angekündigte Umweltbericht vorgelegt?
9. Ist sichergestellt, dass der vorhandene alte Baumbestand im Sinne von Umwelt, Natur, Lärm- und Sichtschutz bestehen bleibt?

Vielen Dank für Ihre Antworten bzw. Berücksichtigungen in Ihren weiteren Planungen.

02

61 / Planungsamt

29. Aug. 2024

[redacted]

Eschweiler, 28. August 2024

Stellungnahme zum Bebauungsplan 14
Amtsblatt Nr. 18 v. 04.07.24, Pkt. 63 und 64
Sitzungsvorlagen 142/24 und 146/24 v. 20.06.24

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Besitzer von zwei Wohnungen der Bestandsimmobilie [redacted] und Eigentümer und Bewohner der Wohnung 4 [redacted] stellen sich uns einige Fragen und Befürchtungen, die unsere Lebensqualität und die Nutzung unseres Grundstücks beeinflussen könnten.,

- Wie viele Parkplätze werden durch den Bebauungsplan auf der Jülicher Straße wegfallen? Die Parksituation auf der Jülicher Straße ist jetzt bereits sehr angespannt und es fehlen Parkplätze. Werden neue Parkplätze geschaffen oder bestehende erweitert?
  Eine Möglichkeit wäre Anwohnerparken einzuführen, damit sichergestellt wird, dass Parkplätze für Bewohner verfügbar bleiben.

- Welche Maßnahmen sind geplant, um den zusätzlichen Verkehr (300 neue Wohnungen, Feuerwehr, Besucher .....) zu steuern und die Verkehrsbelastung in unserem Wohngebiet zu minimieren? Eine hohe Bebauungsdichte kann zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit verbundenen Umweltbelastungen führen.

- Gibt es Lärmschutzmaßnahmen, die im Bebauungsplan vorgesehen sind (Lärmschutzwände...)?

- Wird für die Feuerwache eine Ampelanlage angebracht?

- Bleibt der Baumbestand rund um unser Grundstück bestehen? Bäume spielen eine wichtige Rolle für das lokale Mikroklima, die Luftqualität und die Lebensqualität in einem Wohngebiet. Darum fordern wir den Erhalt des Baumbestands.

- Wurde bei Ihren Planungen der Wildtierbestand, insbesondere von Rehen, berücksichtigt? Sollte nicht der Lebensraum für Rehe und andere Wildtiere erhalten bleiben?

- Ist es richtig, dass lt. Bebauungsplan 4 bis 5 geschossig gebaut werden soll? Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf unsere Grundstücke. Diese wären einsehbar und somit ist unsere Privatsphäre, die Aussicht und die allgemeine Lebensqualität erheblich beeinträchtigt.

Im Voraus vielen Dank für Ihre Rückmeldung und Berücksichtigung in Ihren weiteren Planungen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

03

Heike Hillenberg - Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Driers Gärten -

Von: [redacted]
An: "bauleitplanung@eschweiler.de" <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 10.09.2024 17:51
Betreff: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Driers Gärten -
CC: [redacted]
Anlagen: Bebauung Nördl. Dreiers Gärten - Königsberger Str..docx

61 / Planungsamt
10. Sep. 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage sende ich Ihnen meine Anmerkungen zum Punkt 3.2 Verkehrsanbindung.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]
52249 Eschweiler

10.09.2024

Stadt Eschweiler
Planungs- und Denkmalpflege
52249 Eschweiler

61 / Planungsamt
10 Sep. 2024

28. Änderung des Flächennutzungsplans
-Nördliche Dreiers Gärten-

hier 3.2 Verkehrsanbindung

Die Königsberger Str. wird als Anknüpfungspunkt für das neue Baugebiet in Betracht genommen.

Als Anwohnerin der Königsberger Str. möchte ich hier einige Bedenken bzw. Anregungen erläutern.

Bereits in den vergangenen Jahren wurde die Straße wegen der Bebauung „Vöckelsberg" stark durch den dadurch resultierenden LKW-Bau-Verkehr strapaziert und in vielen Bereichen – besonders im mittleren Bereich - sehr geschädigt.
Auch hat das Verkehrsaufkommen durch die neuen Anwohner „Vöckelsberg" natürlich deutlich zugenommen.

Der obere Teil der Königsberger Str. (direkter Anbindungspunkt zum neuen Baugebiet „Dreiers Gärten) ist eine schmalere Straße, die die ersten Häuser mit der Hauptlinie verbindet. Hier müsste auf jeden Fall eine Verkehrsprüfung wegen der Straßenbreite erfolgen (Straßenbreite). Das gleiche gilt für den unteren Teil der Königsberger Straße. Bereits jetzt kommt es durch parkende Autos und dem laufenden Verkehr zu prekären Verkehrssituationen.

Bei einer in die Zukunft blickenden Bebauung sollte auch der Aspekt der Verkehrsentwicklung nicht außer Acht gelassen werden. Durch eine Anbindung zur Königsberger Str. würde hier ein am Rand liegendes Wohngebiet für den Durchgangsverkehr geöffnet werden, mit allen negativen Konsequenzen. Es ist zu erwarten, dass nicht nur die neuen Bewohner „Dreiers Gärten" diese Verbindung nutzen, sondern diese Strecke auch als Abkürzung für die Anwohner Gebiet Lyzeum und/oder Dürwiß Süd zum Einkaufsgebiet Dürener Str./Königsbenden nutzen werden.

Die von uns allen gewünschte Verkehrswende für mehr Klimaschutz, weniger Verkehrslärm, mehr Lebensqualität der Bewohner würde hier in die verkehrte Richtung geführt werden.

Die Königsberger Str. ist eine 30er-Zone. Dies wird aber in vielen Fällen, besonders vom Bauverkehr, den Lieferfirmen... nicht eingehalten.

Wenn eine Anbindung der Gebiete erfolgen müsste, wäre evtl. nur die Durchfahrt für Anlieger oder nur eine Freigabe für den Radverkehr wünschenswert.

Zur Erhaltung einer lebenswerten, umweltfreundlichen und in die Zukunft blickenden Wohngegend!

04

Robert Tenambergen

Von: [redacted]
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 13.09.2024 10:51

13 SEP. 2024

[redacted]

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten.

Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände.

Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.

Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen.

Aus den vorgenannten Gründen bin ich gegen eine Bebauung der bislang als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesenen Areals und damit in diesem Punkt gegen eine Änderung des Flächennutzungsplans.

Bitte halten Sie mich über den weiteren Fortgang der Angelegenheit unterrichtet und bestätigen Sie mir den Eingang dieser Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

05

Heike Hillenberg - Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten

Von: [redacted]
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 16.09.2024 07:58
Betreff: Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten

[redacted]

61 / Planungsamt
16. SEP. 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten.

Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände.

Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet durch weitere Starkregenereignisse,

Deshalb dürfen im Zuge der weiteren Planungen die Interessen und Belange der in den Häusern der Straße Dreiers Gärten lebenden Bewohnerinnen/Bewohner und der Grundstückseigentümerinnen/Grundstückseigentümer nicht außer Acht gelassen werden. Erforderliche Schutzmaßnahmen für das südlich des o. e. Fußwegs befindliche Gelände, das seit Jahrzehnten im jetzigen Zustand bebaut ist, sind:

- Weiterbestand des öffentlichen Fußwegs als Verbindungsweg zwischen Friedensstraße und Preyerstraße im jetzigen Verlauf. Über diesen Weg haben die südlich angrenzenden Grundstücke einen rückwärtigen Zugang, auch um die dort befindlichen ökologisch wertvollen landschaftsprägenden Hecken pflegen zu können.
- Anlage eines ausreichend breiten Schutzstreifens zu eventuellen Neubauten, nördlich des vorgenannten Weges zwischen dem Valspar-Gebäude und der Bebauung an der Preyerstraße (ca. 100 m), um bei Starkregenereignissen eventuell Oberflächenwasser aufzunehmen, dass nicht in die Kanalisation eingeleitet wird. Neben einem Regenrückhaltebecken, ähnlich dem in Dürwiß an der südlichen Grenze neben dem dortigen Aldi-Gelände angelegten, ist eine mindestens doppelte Baumreihenbepflanzung vorzunehmen, deren Wurzelwerk ebenfalls Regenwasser aufnimmt.

Mfg

[redacted]

06

Robert Tenambergen - Beteiligung der Öffentlichkeit an Planverfahren

Von: [redacted]
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 16.09.2024 15:13
Betreff: Beteiligung der Öffentlichkeit an Planverfahren

61 / Planung
16. SEP. 2024

28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - Vorhabenbezogener Bebauungsplan 17 - Jülicher Straße / Friedensstraße -

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 - Jülicher Straße / Friedensstraße - mache ich folgende Einwendung geltend und bitte diese im Laufe des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen:

1. **Nutzungsänderung ehemaliges Fuchs-Gelände und Gelände Valspar**

   Ausweislich der vorliegenden Planung soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist eine solche Nutzung nicht geeignet:

a. Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist, aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen.
b. Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen.
c. Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur den Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc. zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschotte. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße und der Friedensstraße besteht.
d. Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und AnwohnerInnen erzeugt. Ebenso würden die

angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen" ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule.

2. **Änderung der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten**

Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung explizit genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP).

Hierzu im Einzelnen:

a. Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Dies widerspricht den Zielen des Freiraumschutzes sowie der Grundsätze des Umweltschutzes.
b. Durch eine Bebauung würde weiterhin die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z: B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.
c. Es ist außerdem davon auszugehen, dass durch eine Versiegelung der Agrarflächen eine Versickerung von Wasser, insbesondere im Falle von Starkregenereignissen, nicht mehr stattfinden kann. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Areal.

Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die

darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.

Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z. B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen.

Die Ereignisse der Flut 2021 haben eindrücklich gezeigt, dass solche Bedrohungen gerade auch das Stadtgebiet treffen können. Insofern ist schon aus Gründen der Risikovorsorge auch im innenstadtnahen Bereich sicherzustellen, dass entsprechende Versickerungsflächen bestehen bleiben.

Insoweit widerspricht die Planung dem Grundsatz 6.1-7 – Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung.

Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von **Grundsatz 6.1-9 - Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten** sinnvoll ist. Aufgrund der hochgradigen Belastung der Flächen sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitheitliche Beeinträchtigungen der AnwohnerInnen zu befürchten.

Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind aus meiner Sicht erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten usw. erforderlich.

Bitte halten Sie mich über den weiteren Fortgang der Angelegenheit unterrichtet. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

07

Heike Hillenberg - Wtrlt: Einspruch Aenderungsnutzungsplan Jülicher Str.

Von: Achim Vogelheim
An: Schoop, Florian
Datum: 16.09.2024 18:26
Betreff: Wtrlt: Einspruch Aenderungsnutzungsplan Jülicher Str.
Anlagen: [redacted]

16. SEP. 2024

>>> Nadine Leonhardt 16.09.2024 09:46 >>>

[redacted] 15.09.2024 22:31 >>>

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin
Sehr geehrte Damen und Herren,

ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten.

Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände.

Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.

Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen.

Durch eine Bebauung würde die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark, jetzt P&C, neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.

Aus den vorgenannten Gründen bin ich gegen eine Bebauung des bislang als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesenen Areals und damit in diesem Punkt gegen eine Änderung des Flächennutzungsplans.

Bitte halten Sie uns / mich über den weiteren Fortgang der Angelegenheit unterrichtet und bestätigen Sie uns / mir den Eingang dieser Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

08

Heike Hillenberg - Vorhabenbezogener bebauungsplan 14 -Jülicher Straße+ und 28. Änderung des Flächennutzungsplan -Nördlich Dreiers Gärten-

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Von: [redacted]
An: "'buergermeisterin@eschweiler.de'" <buergermeisterin@eschweiler.de>, "ba...
Datum: 13.09.2024 16:58
Betreff: Vorhabenbezogener bebauungsplan 14 -Jülicher Straße+ und 28. Änderung des Flächennutzungsplan -Nördlich Dreiers Gärten-
Anlagen: Stadt Eschweiler_2024.09.11.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang erhalten Sie meine Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit zu den o.a. Verfahren.
Bitte bestätigen Sie den fristgerechten Eingang

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

.....
.....

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Stadt Eschweiler
Frau Bürgermeisterin
Nadine Leonhardt
Johannes-Rau-Platz 1

52249 Eschweiler

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen/Unsere Nachricht vom	Datum
	Stadt Eschweiler_2024.09.11	11.09.2024

Beteiligung der Öffentlichkeit zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 - Jülicher Straße/ Friedensstraße- sowie 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten- in Eschweiler gem. § 3 BauGB

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Leonhardt,

der Geltungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst einen wesentlich größeren Bereich als der vorhabenbezogene Bebauungsplan. Der politische Wille nach Neuordnung des Stadtgebietes wurde deutlich gemacht. Demnach soll dort entlang der Jülicher Straße ein Mischgebiet entstehen und nördlich davon bis zur Autobahn die Feuerwache platziert werden. Östlich davon soll im Wesentlichen ein Wohngebiet entstehen.

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum östlich der Feuerwehr eine gewerbliche Fläche entstehen soll. Hier wäre ein Mischgebiet angemessen. Das in der Vorlage angeführte städtebauliche Konzept liefert keine Begründung für die ausschließlich gewerbliche Nutzung dort. Es hätte nur dann eine innere Logik wenn statt der Feuerwache dort Gewerbe zwischen den jetzigen Kleingärten und der Jülicher Straße angesiedelt würde.

Im Gegensatz zur jetzigen Nutzung wird die geplante Bebauung erheblich mehr Verkehr nach sich ziehen. Dem ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Rechnung zu tragen. Deshalb ist die Wahl des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes dort nicht richtig. Die Jülicher Straße gehört unbedingt in das Plangebiet. Der gesamte Verkehr des Gebietes „Nördlich Dreiers Gärten" kann nur über die Jülicher Straße erfolgen, da die Preyerstraße, Königsbergerstraße und Friedensstraße sowie die

[redacted]

[redacted]

folgenden hierfür nicht ausgelegt sind. Alle diese Straßen weisen an signifikanten Stellen Engpässe, auf, die wegen der Grundstücksverhältnisse und Bebauung nicht zu entschärfen sind.

Es sind also offensichtlich mehr Quererschließungen erforderlich, die in geeigneter Weise an die Jülicher Straße angebunden werden müssen. Hier sind Kreisverkehre geeignet, die im Übrigen auch die Durchschnittgeschwindigkeiten senken.
Eine eigene Anbindung einschließlich Ampelanlage ist für die Feuerwehr erforderlich. Zu hinterfragen ist dann auch, ob die Umfahrung zwingend auf dem Grundstück der Feuerwehr erfolgen muss, oder ob hierfür auch eine der Querverbindungen genutzt werden kann.

Die Ableitung des Verkehrs über die Jülicherstraße ist problematisch. Spätestens im Übergang zur Kochsgasse und Einmündung zur Indestraße werden Verkehrsprobleme entstehen, die mit den derzeitigen Regelungen nicht gelöst werden können.

Aus diesem Grund ist zur Beurteilung der erforderlichen Infrastruktur das gesamten, von der 28. Flächennutzungsplanänderung betroffenen Gebietes mit einem Bebauungsplan zu überplanen. Neben dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 14 ist also gleichzeitig ein weiterer Bebauungsplan über die übrige Fläche erforderlich.

Es bietet sich hierzu nördlich der Autobahn eine Ost-West-Erschließung an, die insbesondere den Verkehr über die Indestraße entlastet.

Dem ruhenden Verkehr ist hier besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die geplanten Tiefgaragen liegen in ehemals kontaminierter Fläche. Die Entsorgung des Bodens wird Kosten erzeugen, welche den Investor dazu bewegen könnte, den notwendigen Parkraum oberirdisch zu schaffen.
Da dem nördlichen Stadtgebiet schon jetzt Grünflächen fehlen, muss Fläche für Baumpflanzungen geschaffen werden, die einerseits die Wohnqualität erhöht und andererseits das Kleinklima verbessert. Die Schaffung von Tiefgaragen ist daher von hoher Relevanz und muss zwingend sein.

Vieles von dem o.a. lässt sich zwar in dem notwendigen städtebaulichen Vertrag regeln, wird damit aber der Öffentlichkeit entzogen. Daher ist es zielführend und zur Schaffung der notwendigen Transparenz zwingend, möglichst alle Bedingungen im Plan darzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

09

Heike Hillenberg - Wtrlt: Stellungnahme zu 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten – sowie Vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße/ Friedensstraße –

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Von: Ulrike Zingler
An: Hillenberg, Heike
Datum: 16.09.2024 10:11
Betreff: Wtrlt: Stellungnahme zu 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten – sowie Vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße/ Friedensstraße –
CC: Tenambergen, Robert
Anlagen: 20240915_StadtEschweiler_Flächennutzungsplan_OliverLamm.pdf

>>> [redacted] 15.09.2024 19:22 >>>
Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage übersende ich Ihnen meine Stellungnahme zu den beiden im Betreff genannten Verfahren im Rahmen der öffentlichen Bürgerbeteiligung.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Eschweiler, 15.09.2024

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Stadt Eschweiler
610 Abteilung für Planung und Entwicklung
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler
Per E-Mail

28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten
Öffentliche Beteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten – mache ich folgende Einwendungen geltend und bitte dies im Laufe des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen:

1) **Nutzungsänderung ehemaliges Fuchs-Gelände und Gelände Valspar**

Ausweislich der vorliegenden Planung soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist eine solche Nutzung nicht geeignet:

a) Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist, aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen.
b) Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen.
c) Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Geländer der Deutsch Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur der Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc. zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet.

Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße besteht.

d) Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohner erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen" ebenso belastet.

   Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule. Hinzu kommt, dass in unmittelbarer Nähe eine Bushaltestelle (Höhe Friedhof Jülicher Straße) besteht, die ebenfalls den Verkehrsfluss behindert. Es steht dazu zu befürchten, dass Einsatzfahrzeuge bei einem Ausrücken in Richtung Innenstadt nur mit Verzögerungen zum Einsatzort kommen.

2) Änderung der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten

Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung explizit genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP).

Hierzu im Einzelnen:

a) Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Dies widerspricht den Zielen des Freiraumschutzes sowie der Grundsätze des Umweltschutzes.

b) Durch eine Bebauung würde weiterhin die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z.B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.

c) Es ist außerdem davon auszugehen, dass durch eine Versiegelung der Agrarflächen eine Versickerung von Wasser, insbesondere im Falle von Starkregenereignissen, nicht mehr stattfinden kann. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befinden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

   Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Areal.

   Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in

der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete; nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.

Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z.B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen.

Die Ereignisse der Flut 2021 haben eindrücklich gezeigt, dass solche Bedrohungen gerade auch das Stadtgebiet treffen können. Insofern ist schon aus Gründen der Risikovorsorge auch im innenstadtnahen Bereich sicherzustellen, dass entsprechende Versickerungsflächen bestehen bleiben.

Insoweit widerspricht die Planung dem Grundsatz 6.1-7 – Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung.

Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von **Grundsatz 6.1-9 – Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten** sinnvoll ist. Aufgrund der hochgradigen Belastungen der Fläche sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner zu befürchten. Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind aus meiner Sicht erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten usw. erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten – und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 Jülicher Straße / Friedensstraße – mache ich folgende Einwendungen geltend und bitte diese im Laufe des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen:

Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung ausdrücklich genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP).

- Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

  Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände.

  Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.

  Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z. B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen.

- Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen.

- Durch eine Bebauung würde die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit, durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.

Die Autobahn A4, die das Planungsgebiet tangiert, bzw. der Verkehr auf ihr und der Durchgangsverkehr durch Eschweiler auf der Indestraße belasten das innerstädtische Klima ohnehin schon extrem.

Ausweislich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 14 – Jülicher Straße / Friedensstraße – soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist das Areal für eine solche Nutzung nicht geeignet:

- Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist, aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen.

- Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen.

- Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur der Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße besteht.

- Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohner erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen" ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule.

Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von Grundsatz 6.1-9 – Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und

Infrastrukturfolgekosten sinnvoll ist. Aufgrund der hochgradigen Belastungen der Flächen sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner zu befürchten.

Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind aus meiner Sicht erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten usw. erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

11

Heike Hillenberg - 28. Änderung desFlächennutzungsplans – Nördlich DreiersGärten -

Von: [redacted]
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 16.09.2024 09:20
Betreff: 28. Änderung desFlächennutzungsplans – Nördlich DreiersGärten -

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten.

Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände.

Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt und gefährdet. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai dieses Jahres immer häufiger eintreten werden.

Deshalb dürfen im Zuge der weiteren Planungen die Interessen und Belange der in den Häusern der Straße Dreiers Gärten lebenden BewohnerInnen und der GrundstückseigentümerInnen nicht außer Acht gelassen werden. Erforderliche Schutzmaßnahmen für das südlich des o. e. Fußwegs befindliche Gelände, das seit Jahrzehnten im jetzigen Zustand bebaut ist, sind:

Weiterbestand des öffentlichen Fußwegs als Verbindungsweg zwischen Friedensstraße und Preyerstraße im jetzigen Verlauf. Über diesen Weg haben die südlich angrenzenden Grundstücke einen rückwärtigen Zugang, auch um die dort befindlichen ökologisch wertvollen landschaftsprägenden Hecken pflegen zu können.
Anlage eines ausreichend breiten Schutzstreifens zu eventuellen Neubauten, nördlich des vorgenannten Weges zwischen dem Valspar-Gebäude und der Bebauung an der Preyerstraße (ca. 100 m), um bei Starkregenereignissen eventuell Oberflächenwasser aufzunehmen, dass nicht in die Kanalisation eingeleitet wird. Neben einem Regenrückhaltebecken, ähnlich dem in Dürwiß an der südlichen Grenze neben dem dortigen Aldi-Gelände angelegten, ist eine mindestens doppelte Baumreihenbepflanzung vorzunehmen, deren Wurzelwerk ebenfalls Regenwasser aufnimmt.

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen eines Werkstattverfahrens, durch die Planungsunternehmen bzw. die Planungsbehörden. Jede/r AnwohnerIn würde damit von Beginn an in die jeweiligen Planungen einbezogen und kann eigene Ideen einbringen: Wie könnte das Gebiet aussehen? Worauf sollte geachtet werden?

Durch eine Bebauung würde die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit, durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark, jetzt P&C, neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.

Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten“ ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen.

Wir bitten um entsprechende Berücksichtigung.

Bitte halten Sie uns über den weiteren Fortgang der Angelegenheit unterrichtet und bestätigen Sie den Eingang dieser Stellungnahme.

Freundliche Grüße

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

52249 Eschweiler, 15.09.2024

Stadt Eschweiler
Eing.: 16. Sep. 2024

61 / Planungsam
16. Sep. 2024

Stadt Eschweiler
610 Abteilung für Planung und Denkmalpflege
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten
Vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße / Friedensstraße –
Öffentliche Beteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten – und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße / Friedensstraße – mache ich folgende Einwendungen geltend und bitte diese im Laufe des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen:

1) Nutzungsänderung ehemaliges Fuchs-Gelände und Gelände Valspar

Ausweislich der vorliegenden Planung soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist eine solche Nutzung nicht geeignet:

a) Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist, aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen.
b) Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen.

c) Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Bei diesem Gelände, nicht nur den Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße und der Friedensstraße besteht.

d) Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohner erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen" ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule.

2) Änderung der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten

Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung explizit genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP).

Hierzu im Einzelnen:

a) Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Dies widerspricht den Zielen des Freiraumschutzes sowie der Grundsätze des Umweltschutzes.

b) Durch eine Bebauung würde weiterhin die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.

c) Es ist außerdem davon auszugehen, dass durch eine Versiegelung der Agrarflächen eine Versickerung von Wasser, insbesondere im Falle von Starkregenereignissen, nicht mehr stattfinden kann. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Areal.

Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.

Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z. B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen.

Die Ereignisse der Flut 2021 haben eindrücklich gezeigt, dass solche Bedrohungen gerade auch das Stadtgebiet treffen können. Insofern ist schon aus Gründen der Risikovorsorge auch im innenstadtnahen Bereich sicherzustellen, dass entsprechende Versickerungsflächen bestehen bleiben.

Insoweit widerspricht die Planung dem Grundsatz 6.1-7 – Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung.

Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von **Grundsatz 6.1-9 – Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten** sinnvoll ist. Aufgrund der hochgradigen Belastungen der Flächen sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner zu befürchten.

Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind aus meiner Sicht erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten usw. erforderlich.

Bitte halten Sie mich über den weiteren Fortgang der Angelegenheit unterrichtet und bestätigen Sie mir den Eingang dieses Schreibens. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Eschweiler, 14.09.2024

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Stadt Eschweiler
610 Abteilung für Planung und Denkmalpflege
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Stadt Eschweiler
Eing.: 16. Sep. 2024

28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten –
Vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße / Friedensstraße –
Öffentliche Beteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten – und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße / Friedensstraße – mache ich folgende Einwendungen geltend und bitte dies im Laufe des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen:

1) Nutzungsänderung ehemaliges Fuchs-Gelände und Gelände Valspar

Ausweislich der vorliegenden Planung soll auf den Flächen des ehemaligen Fuchs-Geländes sowie des Valspar-Geländes ein Wohn- und Mischgebiet sowie die Nutzung für die zukünftige Feuerwehrwache ausgewiesen werden. Aus nachfolgenden Gründen ist eine solche Nutzung nicht geeignet:

a) Bei den großen Industrieflächen von Fuchs/DEA (früher Mineralölfirma Wenzel & Weidmann) und Valspar (früher Lack-Chemiefabrik Merckens) ist, aufgrund der Materialien, die bei der Fertigung der Produkte verwendet worden sind, durch Untersuchungen bestätigt, dass der Boden der Grundstücke sehr stark kontaminiert ist. Die beim Großbrand bei Wenzel & Weidmann und Merckens im März 1985 freigesetzten Schadstoffe, wie Öl und Chemikalien, haben vermutlich zu einer Kontaminierung auch des angrenzenden Geländes geführt. Deshalb ist von einer Belastung des Grundwassers auszugehen.
b) Noch im Jahr 2021 hat Frau Bürgermeisterin Leonhardt eine Wohnbebauung des Geländes zwischen Jülicher Straße und Friedensstraße wegen der Altlastensituation und des Lärmpegels durch den Verkehr auf der A4 (die vorhandenen Lärmschutzwände reichen wohl nicht aus) kategorisch ausgeschlossen.

c) Insoweit stellt sich auch die Frage, wieso beim Plangebiet eine andere Bewertung erfolgt als beim ehemaligen Gelände der Deutschen Fibercast an der Feldenendstraße. Beim genannten Gelände, nicht nur der Produktionsflächen, wurde vor 18 Jahren entschieden es nicht der Öffentlichkeit zugänglich zu machen bzw. für Wohnbebauung etc zu nutzen. Weil man durch den stark verunreinigten Boden auf der gesamten Industriebrache gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung erwartete, wurde das Gelände insgesamt dauerhaft abgeschottet. Es ist davon auszugehen, dass eine vergleichbare Situation an der Jülicher Straße besteht.

d) Darüber hinaus ist der Standort für die Errichtung einer neuen Feuerwehrwache ungeeignet. Zum einen wird dadurch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung für die umliegende Wohnbebauung und Anwohner erzeugt. Ebenso würden die angedachten Einrichtungen zum betreuten Wohnen" ebenso belastet. Darüber hinaus ist die Jülicher Straße als Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Dürwiß unmittelbar betroffen. Die Einsatzfahrzeuge würden eine permanente Blockade der Jülicher Straße hervorrufen. Dies wird den Verkehrsfluss erheblich in beide Richtungen beeinträchtigen, insbesondere zu den Pendlerzeiten sowie den Schulzeiten der Liebfrauenschule.

2) Änderung der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten

Die vorgelegte Planung zur Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche Nördlich Dreiers Gärten zwischen der Königsberger Straße, der Preyerstraße und Dreiers Gärten widerspricht den in der Begründung explizit genannten Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP).

Hierzu im Einzelnen:

a) Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. Dies widerspricht den Zielen des Freiraumschutzes sowie der Grundsätze des Umweltschutzes.

b) Durch eine Bebauung würde weiterhin die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit durch den Wegfall von Grünflächen (z.B. Stadtpark zwischen Marienstraße und Kaiserstraße, neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind.

c) Es ist außerdem davon auszugehen, dass durch eine Versiegelung der Agrarflächen eine Versickerung von Wasser, insbesondere im Falle von Starkregenereignissen, nicht mehr stattfinden kann. Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befinden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Areal.

Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z.B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.

Dies wird zwangsläufig zu einer erhöhten Gefährdung von Überschwemmungen von tieferliegenden Gebieten, z.B. Dreiers Gärten und Gartenstraße, führen.

Die Ereignisse der Flut 2021 haben eindrücklich gezeigt, dass solche Bedrohungen gerade auch das Stadtgebiet treffen können. Insofern ist schon aus Gründen der Risikovorsorge auch im innenstadtnahen Bereich sicherzustellen, dass entsprechende Versickerungsflächen bestehen bleiben.

Insoweit widerspricht die Planung dem Grundsatz 6.1-7 – Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung.

Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans in der vorgestellten Form nicht sinnvoll und widerspricht den Zielen des Landesentwicklungsplans. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Wiedernutzbarmachung der in Rede stehenden Flächen im Sinne von **Grundsatz 6.1-9 – Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten** sinnvoll ist. Aufgrund der hochgradigen Belastungen der Fläche sind in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Beseitigung der Altlastensituation erforderlich. Und selbst dann sind gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner zu befürchten. Sofern eine Änderung des Flächennutzungsplans dennoch statthaft sein sollte, sind aus meiner Sicht erhebliche Anpassungen der Planungen hinsichtlich des Umfangs der Bebauung, der Verkehrssituation, der Vermischung verschiedener Nutzungsarten usw. erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

14

Heike Hillenberg - Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten -
[redacted]

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Von: [redacted]
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 15.09.2024 13:50
Betreff: Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - Widerspruch
[redacted]
Anlagen: Stellungn. nördl. DG 1.docx

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit bitten wir um eine zeitnahe Eingangs- und Bearbeitungsbestätigung unseres oben genannten Anliegens.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

52249 Eschweiler

Sehr geehrte Damen und Herren,

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

ein sich an eine Änderung des Flächennutzungsplans anschließender Bebauungsplan und die sich daraus ergebende Bebauung führt voraussichtlich zu einer weitgehenden Versiegelung des Areals zwischen der Autobahn A4 im Norden, dem öffentlichen Fußweg zwischen der Friedensstraße und der Preyerstraße im Süden, der verlängerten Friedensstraße im Westen und der Bebauung entlang der Preyerstraße im Osten.

Die gesamte Fläche hat starkes Gefälle von Norden nach Süden Richtung Stadtzentrum Eschweiler. Das durch Niederschläge entstehende Oberflächenwasser wird derzeit von den landwirtschaftlichen Flächen sowie vom Gartenland und sich darauf befindenden Bäumen, Hecken und Sträuchern aufgenommen. Somit haben die Flächen im jetzigen Zustand auch eine regulierende Wirkung bei Niederschlägen und auf das Klima.

Zusätzlich zum Nord-Süd-Gefälle liegen die südlich an den öffentlicher Fußweg (Gemarkung Eschweiler Flur 17 Flurstück 138/2 und Flur 98 Flurstück 125) zwischen den Straßen Friedensstraße und Preyerstraße angrenzenden Grundstücke erheblich tiefer als der vorgenannte Weg und das nördlich angrenzende Gelände. Auch davon wären wir ggf. massiv betroffen.

Es ist zu befürchten, dass die Flächen, wenn sie künftig umfangreich durch Bebauung, Hauseinfahrten, Straßen und Wege versiegelt werden, nicht mehr in der Lage sind starken Regen aufzunehmen und das Oberflächenwasser in die darunterliegenden Wohngebiete, nicht nur in die unmittelbar angrenzenden, abfließt und diese Gebiete mit ihren Gebäuden überschwemmt. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass in Zukunft Starkregenereignisse, wie z. B. im Mai d. J., immer häufiger eintreten werden.

Das Gebiet „Nördlich Dreiers Gärten" ist das Revier von geschützten Greifvögeln. Auch eine kleine Kolonie vom Aussterben bedrohter Fledermäuse und andere Wildtiere, z. B. Feldhamster, leben hier. Zu den weltweiten Hauptbedrohungen der Fledermäuse zählen der Verlust des Lebensraums. Nach dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Dieser Lebensraum der Tiere würde verloren gehen. U.a. befindet sich diesbezüglich hinter unserem Grundstück ein regelrechtes natürliches Biotop, welches schützenwert und zu bewahren ist.

Durch eine Bebauung würde die Luftschneise in Richtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt. Schon jetzt führt die bestehende Bebauung insbesondere im Sommer zu erhöhten Temperaturen im Innenstadtbereich. Mit dem Fortschreiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich die entsprechenden Effekte noch verstärken, zumal in der Vergangenheit, durch den Wegfall von Grünflächen (z. B. Stadtpark, jetzt P & C, neben der Sparkasse) entsprechende Freiflächen nicht mehr vorhanden sind

Aus den vorgenannten Gründen sind wir gegen eine Bebauung der bislang als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesenen Areals und damit in diesem Punkt gegen eine Änderung des Flächennutzungsplans. Dies betrifft ebenfalls die Flurstücke, hinter unserem Grundstück.

Bitte halten Sie uns über den weiteren Fortgang der Angelegenheit unterrichtet und bestätigen Sie uns den Eingang dieser Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]
52249 Eschweiler

15

Robert Tenambergen - Wtrlt: Vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 -Jülicher Straße und 28. Änderung des Flächennutzungsplan- Nördlich Dreiers Gärten

17. SEP. 2024

Von: Ulrike Zingler
An: Hillenberg, Heike
Datum: 17.09.2024 10:51
Betreff: Wtrlt: Vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 -Jülicher Straße und 28. Änderung des Flächennutzungsplan- Nördlich Dreiers Gärten
CC: Tenambergen, Robert
Anlagen: Ordner(2024-9-16)0001.PDF

>>> [redacted] > 16.09.2024 15:00 >>>
Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang erhalten Sie meine Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit zu den o.g. Verfahren.

Bitte bestätigen Sie den fristgerechten Eingang.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]
52249 Eschweiler
Tel.: [redacted]

Stadt Eschweiler
Frau Bürgermeisterin
Nadine Leonhardt
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

[redacted]
52249 Eschweiler

61 / Planungsamt
17-09 2024

16.09.2024

Beteiligung der Öffentlichkeit
Zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14
Jülicher Straße/Friedensstraße-sowie 28. Änderung des Flächennutzungsplans-
nördlich Dreiers Gärten, in Eschweiler

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Leonhardt,

das Grundstück, [redacted], ist mein Eigentum.

Der Bebauungsplan und der Flächennutzungsplan betreffen unterschiedliche Gebiete, die sich in einem Bereich entlang der Jülicher Straße überschneiden.

Östlich der geplanten Feuerwehr ist im Flächennutzungsplan eine gewerbliche Fläche geplant. Hierfür ist aber eine entsprechende verkehrliche Anbindung nicht erkennbar. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum mitten in einer geplanten Wohnbebauung ein Gewerbe angesiedelt werden soll, zumal sich das in der Vergangenheit auch nicht durchgesetzt hat.

Ich bitte daher darum, diese Fläche als Mischgebiet auszuweisen, um so den Bestand zu sichern, aber auch eine zukünftige Entwicklung zu ermöglichen.

Für die Umsetzung des Baugebietes ist die Erschließung ausreichend sicherzustellen. Das kann nur im Zusammenhang mit dem Baugebiet entlang der Jülicher Straße passieren, da dieses dazu gekreuzt werden muss. Daher sind diese Bereiche gleichzeitig zu entwickeln und ein Bebauungsplan für das gesamte Gebiet der Flächennutzungsplanänderung aufzustellen.

Bitte bestätigen Sie den fristgerechten Eingang des Schreibens

Anlage: Auszug aus dem Liegenschaftskataster

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

StädteRegion Aachen
Katasteramt

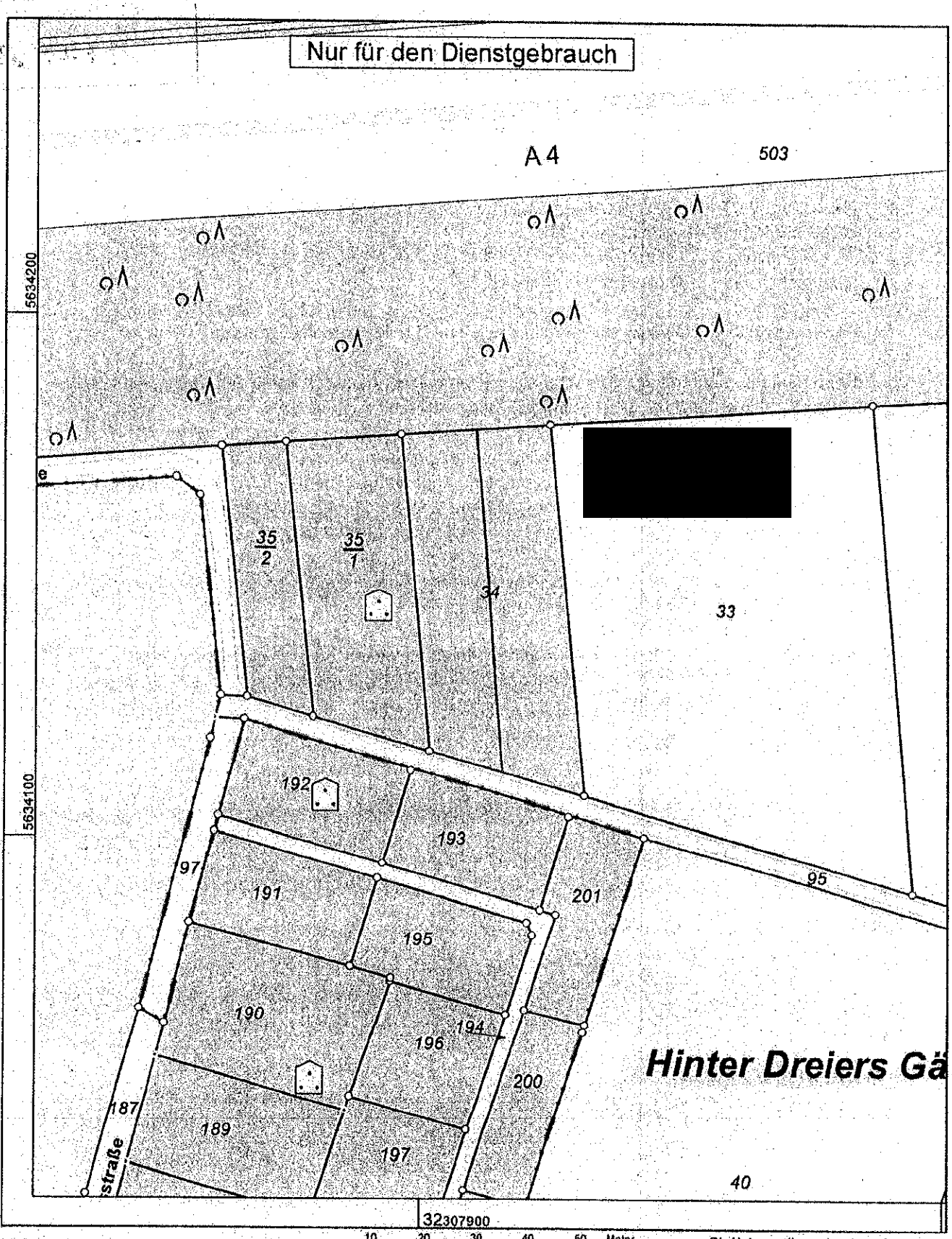
Zollernstraße 10
52070 Aachen

[redacted]

Auszug aus dem Liegenschaftskataster

Flurkarte NRW 1:1000

Erstellt: 18.08.2023
Zeichen:



Maßstab 1 : 1000

Die Nutzung dieses Auszuges ist im Rahmen des § 11 (1) DVOzVermKatG NRW zulässig. Zuwiderhandlungen werden nach § 27 VermKatG NRW verfolgt.

16

Robert Tenambergen - 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten und Vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße/ Friedensstraße –

61 / Planungsamt
17. SEP. 2024

Von: [redacted]
An: "Florian.Schoop@eschweiler.de" <Florian.Schoop@eschweiler.de>
Datum: 16.09.2024 21:43
Betreff: 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten und Vorhabenbezogener Bebauungsplan 14 – Jülicher Straße/ Friedensstraße –
CC: "Heike.Hillenberg@eschweiler.de" <Heike.Hillenberg@eschweiler.de>

Sehr geehrter Herr Schoop,

im Rahmen der Bürgerbeteiligung nehme ich fristgerecht zu den im Betreff genannten Verfahren wie folgt Stellung:

Gemäß § 8 BauGB Abs. 2 sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Dies ist im vorliegenden Entwurf für den in Rede stehenden "Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14" nicht der Fall. Dieser wird ausschließlich aus dem städtebaulichen Entwurf des Investors entwickelt. Dass auch die FNP-Änderung (28. Änderung des Flächennutzungsplanes) darauf aufbaut, ist bezeichnend und unzulässig.

Sie haben es versäumt, durch mehrere städtebauliche Testentwürfe über die "Kinderskizze" von NRW-Urban hinaus ein schlüssiges Gesamtkonzept zu entwickeln. Auf dieser Grundlage hätten Sie ggf. eine FNP-Änderung initiieren können, auf deren Basis der Investor dann sein Konzept hätte entwickeln können.

Es zeigt sich wieder einmal, wie beim sog. "Rathausquartier", dass das Pferd von hinten aufgezäumt wird, nur weil ein Investor die Dinge diktiert. Es sei daran erinnert, dass seitens der Politik ein städtebaulicher Wettbewerb für das gesamte FNP-Gebiet durchgeführt werden sollte. Dies hätte einer sorgfältigen und angemessenen städtebaulichen Entwicklung Rechnung getragen, die angesichts der Größe und Lage des Areals für die Entwicklung Eschweilers von immenser Bedeutung ist.

Einen entsprechenden, fachlich fundierten Testentwurf für das Gesamtareal hatte ich Ihrem Hause freundlicherweise bereits zur Kenntnis gegeben und füge ihn zur Beteiligung nochmals bei.

Darüber hinaus vermisse ich eine städtebauliche Aussage zu dem ausgeklammerten Bereich an der Jülicher Straße, der nicht zum "Vertragsgebiet" gehört, obwohl der städtebauliche Entwurf des Investors an dieser Stelle bereits sehr konkrete Aussagen trifft, sowie die Einbeziehung der Jülicher Straße in die beiden Geltungsbereiche!

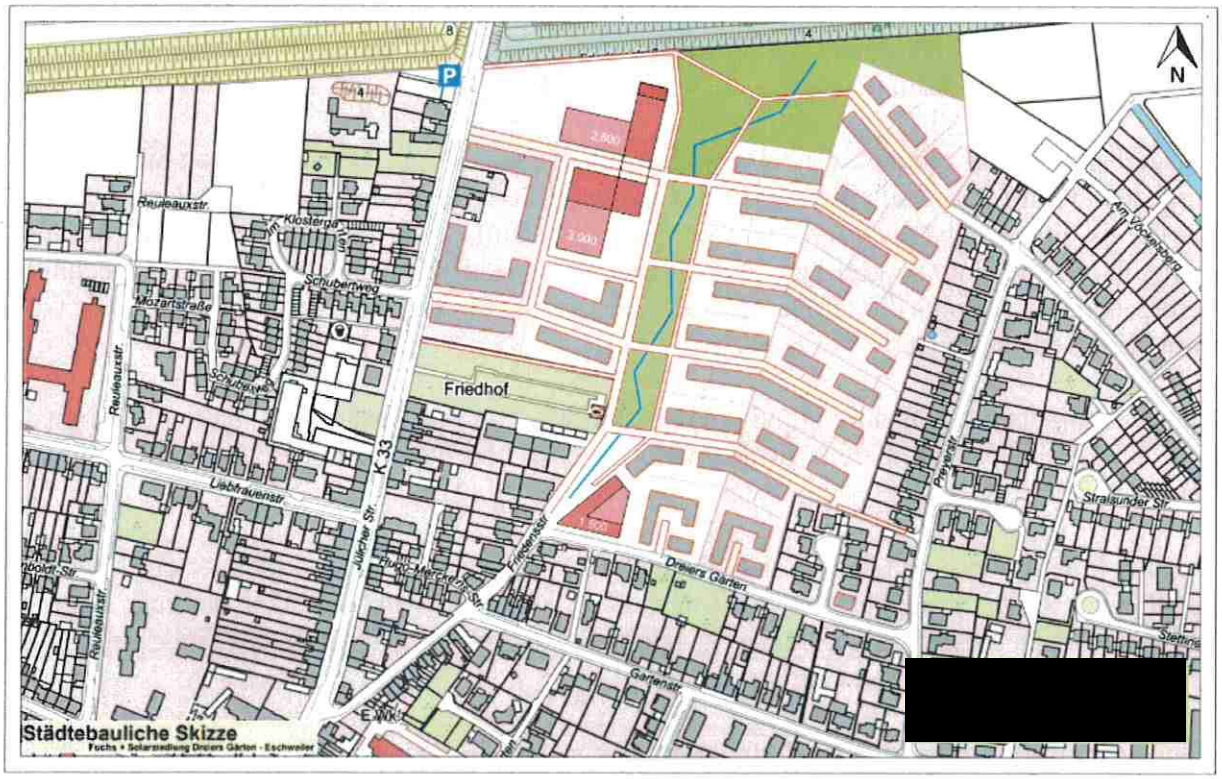
Nähere Kritikpunkte werden im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur "Offenlage" zu äußern sein, wenn das Planungsrecht der hier schon dargestellten Investorenplanung folgt, Sie also das städtebauliche Konzept ohne Wenn und Aber übernehmen sollten, wovon ich aus den schon genannten und aus noch zu benennenden Gründen dringend abrate.

Mit freundlichem Grüßen

[redacted]

16.09.2024

[redacted]



17

Heike Hillenberg - Änderung des Flächennutzungsplans nördlich Dreiers Gärten

61 / Planungsamt
23. Sep. 2024

Von: [redacted]
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 22.09.2024 15:14
Betreff: Änderung des Flächennutzungsplans nördlich Dreiers Gärten

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch wenn ich meine Stellungnahme nicht innerhalb der gebotenen Frist einreiche, möchte ich mich trotzdem auf diesem Wege äußern.

Ich bewohne ein Grundstück, dessen Grenze an den Fußweg zwischen Friedenstraße und obere Preyerstraße grenzt.

Mir war es immer ein Anliegen, Ökologie förderlichen Pflanzen nicht nur in meinem Garten, sondern auch am Randstreifen zum Fußweg Raum zu geben. Aus Stellungnahmen anderer Nachbarn wissen Sie von Fledermäusen,Feldhamstern etc, die hier Lebensraum haben. Mein Randstreifen erlaubt auch das Zulassen von Brennesselbewuchs, wodurch Lebensraum für Schmetterlingslarven besteht. Der Erhalt von wildwüchsig gehaltenen Bereichen ist wichtig für viele Arten von Insekten und andere Lebewesen. Ich befürchte, dass die geplante Straße bis an meinGrundstück heranreichen wird, womit dieser Bereich zu einer "ordentlich zu haltenden Straße" wird.

Wir können uns nicht mehr leisten, diese Aspekte der Natur außer Betracht zu lassen, wenn wir nicht durch Klimawandel, Artensterben und Katastrophen unseren Lebensraum durch umweltschädigende Maßnahmen selber zerstören. Dies hat nicht nur, aber auch volkswirtschaftlich Auswirkungen. Wenn nicht ausreichend Regionen bleiben, die für Durchlüftung der Innenstadt und Auffangen von Oberflächenwasser sorgen , sowie Lebensraum für Wildartenvielfalt, schädigen solche Pläne die Menschen, die hier wohnen, mehr, als dass hier Vorteile durch mehr Wohnraum erwachsen.

Hochachtungsvoll

[redacted]
52249 Eschweiler

Die Bürgermeisterin
der Stadt Eschweiler

18

[redacted]

Eing.: 16. Sep. 2024

18/9/24 M → 61

- IV/23/16

61 / Planungsamt
24. Sep. 2024

Stadt Eschweiler
Frau Bürgermeisterin
Nadine Leonhardt
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Eschweiler, den 13.09.2024

Betr.:
Beteiligung der Öffentlichkeit zu dem
vorhabenbezogenen Bebauungsplan 14 - Jülicher Straße/ Friedensstraße- sowie
28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten-
in Eschweiler gem. § 3 BauGB

Sehr Frau Bürgermeisterin Leonhardt,

der vorliegende Vorhaben- und Erschließungsplan als Grundlage zur Erstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, weist unserer Meinung nach noch wesentliche Mängel auf, die wir nachfolgend kurz beschreiben.

Grundsätzlich sollte die beplante Teilfläche nur in Zusammenhang mit den in Abbildung 5 Ihrer Vorlage liegenden östlich gelegenen Bauflächen beplant werden. Hier ist es zwingend notwendig schon jetzt ein schlüssiges und funktionierendes Gesamtkonzept der Erschließung und Verkehrsführung zu planen.

Im Besonderen haben wir noch folgende Bedenken:

1. Verkehrsanbindung:
   - Die gesamte verkehrsmäßige Anbindung über nur eine Quererschließung an die Jülicher Straße ist nicht ausreichend. Hier ist mindestens eine 2. Anbindung erforderlich.
   - Diese könnte südlich oberhalb des Friedhofs in Bereich des im Plan ausgewiesenen Geh- und Fahrradweges geplant werden.
   - Die eingezeichnete Planstraße ist so nicht auszuführen. Sie führt den gesamten zu erwartenden Verkehr, aus den östlich geplanten Baugebiet, mitten durch das Baugebiet und kontaminiert hiermit die Wohnbebauung und die Park- und Spielfläche.
   - Zu einem notwendigen Ausbau der Freidensstraße sind ausreichende Flächen auszuweisen und vorzuhalten.

2. Parkflächen- und Grünflächen.:
   Es sind keine öffentlichen Parkflächen ausgewiesen. Die Parkflächen entlang der Jülicher Straße werden schon jetzt von Besuchern bis zur Autobahn ständig besetzt.
   Wünschenswert wäre die Planung einer öffentlichen bewachten Tiefgarage im südlichen Bereich mit Ausfahrt auf die vorgeschlagene 2. Quererschließung mit Vorhaltung von Parkraum für die galante Bebauung.

3. Park und Spielflächen.
   Die Park- und Spielfläche sollte durch Anpassung der Bebauung zu einem Begegnungsplatz vergrößert werden.

4. Feuerwache:
   Für die Feuerwache fordern wir die Sicherung der Ein- und Ausfahrt mit einer Ampelanlage entsprechend der Anlage an der Röthgener Straße.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

19

Heike Hillenberg - 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten -

61 / Planungsam.
18. Nov. 2024

Von: [redacted]
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 17.11.2024 17:28
Betreff: 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten -

Sehr geehrte Frau Welfers, sehr geehrter Herr Schoop,

in der Begründung zum Aufstellungsbeschluss und Beschluss der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wird erwähnt, dass der Umweltweltbericht im nachfolgenden Verfahrensschritt vorgelegt wird.

In unseren Gesprächen, u. a. am 22.08.2024 mit Ihnen, Herr Schoop, und Herrn Tenambergen, wurde mir erklärt, dass im Laufe des Verfahrens auch Umweltorganisationen hinzugezogen bzw. einbezogen werden.

Welche Organisationen sind das? Deutsche Umwelthilfe, NABU, BUND, sonstige?

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

61 / Planungsamt
27. Nov. 2024

[redacted]

Stadt Eschweiler
- Stadtplanungsamt -
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

vorab per E-Mail: bauleitplanung@eschweiler.de

[redacted]

28. Änderung des Flächennutzungsplanes „Nördlich Dreiers Gärten"

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir die Interessenvertretung für die [redacted], [redacted] sowie die [redacted], an; die auf uns lautenden Vollmachten reichen wir nach.

Anlass unserer Mandatierung ist das oben angesprochene Verfahren zur 28. Änderung des Flächennutzungsplanes. Es ist diesseits bekannt, dass die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gesetzte Frist bereits verstrichen ist. Bekanntlich kommt einer Äußerung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nicht die rechtliche Relevanz zu wie derjenigen, die in dem Verfahrensschritt der förmlichen Offenlage fristgebunden eingereicht werden muss. Es kann daher einem betroffenen Grundstückseigentümer und Grundstücksnutzer nicht verwehrt werden, sich auch außerhalb der Fristen der frühzeitigen Beteiligung zu äußern und zu verlangen, dass diese Stellungnahme aktenkundig gemacht wird.

[redacted]

Sparkasse KölnBonn
IBAN: DE57 3705 0198 0014 0020 18
BIC: COLSDE33XXX

Commerzbank AG
IBAN: DE56 3704 0044 0151 5600 00
BIC: COBADEFFXXX

Sitz Köln, AG Essen PR 1775
USt-IdNr. DE122725191

[redacted]

Es geht unserer Mandantschaft in erster Linie darum, gegenüber der Stadtverwaltung zu signalisieren, dass diese Bauleitplanung durchgreifenden Bedenken unterliegt.

Im Einzelnen ist Folgendes auszuführen:

1.
Im hier betroffenen Plangebiet liegt das [redacted]. Dieses steht im [redacted] und wird genutzt von der [redacted], deren Haupt-Betriebsstätte sich auf dem Grundstück [redacted] befindet. Betriebsgegenstand ist ein Bauunternehmen, welches sowohl im Hoch- als auch im Tiefbau tätig ist. Diesem Zweck dient auch das Grundstück an der Straße Dreiers Gärten. Hier befindet sich eine große Halle, in welcher Geräte und Materialien gelagert werden. Es findet ein erheblicher Ziel- und Quellverkehr mit entsprechenden Lärmimmissionen statt. Insgesamt ist das Lärmgeschehen auf diesem Grundstück in der hierfür erteilten Baugenehmigung aus dem Jahr 1984 keinen Lärmgrenzwerten unterworfen worden.

2.
In der hier verfahrensgegenständlichen 28. Flächennutzungsplanänderung wird dieses Grundstück erfasst. In der Bestandsaufnahme heißt es hierzu ausweislich der Begründung in Ziffer 1.1:

> *„Südlich dieses seit 2019 nicht mehr genutzten Firmengeländes liegen weitere gärtnerisch genutzte oder brachliegende Flächen sowie ein weiterer Gewerbebetrieb (Bauunternehmen).“*

Nach dem beabsichtigten Planinhalt bildet dieses Grundstück den Teil einer umfangreichen Wohnbauflächendarstellung. Die städtebauliche Notwendigkeit hierfür wird in Ziffer 2.1 der Begründung aus dem anhaltenden Bedarf an Wohnungen in Eschweiler hergeleitet. Das hier betroffene Plangebiet sei besonders geeignet, weil Neubauflächen möglichst als Erweiterungen der bestehenden Siedlungsflächen entwickelt werden sollen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die anschließende Aufstellung von ggf. mehreren Bebauungsplänen ermögliche eine städtebaulich sinnvolle Fortführung der bestehenden Wohngebiete zwischen dem Siedlungsbereich „Am Vöckelsberg“ und dem nördlichen Stadtzentrum. Ferner könne durch die Wiedernutzbarmachung der bestehenden

Brachflächen in weiten Teilen eine Inanspruchnahme bislang unbebauter Außenbereichsflächen vermieden werden.

Dies mag städtebaupolitisch plausibel klingen, beantwortet aber nicht folgende sich aufdrängende Frage: Woher nimmt die Stadt die Sicherheit, dass das gewerblich genutzte Grundstück unserer Mandantschaft von dieser in eine Wohnnutzung umgewandelt wird?

Entsprechende Bekundungen unserer Mandantinnen gibt es jedenfalls nicht.

3.
Zu dieser Planung wird hiermit namens unserer Mandantschaft ausdrücklich erklärt, dass bei ihr kein Interesse daran besteht, aus ihrem gewerblich nutzbaren Bauland künftig Wohnbauland zu machen. Die hier betroffene Fläche wird für die Aufrechterhaltung und Funktionsfähigkeit des Betriebes sowie seiner zukünftigen Entwicklung zwingend benötigt.

4.
In rechtlicher Hinsicht sei darauf hingewiesen, dass die hier praktizierte Vorgehensweise, eine bestandsgeschützte gewerbliche Nutzung zugunsten einer Wohnnutzung einfach zu überplanen, ohne sich über die Pläne des Grundstückseigentümers zu vergewissern, einen Abwägungsfehler und damit Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung darstellt.

> *Vgl. dazu etwa OVG Münster, Urteil vom 08.03.1993 – 11 a NE 53/89 –:*
> *„Der Rat der Antragsgegnerin hat durch die Ausweisung der allgemeinen und reinen Wohngebiete östlich und südlich des Betriebsgrundstücks der Antragstellerin gegen das Gebot der Konfliktbewältigung verstoßen. Der Prozessbevollmächtigte der Antragstellerin hat zu Recht darauf hingewiesen, dass der Rat der Antragsgegnerin die Konfliktlage zwischen gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung nur vermeindlich dadurch gelöst hat, dass das Betriebsgrundstück als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen worden ist. Das Gericht verkennt nicht, dass es dem Planungsträger an sich nicht verwehrt ist, eine in der Örtlichkeit vorgefundene bauliche Nutzung zu überplanen. Das setzt jedoch voraus, dass gewichtige Gründe für eine Umgestaltung des Gebietscharakters angeführt werden können und dass die*

erforderlichen Veränderungen – zumindest langfristig – als realisierbar erscheinen."
(Unterstreichung durch den Unterzeichner)

Bei Zugrundelegung dieser Maßstäbe der Rechtsprechung wird diese 28. Änderung des Flächennutzungsplanes und eine ihr folgende Konkretisierung durch einen Bebauungsplan vor Gericht keinen Bestand haben, da – wie in der obigen Erklärung manifestiert – es seitens meiner Mandantschaft auch langfristig keine Zielsetzung gibt, diesen Betriebsstandort an der Straße Dreiers Gärten aufzugeben, um hier eine Wohnnutzung zu ermöglichen.

Ergänzend ist in rechtlicher Hinsicht darauf hinzuweisen, dass gerade bei der Überplanung gewerblicher Nutzungen dem Belang nach einer künftigen Ausweitung des Betriebes ein hoher Stellenwert zukommt.

BVerwG, Urteil vom 05.11.1999 – 4 CN 3.99 –

So liegt es hier: Die [redacted] ist am Markt erfolgreich und benötigt weitere Flächen, insbesondere für die Lagerung und das Abstellen von Fahrzeugen. An das o.g. Grundstück grenzt das Areal des früheren Produktionsstandortes der [redacted] bzw. [redacted]. Unsere Mandantschaft hat sich in der Vergangenheit bemüht, hier Flächen für die gewünschte Expansion zu erwerben, dabei allerdings keinen Erfolg gehabt. Gleichwohl dokumentiert dies das vitale Expansionsinteresse unserer Mandantschaft.

Insgesamt zeichnet sich somit ab, dass die gewerbliche Nutzung an diesem Standort fortbestehen wird. Es gibt für diese Fläche keine belastbare Zukunftsprognose zugunsten einer Wohnnutzung. Damit aber scheidet auch für die unmittelbar umliegenden Flächen eine Wohnbaulandausweisung aus. Insoweit kann auf die bekannte lärmschutzrechtliche Problematik verwiesen werden, die unter dem Stichwort der unzulässigen „heranrückenden Wohnbebauung" an eine immissionsträchtige bestandsgeschützte gewerbliche Nutzung hinlänglich bekannt sein dürfte.

Insgesamt können und dürfen unsere Mandanten erwarten, dass die Stadt sich klar positioniert, wie man sich eigentlich die Zukunft dieses Gewerbegrundstücks vorstellt, wenn – wie bisher – nicht einmal der Versuch der Konsensfindung unternommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

**28. Flächennutzungsplanänderung - Nördlich Dreiers Gärten -
Stellungnahmen der Behörden (TÖB) zur frühzeitigen Beteiligung**

Nr.	Institution	Zusatz	Datum der Antwort	
			Keine Bedenken	Hinweise / Bedenken
1	Bezirksregierung Arnsberg	Abt. Bergbau und Energie NRW		09.09.2024
2	Amprion GmbH	Unternehmenskommunikation		12.08.2024
3	ASEAG AG			12.07.2024
4	Die Autobahn GmbH des Bundes	Niederlassung Rheinland		13.09.2024
5	Bundesnetzagentur			08.08.2024
6	Bundesnetzagentur			23.08.2024
7	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)	Referat I 3		12.07.2024
8	EBV GmbH		10.09.2024	
9	Erftverband		24.07.2024	
10	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH			23.09.2024
11	GASCADE Gastransport GmbH	Abteilung GNL		31.07.2024
12	GasLINE GmbH	über PLEdoc		12.07.2024
13	Geologischer Dienst NRW			08.08.2024
14	IHK Aachen			13.09.2024
15	PLEdoc GmbH (Open Grid Europe, Kokereigasnetz Ruhr GmbH etc.)		12.07.2024	
16	Plusnet (EnBW)			04.09.2024
17	regionetz GmbH			12.07.2024
18	StädteRegion Aachen	S 64 – Mobilität und Klimaschutz		12.09.2024
19	Deutsche Telekom Technik GmbH	Stichwort: Bebauungsplan, T NL West, PTI 24		09.09.2024
20	Thyssengas GmbH			15.07.2024
21	Vodafone GmbH		02.09.2024	
22	Wasserverband Eifel-Rur (WVER)			10.09.2024

-	Bezirksregierung Düsseldorf	Dezernat 22.5 (KBD)	Keine Rückmeldung	
-	Bezirksregierung Köln	Bezirksregierung	Keine Rückmeldung	
-	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Regionalniederlassung Ville-Eifel Abteilung 4 Betrieb & Verkehr	Keine Rückmeldung	
-	LVR	Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	Keine Rückmeldung	
-	Polizeipräsidium Aachen		Keine Rückmeldung	
-	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW		Keine Rückmeldung	
-	Handwerkskammer		Keine Rückmeldung	
-	Landwirtschaftskammer Rheinland		Keine Rückmeldung	
-	AVV GmbH		Keine Rückmeldung	
-	EWV Energie- und Wasserversorgungs GmbH		Keine Rückmeldung	
-	RWE Power Aktiengesellschaft	Abteilung Liegenschaften (PCO-L)	Keine Rückmeldung	
-	Westnetz GmbH DRW-S-LK-TM	Spezialservice Strom	Keine Rückmeldung	
-	Zweckverband Entsorgungsregion West ZEW		Keine Rückmeldung	
-	Vodafone GmbH		Keine Rückmeldung	
-	E-PLUS Mobilfunk GmbH		Keine Rückmeldung	
-	NETAACHEN GmbH		Keine Rückmeldung	
-	Telefonica Germany GmbH & Co.		Keine Rückmeldung	

61 / Planungsamt
09. Sep. 2024

Bezirksregierung
Arnsberg

Bezirksregierung Arnsberg • Postfach • 44025 Dortmund

Stadt Eschweiler
610/Planung und Denkmalpflege

Per E-Mail an:
bauleitplanung@eschweiler.de

Datum: 09. September 2024
Seite 1 von 5

Aktenzeichen:
60.50.52.01-001/2024-111
bei Antwort bitte angeben

Auskunft erteilt:
[redacted]
Telefon: 02931/82-[redacted]
Fax: 02931/82-[redacted]

Dienstgebäude:
Goebenstraße 25
44135 Dortmund

Hauptsitz / Lieferadresse:
Seibertzstr. 1, 59821 Arnsberg

Telefon: 02931 82-0

poststelle@bra.nrw.de
www.bra.nrw.de

Servicezeiten:
Mo-Do 08:30 – 12:00 Uhr
13:30 – 16:00 Uhr
Fr 08:30 – 14:00 Uhr

Landeshauptkasse NRW
bei der Helaba:
IBAN:
DE59 3005 0000 0001 6835 15
BIC: WELADEDD

Umsatzsteuer ID:
DE123878675

Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten finden Sie auf der folgenden Internetseite:
https://www.bra.nrw.de/themen/d/datenschutz/

Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes "*Nördlich Dreiers Gärten*" der Stadt Eschweiler

Hier: Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB)

Ihre E-Mail vom 09. Juli 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus bergbehördlicher Sicht gebe ich Ihnen zum o. g. Planvorhaben folgende Hinweise und Anregungen:

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung (Planbereich) liegt über dem auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „*Vereinigte Centrum und Ichenberg, Aue und Probstei*“, über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld „*Glückauf*“, über dem auf Steinkohle und Eisenstein verliehenen Bergwerksfeld „*Eschweiler Reserve-Grube*“ und über dem auf Braunkohle verliehenen Bergwerksfeld „*Zukunft*“.

Rechtsnachfolgerin der Eigentümerin der verliehenen Bergwerksfelder „*Vereinigte Centrum und Ichenberg, Aue und Probstei*“, „*Glückauf*“ und

„Eschweiler Reserve-Grube" ist die EBV GmbH (Myhler Straße 83 in 41836 Hückelhoven).

Rechtsnachfolgerin der Eigentümerin des verliehenen Bergwerksfeldes *„Zukunft"* ist die RWE Power AG (RWE-Platz 2 in 45141 Essen).

Soweit eine entsprechende grundsätzliche Abstimmung mit den beiden o.g. Rechtsnachfolgerinnen der Bergwerksfeldeigentümerinnen nicht bereits erfolgt ist, empfehle ich, diesen in Bezug auf mögliche zukünftige bergbauliche Planungen, zu bergbaulichen Einwirkungen aus bereits umgegangenem Bergbau sowie zu dort vorliegenden weiteren Informationen bzgl. bergschadensrelevanter Fragestellungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Möglicherweise liegen den Rechtsnachfolgerinnen der Bergwerksfeldeigentümerinnen auch Informationen zu Bergbau in dem betreffenden Bereich vor, der hier nicht bekannt ist. Insbesondere sollte diesen dabei auch Gelegenheit gegeben werden, sich zum Erfordernis von Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Bergschäden zu äußern. Diese Fragestellung ist grundsätzlich privatrechtlich zwischen Grundeigentümer*in / Vorhabensträger*in und in diesem Fallen den beiden o.g. Rechtsnachfolgerinnen der Bergwerksfeldeigentümerinnen zu regeln.

Unabhängig der vorgenannten privatrechtlichen Aspekte teile ich Ihnen mit, dass in den hier derzeitig vorliegenden Unterlagen im Planbereich kein heute noch einwirkungsrelevanter Abbau von Mineralien urkundlich dokumentiert ist.

Allerdings ist der Planbereich nach den hier vorliegenden Unterlagen (Differenzenpläne Stand 01.10.2018 aus dem Revierbericht, Bericht 1, Auswirkungen der Grundwasserabsenkung, des Sammelbescheides - Az.: 61.42.63 -2000-1 -) von durch Sümpfungsmaßnahmen des Braunkohlenbergbaus bedingten Grundwasserabsenkungen betroffen. Demnach liegt der Planbereich im Grenzbereich vorhandener Auswirkungen

von Sümpfungsmaßnahmen. Für die Stellungnahme wurden folgende Grundwasserleiter (nach Einteilung von Schneider & Thiele, 1965) betrachtet: Oberes Stockwerk, 9B, 8, 7, 6D, 6B, 2 - 5, 09, 07 Kölner Scholle, 05 Kölner Scholle.

Folgendes sollte berücksichtigt werden:

Die Grundwasserabsenkungen werden, bedingt durch den fortschreitenden Betrieb der Braunkohlentagebaue, noch über einen längeren Zeitraum wirksam bleiben. Eine Zunahme der Beeinflussung der Grundwasserstände im Planbereich in den nächsten Jahren ist nach heutigem Kenntnisstand nicht auszuschließen. Ferner ist nach Beendigung der bergbaulichen Sümpfungsmaßnahmen ein Grundwasserwiederanstieg zu erwarten.

Sowohl im Zuge der Grundwasserabsenkung für den Braunkohletagebau als auch bei einem späteren Grundwasserwiederanstieg sind hierdurch bedingte Bodenbewegungen möglich. Diese können bei bestimmten geologischen Situationen zu Schäden an der Tagesoberfläche führen. Die Änderungen der Grundwasserflurabstände sowie die Möglichkeit von Bodenbewegungen sollten bei Planungen und zukünftigen Bauvorhaben Berücksichtigung finden.

Ich empfehle Ihnen, hierzu eine Anfrage an die o.g. RWE Power AG sowie für konkrete Grundwasserdaten an den Erftverband (Am Erftverband 6 in 50126 Bergheim) zu stellen.

Abschließend und ergänzend teile ich Ihnen mit, dass der Planbereich über den Erlaubnisfeldern „*Weisweiler*“ und „*Aachen-Weisweiler*“ liegt.

Inhaberin der Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken „*Weisweiler*“ ist die RWE Power AG.

Inhaberin der Erlaubnis zu wissenschaftlichen Zwecken „*Aachen-Weisweiler*“ ist die Fraunhofer Zentrale in München.

Die erteilten Erlaubnisse gewähren das befristete Recht zur Aufsuchung des Bodenschatzes „Erdwärme“ innerhalb der festgelegten Feldesgren-

zen. Unter dem „Aufsuchen" versteht man Tätigkeiten zur Feststellung (Untersuchung) des Vorhandenseins und der Ausdehnung eines Bodenschatzes.
Eine Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken dient lediglich dem Konkurrenzschutz und klärt in Form einer Lizenz nur grundsätzlich, welcher Unternehmer in diesem Gebiet Anträge auf Durchführung konkreter Aufsuchungsmaßnahmen stellen darf.
Eine Erlaubnis zu wissenschaftlichen Zwecken kann auch neben einer auf denselben Bodenschatz erteilten Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken bestehen.
Eine erteilte Erlaubnis gestattet noch keinerlei konkrete Maßnahmen, wie z. B. Untersuchungsbohrungen, sodass Umweltauswirkungen in diesem Stadium allein aufgrund einer Erlaubnis nicht hervorgerufen werden können. Konkrete Aufsuchungsmaßnahmen wären erst nach weiteren Genehmigungsverfahren, den Betriebsplanzulassungsverfahren, erlaubt, die ganz konkret das „Ob" und „Wie" regeln. Vor einer Genehmigungsentscheidung erfolgt gemäß den gesetzlichen Vorschriften eine Beteiligung von ggf. betroffenen Privaten, Kommunen und Behörden. Des Weiteren werden ausführlich und gründlich alle öffentlichen Belange - insbesondere auch die des Gewässerschutzes - geprüft, gegebenenfalls in einem separaten wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren.

Für eventuelle Rückfragen zu dieser Stellungnahme stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Bearbeitungshinweis:

Diese Stellungnahme wurde bezüglich der bergbaulichen Verhältnisse auf Grundlage des aktuellen Kenntnisstandes erarbeitet. Die Bezirksregierung Arnsberg hat die zugrunde liegenden Daten mit der zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben erforderlichen Sorgfalt erhoben und zusammengestellt. Die fortschreitende Auswertung und Überprüfung der vorhandenen Unterlagen sowie neue Erkenntnisse können zur Folge



haben, dass es im Zeitverlauf zu abweichenden Informationsgrundlagen auch in Bezug auf den hier geprüften Vorhabens- oder Planbereich kommt. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Genauigkeit der Daten kann insoweit nicht übernommen werden. Soweit Sie als berechtigte öffentliche Stelle Zugang zur Behördenversion des Fachinformationssystems „Gefährdungspotenziale des Untergrundes in NRW" (FIS GDU) besitzen, haben Sie hierdurch die Möglichkeit, den jeweils aktuellen Stand der hiesigen Erkenntnisse zur bergbaulichen Situation zu überprüfen. Details über die Zugangs- und Informationsmöglichkeiten dieses Auskunftssystems finden Sie auf der Homepage der Bezirksregierung Arnsberg (www.bra.nrw.de) mithilfe des Suchbegriffs „Behördenversion GDU". Dort wird auch die Möglichkeit erläutert, die Daten neben der Anwendung ebenfalls als Web Map Service (WMS) sowie als Web Feature Service (WFS) zu nutzen.

Mit freundlichen Grüßen und Glückauf
Im Auftrag

[redacted]

61 / Planungsamt
15. AUG. 2024

02

Loisa Welfers - AW: Ihre Stellungnahme 28. Änderung des Flächennutzungsplanes - Nördlich Dreiers Gärten -, Eschweiler

Von: [redacted]
An: Robert Tenambergen <Robert.Tenambergen@eschweiler.de>
Datum: 15.08.2024 13:08
Betreff: AW: Ihre Stellungnahme 28. Änderung des Flächennutzungsplanes - Nördlich Dreiers Gärten -, Eschweiler
Anlagen: Hb240812.e06 Stadt Eschweiler, Bl. 4176.pdf

Sehr geehrter Herr Tenambergen,

vielen Dank für die aufmerksame Sichtung unserer Stellungnahme.

Wie Sie bereits richtig vermutet haben, ist uns dort das Wort „keine" abhandengekommen.

Wir bitten Sie daher das alte Schreiben gegen die angehängte korrigierte Fassung auszutauschen.

Freundliche Grüße
[redacted]
Amprion GmbH
Asset Management / Betrieb
Bestandssicherung Leitungen
Robert-Schuman-Straße 7, 44263 Dortmund
T intern 15772
T extern +49 231 5849 [redacted]
Fax +49 231 5849 [redacted]
[redacted]
https://www.amprion.net
Informationen zum Datenschutz

Aufsichtsrat: Uwe Tigges (Vorsitzender)
Geschäftsführung: Dr. Hans-Jürgen Brick (Vorsitzender), Dr. Christoph Müller, Dr. Hendrik Neumann, Peter Rüth
Sitz der Gesellschaft: Dortmund - Eingetragen beim Amtsgericht Dortmund-
Handelsregister-Nr. HR B 15940
Lobbyregister-Nr. R002477 | EU-Transparenzregister Nr. 426344123116-68

Von: Robert Tenambergen <Robert.Tenambergen@eschweiler.de>
Gesendet: Donnerstag, 15. August 2024 11:32
An: [redacted]
Cc: Loisa Welfers <Loisa.Welfers@eschweiler.de>
Betreff: Ihre Stellungnahme 28. Änderung des Flächennutzungsplanes - Nördlich Dreiers Gärten -, Eschweiler

Sehr geehrter [redacted]

mit Schreiben vom 12.08.2024 hat die Amprion GmbH eine Stellungnahme zum o.g. Vorhaben abgegeben (Ihr Zeichen: A-BB/4176/Hb/198.248/Sch). In Ihrer Stellungnahme schreiben Sie: "Gegen die Ausweisung der Flächen für Feuerwehr, Gewerbe und Grünflächen für Dauerkleingärten haben wir Einwendungen vorzubringen." Danach folgen jedoch keine weiteren Aussagen oder Erläuterungen hierzu. Bestehen von Ihrer Seite aus Bedenken gegen die Planung oder handelt es sich lediglich um einen Schreibfehler? Um das Verfahren korrekt durchführen zu können, würde ich Sie bitten, uns eine entsprechend angepasste Stellungnahme zukommen zu lassen.

Sollte Sie hierzu Rückfragen haben, melden Sie sich gerne.

Mit freundlichem Gruß
Im Auftrag

Robert Tenambergen

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
610 / Planung und Denkmalpflege
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Telefon: +49 2403 71-711
Telefax: +49 2403 60999-719
robert.tenambergen@eschweiler.de

www.eschweiler.de
service.eschweiler.de
www.facebook.de/stadteschweiler
www.instagram.de/stadt.eschweiler

STADT ESCHWEILER

Amprion GmbH, Robert-Schuman-Straße 7, 44263 Dortmund

Stadt Eschweiler
Planung und Denkmalpflege
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Asset Management

Ihr Zeichen	BIL-Meldung Nr. 20240712-0362
Ihre Nachricht	12.07.2024
Unsere Zeichen	A-BB/4176/Hb/198.248/Sch
Name	[redacted]
Telefon	+49 231 5849-[redacted]
Telefax	+49 231 5849-[redacted]
E-Mail	[redacted]

Dortmund, 12. August 2024

28. Änderung des Flächennutzungsplanes - Nördlich Dreiers Gärten
110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Verlautenheide – Zukunft, Bl. 4176 (Maste 27 bis 29)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Geltungsbereich der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes, wie in der BIL-Meldung Nr. 20240712-0362 und der zugehörigen Festsetzungskarte (Anlage 3) dargestellt, liegt in einem Abstand von ca. 300 m südlich zur im Betreff genannten Höchstspannungsfreileitung von Amprion.

Die Leitungsführung ist bereits nachrichtlich in der Festsetzungskarte (Anlage 3) dargestellt.

Der Landesentwicklungsplan NRW sieht unter dem Punkt 8.2-3 als Grundsatz der Raumordnung vor, dass bei der bauplanungsrechtlichen Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch, die dem Wohnen dienen oder in denen Anlagen vergleichbarer Sensibilität zulässig sind, nach Möglichkeit ein Abstand von mindestens 400 m zu rechtlich gesicherten Trassen von Höchstspannungsfreileitungen (220-kV oder mehr) eingehalten werden soll.

Wir bitten Sie, dies bei der weiteren Abgrenzung der neuen Wohngebiete, wie schon im VBP Nr. 14 umgesetzt, zu berücksichtigen.

Amprion GmbH

Robert-Schuman-Straße 7
44263 Dortmund
Germany

T +49 231 5849-0
F +49 231 5849-14188

www.amprion.net

www.twitter.com/Amprion

Aufsichtsratsvorsitzender
Uwe Tigges

Geschäftsführung:
Dr. Hans-Jürgen Brick (Vorsitzender)
Dr. Christoph Müller
Dr. Hendrik Neumann
Peter Rüth

Sitz der Gesellschaft:
Dortmund
Eingetragen beim
Amtsgericht Dortmund
Handelsregister-Nr.
HRB 15940

Bankverbindung:
Commerzbank AG Dortmund
IBAN:
DE27 4404 0037 0352 0087 00
BIC: COBADEFFXXX
USt.-IdNr. DE 8137 61 356

Lobbyregister-Nr.:
R002477

EU-Transparenzregister-Nr.:
426344123116-68

Gegen die Ausweisung der Flächen für Feuerwehr, Gewerbe und Grünflächen für Dauerkleingärten haben wir keine Einwendungen vorzubringen.

Sie erhalten dieses Antwortschreiben auch namens und im Auftrag der Westnetz GmbH als Eigentümerin und Betreiberin, der die betroffene Leitungsanlage teilweise zur Mitbenutzung überlassen wurde. Die technische Abstimmung haben wir vorgenommen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Amprion GmbH

[redacted]

Datum: 2024.08.15
12:49:30 +02'00'

[redacted]

2024.08.15
12:30:38 +02'00'

Verteiler
Bl. 4176

03

Loisa Welfers - AW: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

61 / Planungsamt
12. JULI 2024

Von: "Infrastruktur (ASEAG, MI)" <infrastruktur@Aseag.de>
An: Bauleitplanung <Bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 12.07.2024 11:05
Betreff: AW: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Hier: 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten- gemäß §3 Abs. 1 BauGB
Bezug: Ihre Mail vom 09.07.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

seitens der ASEAG bestehen grundsätzlich keine Bedenken hinsichtlich der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-.
Das Gebiet ist ausreichend durch die an der Jülicher Straße liegende Haltestelle Liebfrauenstraße durch den Öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Von hier bestehen umsteigefreie Verbindungen Richtung Eschweiler Bushof und Dürwiß.

Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die beiden Haltestellen noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut sind. Für die vollständige Barrierefreiheit sind Leitelemente in den Haltestellenbereich zu integrieren.

Freundliche Grüße

[redacted]

ASEAG | Neuköllner Straße 1 | 52068 Aachen
E-Mail: christina.schoenen@aseag.de | Telefon: 0241 1688-3257

Besuchen Sie uns auf aseag.de, Instagram oder LinkedIn.

Sitz der Gesellschaft: Aachen | Registergericht Aachen, Handelsregister Abtlg. B Nr. 124
Aufsichtsratsvorsitzender: Dr. Michael Ritzau | Vorstand: Michael Carmincke

Unsere Datenschutzinformationen finden Sie auf www.aseag.de/datenschutz

Von: Bauleitplanung <Bauleitplanung@eschweiler.de>
Gesendet: Dienstag, 9. Juli 2024 12:40
An: bauleit@aachen.ihk.de; Infrastruktur (ASEAG, MI) <infrastruktur@Aseag.de>; FU-RHL-NL-KR-Strassenverwaltung@autobahn.de; AVV GmbH <bauleitplanung@avv.de>; dezernat54-toeb@bezreg-koeln.nrw.de; 226.Postfach@BNetzA.de; registratur-do@bra.nrw.de; Umweltschutz Bundesamt für Instrastruktur <baiudbwtoeb@bundeswehr.org>; EBV GmbH <bergbau@ebv.de>; bauleitplanung@erftverband.de; poststelle@gd.nrw.de; bauleitplanung@hwk-aachen.de; Landesbüro

NRW <info@lb-naturschutz-nrw.de>; LVR <ABR.Bauleitplanung@lvr.de>; Landwirtschaftskammer Rheinland <aachen@lwk.nrw.de>; poststelle.aachen@polizei.nrw.de; regionetz GmbH <planvereinbarung@regionetz.de>; RWE Aktiengesellschaft <bauleitplanung@rwe.com>; StädteRegion Aachen <regionalentwicklung@staedteregion-aachen.de>; Vodafone GmbH <ZentralePlanung.ND@vodafone.com>; Beteiligung Toeb <Toeb.Beteiligung@wver.de>; Zweckverband ZEW <post@zew-entsorgung.de>
Betreff: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss des Rates der Stadt Eschweiler hat in seiner Sitzung am 20.06.2024 beschlossen, die 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen und die Öffentlichkeit an dieser Bauleitplanung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 4 der Satzung über die Bürgerbeteiligung der Stadt Eschweiler frühzeitig zu beteiligen.

Gemäß § 3 Abs. 1 BauGB unterrichte ich Sie, dass der Entwurf der 28. Änderung es Flächennutzungsplans mit seiner Begründung und sonstigen Anlagen in der Zeit vom 15.07.2024 bis einschließlich 16.09.2024 auf der Homepage der Stadt Eschweiler unter

https://www.eschweiler.de/buergerbeteiligung

zur Verfügung stehen.

Als zusätzliches Informationsangebot liegen die Unterlagen in diesem Zeitraum in der Abteilung Planung und Denkmalpflege zu jedermanns Einsicht öffentlich aus.

Ihre Stellungnahme zum Planentwurf und zur Begründung erbitte ich bis zum

16.09.2024 an bauleitplanung@eschweiler.de

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Frau Ulrike Zingler, Tel. +49 2403-465

Sollte mir bis zum vorgenannten Termin Ihre Stellungnahme nicht vorliegen, so gehe ich davon aus, dass die von Ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belange durch den Bauleitplan nicht berührt werden.

Mit freundlichem Gruß
Im Auftrag

Silke Brandt

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin

610/Planung u. Denkmalpflege

Johannes-Rau-Platz 1
D-52249 Eschweiler

Telefon: +49 2403 71-628
Telefax: +49 2403 60999-678
bauleitplanung@eschweiler.de

www.eschweiler.de
service.eschweiler.de
www.facebook.de/StadtEschweiler
www.instagram.de/StadtEschweiler



04

Heike Hillenberg - Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans 14 und 28. Änderung des FNP -Jülicher Straße/Friedensstraße-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Von: [redacted]
An: "bauleitplanung@eschweiler.de" <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 13.09.2024 17:29
Betreff: Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans 14 und 28. Änderung des FNP -Jülicher Straße/Friedensstraße-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

- **Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans 14 - Jülicher Straße/Friedensstraße**
- **28. Änderung des Flächennutzungsplan - Nördlich Dreiers Gärten**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Niederlassung Rheinland der Autobahn GmbH des Bundes ist für den Betrieb und die Unterhaltung der nördlich des Plangebietes in Entfernung von ca. 40 m verlaufenden A4, Abschnitt 5,1 zuständig.

Im Zusammenhang mit dem o.g. Bauleitplanverfahren dürfen durch die künftig geplanten Entwicklungen im Stadtgebiet keine Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit oder der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im umliegenden klassifizierten Straßennetz ausgelöst werden. Die verkehrliche Erschließung ist durch nachgeordnete Verfahren zu sichern. Seitens der Straßenbauverwaltung weise ich darauf hin, dass eine leistungsfähige und sichere Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz bei Realisierung des o.a. Vorhabens in jedem Fall sicherzustellen ist.

Ich weise darüber hinaus darauf hin, dass gegenüber der Straßenbauverwaltung weder jetzt noch zukünftig aus dieser Planung Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz oder ggfls. erforderlich werdende Maßnahmen bzgl. der Schadstoffausbreitung geltend gemacht werden können. Es ist zudem zu beachten, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von Einrichtungen der Autobahn GmbH nicht auszuschließen ist. Zu gegebener Zeit wird daher um Mitteilung der planexternen Flächen wird gebeten.

Weiterhin sind die Bestimmungen des Fernstraßengesetzes (FStrG) zu beachten. Die Darstellung der 40-m Anbauverbotszone und der Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 FStrG an der BAB A 4 sind in der Planzeichnung gemäß § 5 Absatz 4 Baugesetzbuch noch darzustellen. In der Legende ist zur Klarstellung der entsprechende Paragraf zu den beiden benannten Zonen zu benennen (Anbauverbotszone § 9 Absatz 1 FStrG und Anbaubeschränkungszone § 9 Absatz 2 FStrG).

Zudem sind aus unserer Sicht folgende Inhalte als textliche Festsetzungen in der Planzeichnung und in den Textteil der Begründung zur Änderung des FNP gemäß § 5 Absatz 4 Baugesetzbuch zur Konkretisierung aufzunehmen:

Anbaurechtliche Belange § 9 FStrG:

1. Längs der Autobahn dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, nicht errichtet werden, § 9 Abs. 1 FStrG. Dies gilt auch entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs.

2. Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden.

3. Konkrete Bauvorhaben (auch baurechtlich verfahrensfreie Vorhaben) im Bereich der Anbauverbots- und Beschränkungszonen bedürfen der Beteiligung/Genehmigung/Zustimmung des Fernstraßenbundesamtes.

Es wird um weitere Beteiligung im Verfahrensverlauf gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland
Willy-Brandt-Platz 2, 47805 Krefeld

[redacted]
Planungsingenieur Anbau, Sondernutzung, Straßenverwaltung
M +49 162 74 52 [redacted]
T +49 2151 36 80 [redacted]
[redacted]
www.autobahn.de

+++ Verkehrsmeldungen und alles rund um die Autobahn finden Sie in unserer App: Autobahn.de/app +++

Die Autobahn GmbH des Bundes
Rechtsform: GmbH
Sitz: Heidestraße 15 · 10557 Berlin · AG Charlottenburg · HRB 200131 B
Geschäftsführung: Dr. Michael Güntner (Vorsitzender),
Dirk Brandenburger, Sebastian Mohr
Aufsichtsratsvorsitzender: Oliver Luksic

Vertraulichkeitshinweis
Diese Nachricht und jeder etwaig uebermittelte Anhang beinhalten vertrauliche Informationen und sind nur fuer die Personen oder Unternehmen bestimmt, an welche sie tatsaechlich gerichtet sind. Sollten Sie nicht der bestimmungsgemaesse Empfaenger sein, weisen wir Sie darauf hin, dass die Verbreitung, das (auch teilweise) Kopieren sowie der Gebrauch der empfangenen E-Mail und der darin enthaltenen Informationen verboten sind und gegebenenfalls Schadensersatzpflichten ausloesen können. Sollten Sie diese Nachricht aufgrund eines Uebermittlungsfehlers erhalten haben, bitten wir Sie, den Absender unverzueglich hiervon in Kenntnis zu setzen.
Sicherheitswarnung: Bitte beachten Sie, dass das Internet kein sicheres Kommunikationsmedium ist. Obwohl wir im Rahmen unseres Qualitaetsmanagements und der

gebotenen Sorgfalt Schritte eingeleitet haben, um einen Computervirenbefall weitestgehend zu verhindern, koennen wir wegen der Natur des Internet das Risiko eines Computervirenbefalls dieser E-Mail nicht ausschliessen.

Confidentiality note
This notice and any attachments which are transmitted contain confidential information and are intended only for the persons or companies to whom they are actually addressed. If you are not the intended recipient, please note that the distribution, copying (even partial) and use of the received e-mail and the information contained in the e-mail are prohibited and may result in a possible liability for damages. Should you have received this message due to a transmission error, we ask you to inform the sender immediately.
Safety warning: Please note that the Internet is not a safe means of communication or form of media. Although we are continuously increasing our due care of preventing virus attacks as a part of our Quality Management, we are not able to fully prevent virus attacks as a result of the nature of the Internet.

Hinweis zur Datenverarbeitung / Link to data protection policy:
https://www.autobahn.de/datenschutz

61 / Planungsamt
08. AUG. 2024
Wel

05

Loisa Welfers - [sign] WG: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Von: <richtfunk.bauleitplanung@BNetzA.DE>
An: <Bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 08.08.2024 16:02
Betreff: [sign] WG: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
CC: <verfahren.dritter.nabeg@BNetzA.DE>, <PMD-BauLp@BNetzA.DE>
Anlagen: Anlage 1_Änderungsbereich_28 FNP-Änd_Aufstellung_06-2024.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Anfrage.
Da eine Betroffenheit des Richtfunks durch die Planung unwahrscheinlich ist, erfolgt unsererseits keine weitere Bewertung. Ein möglicher Grund dafür ist:

1. Die Baumaßnahme weist eine geringe Bauhöhe auf. Es handelt sich dabei um einen Bebauungsplan mit einer Bauhöhe von unter 20 Meter bzw. um eine Planung einer Solar- / Photovoltaik-Freifläche. Eine Richtfunk-Untersuchung zu solchen Planungen ist nicht erforderlich.

2. Es handelt sich um eine Maßnahme mit einer unveränderten Bauhöhe, z. B. Flurbereinigung, Landschaftsschutz, unterirdische Leitung oder Aufhebungsverfahren.

3. Flächennutzungspläne, Regionalpläne, Raumordnungspläne oder Entwicklungsprogramme sind planungsrechtliche Maßnahmen, die sich in einem früheren Planungsstadium befinden. Im nachgelagerten Verfahren wird konkrete Baumaßnahme erneut angefragt.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass die Bundesnetzagentur im Bereich Funkbetroffenheit keine Stellungnahme im Sinne des § 4 Abs. 2 BauGB abgibt. Der Aufgabenbereich der Bundesnetzagentur im Bereich der Frequenzverwaltung ergibt sich aus den Vorschriften des Teils 6 des Telekommunikationsgesetzes („Frequenzordnung"). Die danach gemäß § 88 TKG bestehende Aufgabe der Bundesnetzagentur zur Sicherstellung einer effizienten und störungsfreien Frequenznutzung bezieht sich auf die physikalischen Auswirkungen von verschiedenen Frequenznutzungen untereinander, jedoch nicht auf Beeinträchtigungen von Frequenznutzungen durch Bauwerke. Letztere sind keine Funkstörungen im Sinne des Telekommunikationsgesetzes. Sofern also die Bundesnetzagentur Informationen über Frequenzzuteilungsnehmer im zu beplanenden Bereich übermittelt, geschieht dies nicht in Ausfüllung ihres eigenen Aufgabenbereichs, sondern im Rahmen von Amtshilfe nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 VwVfG. Nach § 5 Abs. 3 Nr. 2 VwVfG.

Wir leiten Ihre Anfrage aber in jedem Fall an die zuständigen Stellen bei uns im Hause weiter. Bitte richten Sie Anfragen zu oben genannten Planungen ab sofort an die Fachstellen:

- Ausbau der Elektrizitäts-Übertragungsnetze; Bundesnetzagentur, Referat 814, Postfach 80 01, 53105 Bonn; E-Mail-Adresse: verfahren.dritter.nabeg@bnetza.de;

- Prüf- und Messdienst; Bundesnetzagentur, Referat 511, Canisiusstraße 21, 55122 Mainz; E-Mail-Adresse: PMD-BauLp@BNetzA.de.

Bei Betroffenheit erhalten Sie von den Fachreferaten eine gesonderte Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Team Richtfunk-Bauleitplanung

[redacted]
Richtfunk; Ortungs-, Navigations-, Flugfunk; Campusnetze
Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Fehrbelliner Platz 3, 10707 Berlin
Telefon: 030 22480-439
E-Mail: richtfunk.bauleitplanung@BNetzA.de
www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung

Von: Bauleitplanung <Bauleitplanung@eschweiler.de>
Gesendet: Dienstag, 9. Juli 2024 12:40
An: bauleit@aachen.ihk.de; ASEAG AG <infrastruktur@aseag.de>; FU-RHL-NL-KR-Strassenverwaltung@autobahn.de; AVV GmbH <bauleitplanung@avv.de>; dezernat54-toeb@bezreg-koeln.nrw.de; 226-Postfach <226.Postfach@BNetzA.de>; registratur-do@bra.nrw.de; Umweltschutz Bundesamt für Instrastruktur <baiudbwtoeb@bundeswehr.org>; EBV GmbH <bergbau@ebv.de>; bauleitplanung@erftverband.de; poststelle@gd.nrw.de; bauleitplanung@hwk-aachen.de; Landesbüro NRW <info@lb-naturschutz-nrw.de>; LVR <ABR.Bauleitplanung@lvr.de>; Landwirtschaftskammer Rheinland <aachen@lwk.nrw.de>; poststelle.aachen@polizei.nrw.de; regionetz GmbH <planvereinbarung@regionetz.de>; RWE Aktiengesellschaft <bauleitplanung@rwe.com>; StädteRegion Aachen <regionalentwicklung@staedteregion-aachen.de>; Vodafone GmbH <ZentralePlanung.ND@vodafone.com>; Beteiligung Toeb <Toeb.Beteiligung@wver.de>; Zweckverband ZEW <post@zew-entsorgung.de>
Betreff: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten – hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss des Rates der Stadt Eschweiler hat in seiner Sitzung am 20.06.2024 beschlossen, die 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten - gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen und die Öffentlichkeit an dieser

Bauleitplanung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 4 der Satzung über die Bürgerbeteiligung der Stadt Eschweiler frühzeitig zu beteiligen.

Gemäß § 3 Abs. 1 BauGB unterrichte ich Sie, dass der Entwurf der 28. Änderung es Flächennutzungsplans mit seiner Begründung und sonstigen Anlagen in der Zeit vom 15.07.2024 bis einschließlich 16.09.2024 auf der Homepage der Stadt Eschweiler unter

https://www.eschweiler.de/buergerbeteiligung

zur Verfügung stehen.

Als zusätzliches Informationsangebot liegen die Unterlagen in diesem Zeitraum in der Abteilung Planung und Denkmalpflege zu jedermanns Einsicht öffentlich aus.

Ihre Stellungnahme zum Planentwurf und zur Begründung erbitte ich bis zum

16.09.2024 an bauleitplanung@eschweiler.de

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Frau Ulrike Zingler, Tel. +49 2403-465

Sollte mir bis zum vorgenannten Termin Ihre Stellungnahme nicht vorliegen, so gehe ich davon aus, dass die von Ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belange durch den Bauleitplan nicht berührt werden.

Mit freundlichem Gruß
Im Auftrag

Silke Brandt

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
610/Planung u. Denkmalpflege

Johannes-Rau-Platz 1
D-52249 Eschweiler

Telefon: +49 2403 71-628
Telefax: +49 2403 60999-678
bauleitplanung@eschweiler.de

www.eschweiler.de
service.eschweiler.de
www.facebook.de/StadtEschweiler
www.instagram.de/StadtEschweiler

STADT ESCHWEILER

61 / Planungsamt
23. AUG. 2024

Von: <richtfunk.bauleitplanung@BNetzA.DE>
An: <loisa.welfers@eschweiler.de>, <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 23.08.2024 09:05
Betreff: [sign] 57160: Errichtung und Betrieb von Gebäude/n in Eschweiler, Städteregion Aachen; 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten -, AZ.: 610-51.10.01-28

*** HINWEIS ***
Seit dem 14.06.2024 verwendet das [redacted] der Bundesnetzagentur für Bauleitplanungs-Richtfunk-Anfragen die folgende neue E-Mail Adresse:
richtfunk.bauleitplanung@bnetza.de
Ebenfalls wurde das Formular „Richtfunk-Bauleitplanung" aktualisiert (Link siehe unten: "Hinweise zum Beteiligungsverfahren..."). Bitte nutzen Sie zukünftig für Bauleitplanungs-Richtfunk-Anfragen nur noch diese E-Mail Adresse sowie das aktuelle Formular.

BNetzA Vorgangsnummer: 57160
Ihr Zeichen: 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten -, AZ.: 610-51.10.01-28
Ihre Nachricht vom: 17.07.2024
Prüfgebiet Ort: Eschweiler, Städteregion Aachen
Prüfgebiet Koordinaten (UTM):
NW: Z 32 E 307.533 N 5.634.246
SO: Z 32 E 308.193 N 5.633.589

Überprüfung der Betroffenheit funktechnischer Einrichtungen in Ihrem Plangebiet

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grundlage Ihrer Angaben wurde von uns eine Überprüfung des o. g. Gebiets auf Beeinträchtigungen von funktechnischen Einrichtungen wie Richtfunkstrecken, Radaren, radioastronomischen Einrichtungen sowie Funkmessstellen der Bundesnetzagentur (BNetzA) durchgeführt. Durch rechtzeitige Einbeziehung ihrer Betreiber in die weitere Planung sollen Störungen vermieden werden.

Folgende Betreiber sind im Plangebiet aktiv:

BETREIBER RICHTFUNK:

Plusnet GmbH
Rudi-Conin-Straße 5a
50829 Köln
Deutschland
E-Mail: frequenzzuteilungen@plusnet.de

Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
Georg-Brauchle-Ring 50
80992 München
Deutschland
E-Mail: o2-MW-BImSchG@telefonica.com

Vodafone GmbH
Ferdinand-Braun-Platz 1
40549 Düsseldorf
Deutschland
E-Mail: Richtfunk.Auskunft@Vodafone.com

BETREIBER RADARE:

Es sind keine Radare betroffen.

BETREIBER RADIOASTRONOMIE:

Es sind keine Radioastronomie Stationen betroffen.

FUNKMESSSTATIONEN DER BNETZA:

Es sind keine Funkmessstandorte der BNetzA betroffen.

Hinweise zum Beteiligungsverfahren des Referates 226 der Bundesnetzagentur

Beachten Sie bitte für Ihr geplantes Vorhaben auch die Hinweise auf unserer Internetseite www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung

Nutzen Sie bitte immer für die Beteiligung des Referates 226 der Bundesnetzagentur das auf der Internetseite verfügbare Formular „Richtfunk-Bauleitplanung" welches Sie unter folgendem Link direkt herunterladen können.

https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Frequenzen/Firmennetze/FormularRichtfunkBauleitplanung.pdf?__blob=publicationFile&v=5

Senden Sie das vollständig ausgefüllte Formular zusammen mit den zugehörigen Planungsunterlagen immer an die folgende E-Mail-Adresse:
richtfunk.bauleitplanung@bnetza.de

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Team Richtfunk-Bauleitplanung

[redacted]
Richtfunk, Ortungs-, Navigations-, Flugfunk; Campusnetze
Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Fehrbelliner Platz 3, 10707 Berlin
Telefon: 030 22480-439
E-Mail: richtfunk.bauleitplanung@bnetza.de
www.bundesnetzagentur.de
www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung

Datenschutzhinweis: www.bundesnetzagentur.de/Datenschutz

07

Loisa Welfers - Wtrlt: Stellungnahme der Bundeswehr, Referat Infra I 3 auf Ihre Anfrage vom 09. Juli 2024 "28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-"; mein Az. III-1438-24-FNP

Von: Bauleitplanung
An: Loisa Welfers; Ulrike Zingler; Florian Schoop
Datum: 12.07.2024 14:33
Betreff: Wtrlt: Stellungnahme der Bundeswehr [redacted] auf Ihre Anfrage vom 09. Juli 2024 "28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-"; mein Az. III-1438-24-FNP
Anlagen: Stellungnahme der Bundeswehr, Referat [redacted] auf Ihre Anfrage vom 09. Juli 2024 "28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-"; mein Az. III-1438-24-FNP

61 / Planur
12. JULI 2024

Klassifizierung: ÖFFENTLICH / PUBLIC/PersDat Schutzbereich 1

Sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügte Unterlage(n) erhalten Sie mit der Bitte um

☒ Kenntnisnahme	☐ Prüfung	☐ Stellungnahme
☐ Mitzeichnung	☐ Bearbeitung in eigener Zuständigkeit	☐ Erledigung
☐ Rücksendung		☐ bis _____

Im Auftrag

[redacted]
Bürosachbearbeiter TöB

BUNDESWEHR
BAIUDBw Abt Infra
Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen (IUD)

Telefon: +49 228 5504 [redacted]
Bw-Netz: 90 3402 [redacted]
Fax: 3402 89 [redacted]
E-Mail: [redacted]
Adresse: Fontainengraben 200 | 53123 Bonn | DE
Internet: https://www.bundeswehr.de

BUNDESWEHR

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Fontainengraben 200 • 53123 Bonn

Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Nur per E-Mail: bauleitplanung@eschweiler.de

Aktenzeichen	Ansprechperson	Telefon	E-Mail	Datum
[redacted]		0228 5504-[redacted]	[redacted]	12.07.2024

Betreff: Anforderung einer Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange

hier: 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-

Bezug: Ihr Schreiben vom 09.07.2024 - Ihr Zeichen: Mail vom 09/07/24_12:41

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die im Betreff genannte(n) Maßnahme(n) hat die Bundeswehr folgende Bedenken, Einwände bzw. Anmerkungen.

Die von Ihnen beabsichtigte(n) Maßnahme(n) befindet / befinden sich

- im Bereich einer aktiven Pipeline Würselen-Altenrath
- im Bereich des Militärstraßengrundnetzes A4
- im Zuständigkeitsbereich des Flugplatzes Geilenkirchen

Ich weise darauf hin, dass sich Ihr Plangebiet im Bereich einer militärischen Flugzone befindet. Hier ist mit Lärm- /und Abgasimmissionen zu rechnen. Ferner weise ich darauf hin, dass spätere Ersatzansprüche gegen die Bundeswehr nicht anerkannt werden können.

Es kann im Genehmigungsverfahren, aufgrund der Lage innerhalb des Interessengebietes, zu Bauhöhenbeschränkungen, Verschiebungen oder Ablehnungen kommen. Genauer kann ich mich hierzu erst bei genauer Mitteilung von Koordinaten, Bauarten und Bauhöhen äußern.

BUNDESAMT FÜR
INFRASTRUKTUR,
UMWELTSCHUTZ UND
DIENSTLEISTUNGEN DER
BUNDESWEHR

REFERAT INFRA I 3

Fontainengraben 200
53123 Bonn
Postfach 29 63
53019 Bonn

Tel.+ 49 (0) 228 5504-0
Fax+ 49 (0) 228 550489-5763
WWW.BUNDESWEHR.DE

INFRASTRUKTUR

Allgemeine Information:
Im Zuge der Digitalisierung bitte ich Sie, Ihre Unterlagen in digitaler Form (E-Mail /Internetlink) bereitzustellen. Diese Vorgehensweise führt zu einer effizienten Arbeitsweise und schont die Umwelt. Sollte dies nicht möglich sein, bitte ich um Übersendung als Datenträger (CD, DVD, USB-Stick). Postalisch übermittelte Antragsunterlagen werden nur auf ausdrücklichen Wunsch zurückgesandt.

Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

BUNDESWEHR

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

61 / Planungsam
13. Sep. 2024

EBV

EBV GmbH, Myhler Straße 83, 41836 Hückelhoven

Stadt Eschweiler
610/Planung und Denkmalpflege
Frau Silke Brandt
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Bergschädenabteilung
Myhler Str. 83, 41836 Hückelhoven

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Telefon-Durchwahl	Telefax	Datum
	[redacted]	(0 24 33) 444025-[redacted]	(0 24 33) 444025-[redacted]	10.09.2024

Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten

Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Brandt,

zur Änderung des o.g. Flächennutzungsplans werden unsererseits keine Bedenken erhoben.

Eine Kennzeichnung nach § 5 (3) 2. BauGB ist nicht erforderlich.

Mit freundlichem Glückauf

EBV GmbH

[redacted]

[redacted]

61 / Planungsamt
24. JULI 2024

09

Loisa Welfers - Stellungnahme: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Von: [redacted]
An: 'Bauleitplanung' <Bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 24.07.2024 12:02
Betreff: Stellungnahme: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
CC: [redacted]
Anlagen: erftverband-stellungnahme-20240724.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage sende ich Ihnen unsere Stellungnahme zum v. g. Vorgang im PDF-Format zu.

Mit freundlichem Gruß

[redacted]
Bereich: Vorstand
Abteilung: Recht
Erftverband, **Am Erftverband 6**, D 50126 Bergheim
Fon: +49 2271 88 [redacted], Fax: +49 2271 88[redacted]

Bitte prüfen Sie, ob diese Mail wirklich ausgedruckt werden muss!

Von: Bauleitplanung <Bauleitplanung@eschweiler.de>
Gesendet: Dienstag, 9. Juli 2024 12:40
An: bauleit@aachen.ihk.de; ASEAG AG <infrastruktur@aseag.de>; FU-RHL-NL-KR-Strassenverwaltung@autobahn.de; AVV GmbH <bauleitplanung@avv.de>; dezernat54-toeb@bezreg-koeln.nrw.de; 226.Postfach@BNetzA.de; registratur-do@bra.nrw.de; Umweltschutz Bundesamt für Instrastruktur <baiudbwtoeb@bundeswehr.org>; EBV GmbH <bergbau@ebv.de>; Team R Bauleitplanung <bauleitplanung@erftverband.de>; poststelle@gd.nrw.de; bauleitplanung@hwk-aachen.de; Landesbüro NRW <info@lb-naturschutz-nrw.de>; LVR <ABR.Bauleitplanung@lvr.de>; Landwirtschaftskammer Rheinland <aachen@lwk.nrw.de>; poststelle.aachen@polizei.nrw.de; regionetz GmbH <planvereinbarung@regionetz.de>; RWE Aktiengesellschaft <bauleitplanung@rwe.com>; StädteRegion Aachen <regionalentwicklung@staedteregion-aachen.de>; Vodafone GmbH <ZentralePlanung.ND@vodafone.com>; Beteiligung Toeb <Toeb.Beteiligung@wver.de>; Zweckverband ZEW <post@zew-entsorgung.de>

Betreff: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten - hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss des Rates der Stadt Eschweiler hat in seiner Sitzung am 20.06.2024 beschlossen, die 28. Änderung des Flächennutzungsplans - Nördlich Dreiers Gärten – gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen und die Öffentlichkeit an dieser Bauleitplanung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 4 der Satzung über die Bürgerbeteiligung der Stadt Eschweiler frühzeitig zu beteiligen.

Gemäß § 3 Abs. 1 BauGB unterrichte ich Sie, dass der Entwurf der 28. Änderung es Flächennutzungsplans mit seiner Begründung und sonstigen Anlagen in der Zeit vom 15.07.2024 bis einschließlich 16.09.2024 auf der Homepage der Stadt Eschweiler unter

https://www.eschweiler.de/buergerbeteiligung

zur Verfügung stehen.

Als zusätzliches Informationsangebot liegen die Unterlagen in diesem Zeitraum in der Abteilung Planung und Denkmalpflege zu jedermanns Einsicht öffentlich aus.

Ihre Stellungnahme zum Planentwurf und zur Begründung erbitte ich bis zum

16.09.2024 an bauleitplanung@eschweiler.de

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Frau Ulrike Zingler, Tel. +49 2403-465

Sollte mir bis zum vorgenannten Termin Ihre Stellungnahme nicht vorliegen, so gehe ich davon aus, dass die von Ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belange durch den Bauleitplan nicht berührt werden.

Mit freundlichem Gruß
Im Auftrag

Silke Brandt

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
610/Planung u. Denkmalpflege

Johannes-Rau-Platz 1
D-52249 Eschweiler

Telefon: +49 2403 71-628

Telefax: +49 2403 60999-678
bauleitplanung@eschweiler.de

www.eschweiler.de
service.eschweiler.de
www.facebook.de/StadtEschweiler
www.instagram.de/StadtEschweiler

STADT
ESCHWEILER

Bereich Vorstand

Erft Verband
Wasserwirtschaft für unsere Region

Erftverband | Postfach 1320 | 50103 Bergheim

per E-Mail an

Bauleitplanung Bauleitplanung@eschweiler.de

Abteilung Recht
Ansprechpartner*in [redacted]
Durchwahl (02271) 88-[redacted]
Telefax (02271) 88-[redacted]
Unser Zeichen [redacted]
E-Mail [redacted]

Bergheim, den 24.07.2024
Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten
Ihr Schreiben vom 09.07.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

Leitungen, Messstellen und Anlagen des Erftverbandes sind derzeit durch die v. g. Maßnahme nicht betroffen. Daher bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht seitens des Erftverbandes keine Bedenken.

Mit freundlichem Gruß

[redacted]

Erftverband
Am Erftverband 6
50126 Bergheim
Tel. (0 22 71) 88-0
Fax (0 22 71) 88-12 10
www.erftverband.de
info@erftverband.de

Erftverband KdöR
Steuer-Nr.: 203/5906/0588
USt-IdNr.: DE228801678

Commerzbank Bergheim
DE45 3704 0044 0390 4000 00
SWIFT -BIC: COBADEFFXXX

Kreissparkasse Köln
DE86 3705 0299 0142 0058 95
SWIFT -BIC: COKSDE33

Deutsche Bank AG Bergheim
DE42 3707 0060 0471 0000 00
SWIFT -BIC: DEUTDEDK

Volksbank Erft eG
DE05 3706 9252 1001 0980 19
SWIFT -BIC: GENODED1ERE

Vorsitzender des Verbandsrates:
Bürgermeister
Dr. Hans-Peter Schick

Vorstand:
Dr. Bernd Bucher

zertifiziert nach
DVGW DVGW DVGW DVGW
Qualitäts-, Umwelt-, Informationssicherheits- und Energiemanagement

DWA TSM
Technisches Sicherheitsmanagement Abwasser und Gewässer

61 / Planungsamt
25. Sep. 2024

10

FERNLEITUNGS-BETRIEBSGESELLSCHAFT MBH · HOHLSTRASSE 12 · D-55743 IDAR-OBERSTEIN

BAIUDBw - KompZ BauMgmt Düsseldorf
Team Sofortprogramm
Wilhelm-Raabe-Str. 46
40470 Düsseldorf

NAME: [redacted]
TELEFON: 06781 [redacted]
TELEFAX: 06781 [redacted]
E-MAIL: [redacted]
DATUM: 23.09.2024
AKTENZEICHEN: [redacted]

28. Änderung des FNP - Nördlich Dreiers Gärten

Ihr Schreiben vom 12.07.2024 [redacted]

Sehr geehrte Damen und Herren,

zuständigkeitshalber haben wir Ihre Anfrage an folgende Dienststelle zur Beantwortung abgegeben:

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Referat Infra I3 TÖB
Fontainengraben 200
53123 Bonn.
BAIUDBwToeB@bundeswehr.org

Mit freundlichen Grüßen
Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH

Das Schreiben ist maschinell erzeugt und trägt daher keine Unterschrift
Anlagen: Keine

HAUSANSCHRIFT
HOHLSTR. 12
55743 IDAR-OBERSTEIN

TEL +49 (0) 6781 206-0
FAX +49 (0) 6781 206-102
E-MAILBS.IDAR-OBERSTEIN@FBG.DE

GERICHTSSTAND
AMTSGERICHT BONN, HRB 157
SITZ DER GESELLSCHAFT BONN

VORSITZENDE DES
AUFSICHTSRATES
REGIERUNGSDIREKTORIN
ANNA WANJEK

GESCHÄFTSFÜHRER
DIPL.-ING.
STEFAN POTT

GASCADE

GASCADE Gastransport GmbH, Kölnische Straße 108-112, 34119 Kassel

Stadt Eschweiler
Planung und Denkmalpflege
Herr Schotten
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

61 / Planungsamt
31. JULI 2024

[redacted] Tel. +49 561 934-[redacted] [redacted]
Leitungsrechte und -dokumentation Leitungsauskunft@gascade.de BIL Nr.: 20240712-0362

Kassel, 31.07.2024

28. Änderung des FNP - Nördlich Dreiers Gärten, Stadt Eschweiler
- Ihr Zeichen 610-51.10.01-28 mit Schreiben vom 12.07.2024 -
Unser Aktenzeichen: 99.99.99.000.00923.24
[redacted]

Sehr geehrter Herr Schotten,

wir danken für die Übersendung der Unterlagen über das BIL-Portal zu o. g. Vorhaben.

Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber SEFE Energy GmbH (Rechtsnachfolgerin der WINGAS GmbH) sowie NEL Gastransport GmbH.

Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein.

Für Kompensationsmaßnahmen muss sichergestellt sein, dass diese unsere Anlagen nicht beeinträchtigen und nicht im Schutzstreifen unserer Anlagen stattfinden werden. Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, sind uns diese ebenfalls mit entsprechenden Planunterlagen zur Stellungnahme vorzulegen. Eine Auflistung der Flurstücke in der Begründung oder im Umweltbericht ist nicht ausreichend.

Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.

Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen.

Mit freundlichen Grüßen

GASCADE Gastransport GmbH
Leitungsrechte und -dokumentation
[redacted]

Welche personenbezogenen Daten unsererseits nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen erhoben und verarbeitet werden, können Sie unserer Datenschutzinformation nach Art. 13, 14 Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) entnehmen. Diese finden Sie im Internet unter https://www.gascade.de/datenschutz.

61 / Planungsamt
12. JULI 2024

GasLINE

Netzauskunft

PLEdoc GmbH · Postfach 12 02 55 · 45312 Essen

Telefon 0201/36 59 - [redacted]
E-Mail netzauskunft@pledoc.de

Stadt Eschweiler
Planung und Denkmalpflege
Sebastian Schotten
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

zuständig
Durchwahl [redacted]

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Anfrage an	unser Zeichen	Datum
20240712-0362 610-51.10.01-28	12.07.2024	BIL	[redacted]	**12.07.2024**

28. Änderung des FNP - Nördlich Dreiers Gärten

Sehr geehrte Damen und Herren,

von der GasLINE GmbH sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.

Mit Bezug auf Ihre o.g. Anfrage teilen wir Ihnen mit, dass von uns verwaltete Versorgungsleitungen der GasLINE GmbH im angezeigten Projektbereich **nicht betroffen** werden.

Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.

Wir weisen darauf hin, dass gemäß unseren Unterlagen in dem von Ihnen angefragten Bereich eine Produktenleitung / Kabelschutzrohranlage verläuft, die von nachfolgender Gesellschaft beauskunftet wird:

GasLINE Trasse in Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes - Niederlassung Südwest - Fachcenter für Informationstechnik und -sicherheit - Im Altach 8 in 71679 Asperg

Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.

Mit freundlichen Grüßen
PLEdoc GmbH im Auftrag der GasLINE GmbH

GasLINE

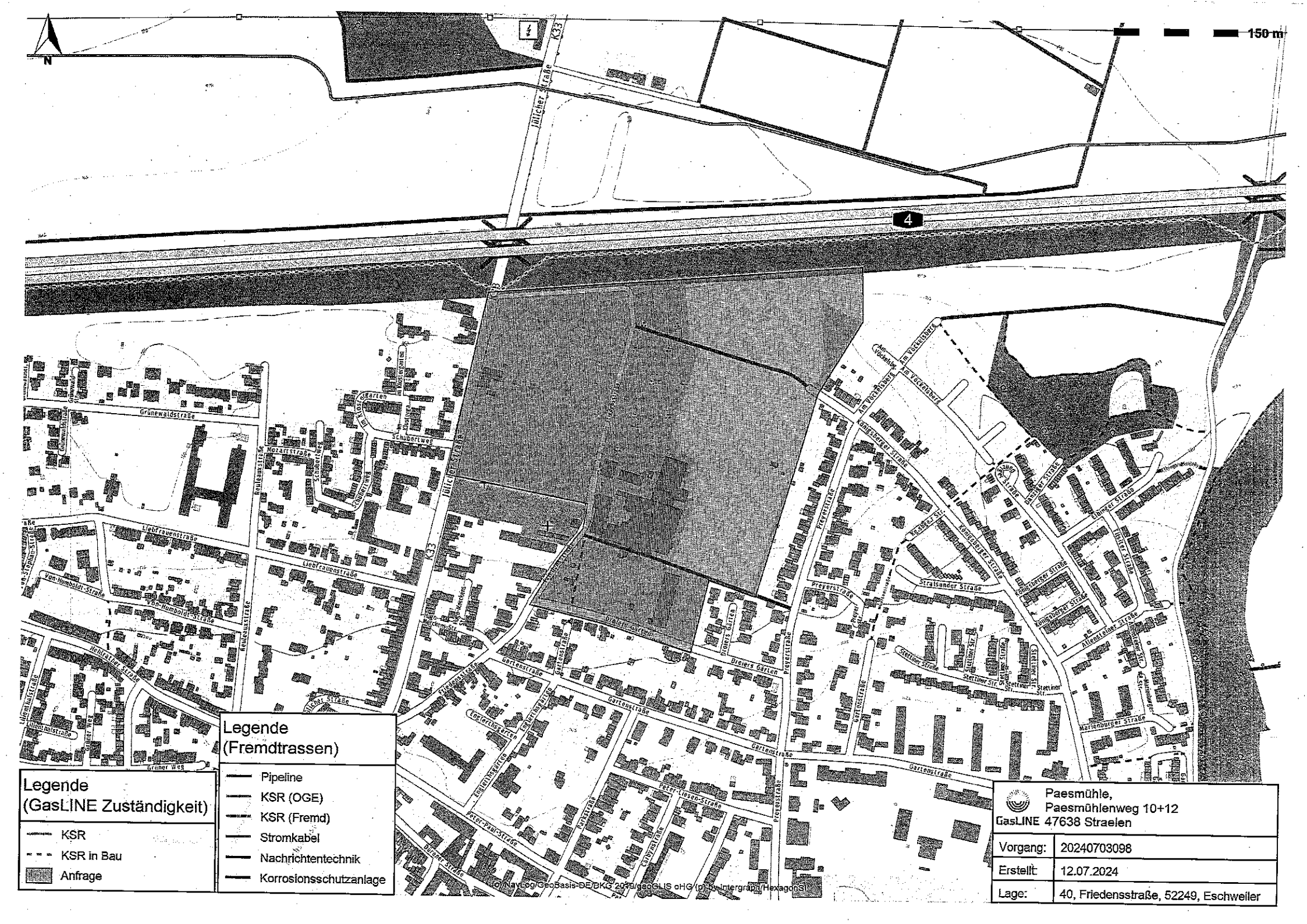
- Dieses Schreiben ist ohne Unterschrift gültig -

Anlagen
Übersichtskarte (© NavLog/GeoBasis-DE/BKG 2019/geoGLIS oHG (p) by Intergraph/HexagonSI)

Datenschutzhinweis:

Im Rahmen der Netzauskunft, werden die von Ihnen angegebenen personenbezogenen Daten zum Zweck der Bearbeitung Ihres Anliegens und zur Kontaktaufnahme mit Ihnen verarbeitet. Rechtsgrundlage der Verarbeitung ist Art. 6 Abs. 1 lit. c DSGVO. Die Aufbewahrungs- bzw. Löschungsfrist beträgt 10 Jahre, sofern nicht bei einer von uns jährlich durchgeführten Überprüfung ein Zweckfortfall der Aufbewahrung festgestellt wird.

Sie haben das Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung und Übertragbarkeit der Sie betreffenden personenbezogenen Daten. Zudem haben Sie das Recht auf Widerspruch gegen die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten.


N
150 m
K33
Jülicher Straße
4
Grünewaldstraße
Schubertweg
Mozartstraße
Beethovenstraße
Lieb frauenstraße
Von-Humboldt-Straße
Rehfratter Straße
Gartenstraße
Dreiers Garten
Preverstraße
Am Vorratsberg
Aachener Straße
Kölnberger Straße
Stralsunder Straße
Stettiner Straße
Elsenweg
Marienburger Straße
Peter-Paur-Straße
Peter-Elisen-Straße
Legende
(GasLINE Zuständigkeit)
KSR
KSR in Bau
Anfrage
Legende
(Fremdtrassen)
Pipeline
KSR (OGE)
KSR (Fremd)
Stromkabel
Nachrichtentechnik
Korrosionsschutzanlage
Paesmühle,
Paesmühlenweg 10+12
GasLINE 47638 Straelen
Vorgang: 20240703098
Erstellt: 12.07.2024
Lage: 40, Friedensstraße, 52249, Eschweiler
© NavLog/GeoBasis-DE/BKG 2020/geoGLIS oHG (p) by Intergraph/HexagonSI

61 / Planungsamt
08. AUG. 2024

13

Loisa Welfers - 28. Änderung des Flächennutzungsplanes "Nördlich Dreiers Gärten"

Von: [redacted]
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 08.08.2024 12:43
Betreff: 28. Änderung des Flächennutzungsplanes "Nördlich Dreiers Gärten"
Anlagen: Stellungnahme_Geologischer_Dienst_NRW_.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem Schreiben vom 10.07.2024 bitten Sie zu den im Betreff genannten Verfahren um Stellungnahme.
Die Stellungnahme des Geologischen Dienstes erhalten sie hiermit digital als Anlage.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

[redacted]
Geologischer Dienst NRW - Landesbetrieb -
40208 Düsseldorf (Briefpostanschrift)
De-Greiff-Str. 195 - 47803 Krefeld (Dienstgebäude und Lieferanschrift)
Tel. +49 2151 897[redacted]
E-Mail: [redacted]
www.facebook.com/geologischerdienstnrw
www.instagram.com/geologischerdienstnrw

Unsere Hinweise zum Datenschutz finden Sie hier: www.gd.nrw.de/gd_datenschutz.htm

www.gd.nrw.de

Geologischer Dienst NRW

Landesbetrieb
[redacted]

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
Bereich Stadtplanung
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Bearbeiter: [redacted]
Durchwahl:
E-Mail: [redacted]
Datum: 08. August 2024
Gesch.-Z.: 31.130/3107/2024

28. Änderung des Flächennutzungsplanes "Nördlich Dreiers Gärten"
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB
Ihr Schreiben vom 10.07.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu o. g. Verfahren gebe ich im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung folgende Informationen und Hinweise:

Erdbebengefährdung

Es wird auf die Bewertung der Erdbebengefährdung hingewiesen, die bei Planung und Bemessung üblicher Hochbauten gemäß den Technischen Baubestimmungen des Landes NRW mit DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten" zu berücksichtigen ist.

Die Erdbebengefährdung wird in DIN 4149:2005 durch die Zuordnung zu Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen eingestuft, die anhand der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland 1 : 350 000, Bundesland Nordrhein-Westfalen (Geologischer Dienst NRW 2006) bestimmt werden. In den Technischen Baubestimmungen des Landes Nordrhein-Westfalen wird auf die Verwendung dieser Kartengrundlage explizit hingewiesen.

- Das hier relevante Planungsgebiet liegt in der Stadt Eschweiler, Gemarkung Eschweiler und ist der **Erdbebenzone 3** sowie der **geologischen Untergrundklasse T** zuzuordnen.

Anwendungsteile, die nicht durch DIN 4149 abgedeckt werden, sind als Stand der Technik zu berücksichtigen. Dies betrifft hier insbesondere DIN EN 1998, Teil 4 „Silos, Tankbauwerke, und Rohrleitungen", Teil 5 „Gründungen, Stützbauwerke und geotechnische Aspekte" und Teil 6 „Türme, Masten und Schornsteine".

Bemerkung: DIN 4149:2005 wurde durch den Regelsetzer zurückgezogen und durch die Teile 1, 1/NA und 5 des Eurocode 8 (DIN EN 1998) ersetzt und stellt den Stand der Technik dar. Dieses Regelwerk ist jedoch bislang bauaufsichtlich nicht eingeführt. Wenn eine Bemessung nach Stand der Technik erfolgen soll, so ist DIN EN 1998 heranzuziehen. Hierbei ist zu beachten, dass sich die dann anzuwendende Untergrundklasse von der Untergrundklasse nach DIN 4149 unterscheiden kann.

Auf die Berücksichtigung der Bedeutungskategorien für Bauwerke gemäß DIN 4149:2005 bzw. Bedeutungsklassen der relevanten Teile von DIN EN 1998 und der jeweils entsprechenden Bedeutungsbeiwerte wird ausdrücklich hingewiesen.

Zur Planung und Bemessung spezieller Bauwerkstypen müssen die Hinweise zur Berücksichtigung der Erdbebengefährdung der jeweils gültigen Regelwerke beachtet werden. Hier wird oft auf die Einstufung nach DIN 4149:2005 zurückgegriffen.

Baugrund

Der Untergrund im Plangebiet besteht aus mehreren Metern mächtigem Löss/Lösslehm (Schluff, schwach tonig, schwach feinsandig) über Sanden und Kiesen der Älteren Hauptterrasse (Pleistozän, Quartär).

Am nordöstlichen Rand und durch den südwestlichen Teil des Plangebietes verläuft in Nordwest/Südost – Richtung eine tektonische Störung. Diese Störungen sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Geologischen Dienstes NRW nicht seismisch aktiv.

Das Plangebiet befindet sich im durch Sümpfungsmaßnahmen des Braunkohlebergbaus beeinflussten Bereich. Hierdurch kann es zu Bodenbewegungen kommen, in Bereichen mit inhomogenem Untergrund möglicherweise auch zu ungleichmäßigen Bewegungen.

Zur Klärung der genauen Lage der oben genannten Störungen und zu den Auswirkungen der Sümpfungsmaßnahmen auf die Tagesoberfläche empfehle ich, soweit dies nicht bereits geschehen ist, eine Anfrage bei der RWE Power AG zu stellen.

Schutzgut Boden

Informationen zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (Umweltbericht) für das Schutzgut Boden, zur Verwendung von Mutterboden sowie zur Nutzung der Karte der schutzwürdigen Böden:

Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Boden
Nach der Karte der schutzwürdigen Böden (3. Auflage) sind im Rahmen der Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes die betroffenen Böden, deren Bodenschutzstufen und Bodenfunktionen zu benennen. Zudem sind die Folgen des Eingriffs auf das Schutzgut Boden zu bewerten.

Hinweise zu den Böden im Plangebiet können über die Karte der schutzwürdigen Böden auf GEOportal.NRW[1] abgerufen werden: Kompensationsmaßnahmen für den Verlust an schutzwürdigen Böden sind folgender Veröffentlichung zu entnehmen (Kap. 3.7, S. 24):

- Bodenschutz in der Umweltprüfung nach BauGB - Leitfaden für die Praxis der Bodenschutzbehörden in der Bauleitplanung[2].

Verwendung von Mutterboden
Nach § 202 BauGB in Verbindung mit DIN 18915 ist bei Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen der Oberboden (Mutterboden) in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung zu schützen. Er ist vordringlich im Plangebiet zu sichern, zur Wiederverwendung zu lagern und später wieder einzubauen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag:

[redacted]

[1] https://www.geoportal.nrw
[2] https://www.labo-deutschland.de/documents/umweltpruefung_494.pdf

14

Heike Hillenberg - 28. Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 14

61 / Planungsamt
16. Sep. 2024

Von: [redacted]
An: "bauleitplanung@eschweiler.de" <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 13.09.2024 13:55
Betreff: 28. Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 14
CC: [redacted]
Anlagen: 2024_09_16_Eschweiler_28_AE_FNP.pdf; 2024_09_16_Eschweiler_Bplan_14.pdf

Guten Tag Frau Brandt,

anbei erhalten Sie unsere Stellungnahmen zu den oben genannten Planverfahren.

Freundliche Grüße

[redacted]

[redacted]
Industrie- und Handelskammer Aachen

Theaterstr. 6 - 10, 52062 Aachen
Telefon: +49 241 4460-[redacted]
Email: [redacted]

Hier finden Sie uns:
Website | Facebook | LinkedIn | Twitter | YouTube

Die IHK verarbeitet personenbezogene Daten. Nähere Informationen finden Sie in unserem Impressum.

JETZT #KÖNNENLERNEN

Ausbildung macht mehr aus uns – die bundesweite Ausbildungskampagne der Industrie- und Handelskammern

Industrie- und Handelskammer
Aachen



IHK Aachen | Postfach 10 07 40 | 52007 Aachen

Stadt Eschweiler
Frau Silke Brandt

Mail: bauleitplanung@eschweiler.de

Theaterstraße 6 - 10
52062 Aachen
https://www.aachen.ihk.de

Auskunft erteilt
[redacted]
Telefon: 0241 4460-[redacted]
E-Mail: bauleit@aachen.ihk.de

Unser Zeichen
[redacted]

Ihr Schreiben vom /
Ihr Zeichen
09.07.2024

Aachen,
13. September 2024

Bauleitplanung
hier: Aufstellung des Flächennutzungsplans „Nördlich Dreiers Gärten“

Guten Tag Frau Brandt,

gegen die Absicht der Stadt Eschweiler bestehen seitens der Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen grundsätzlich keine Bedenken.

Allerdings gehen durch Planung bisher gewerblich genutzte bzw. für eine gewerbliche Nutzung vorgesehene Flächen verloren.

Da insgesamt aber ein Mangel an Gewerbeflächen – nicht nur in Eschweiler, sondern in der Städteregion Aachen – festzustellen ist, sollten diese Flächen nach unserer Auffassung an anderer Stelle im Stadtgebiet ersetzt werden.

Freundliche Grüße

Industrie- und Handelskammer Aachen

[redacted]

OGE

61 / Planungsamt
12. JULI 2024

PLEDOC
Ein Unternehmen der OGE

Netzauskunft

PLEdoc GmbH · Postfach 12 02 55 · 45312 Essen

Telefon 0201/36 59 - 500
E-Mail netzauskunft@pledoc.de

Stadt Eschweiler
Planung und Denkmalpflege
Sebastian Schotten
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

zuständig [redacted]
Durchwahl 0201/3659[redacted]

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Anfrage an	unser Zeichen	Datum
20240712-0362 610-51.10.01-28	12.07.2024	BIL	[redacted]	**12.07.2024**

28. Änderung des FNP - Nördlich Dreiers Gärten

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme **nicht betroffen** werden:

- OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen
- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen
- Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg
- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen
- Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen
- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund
- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen

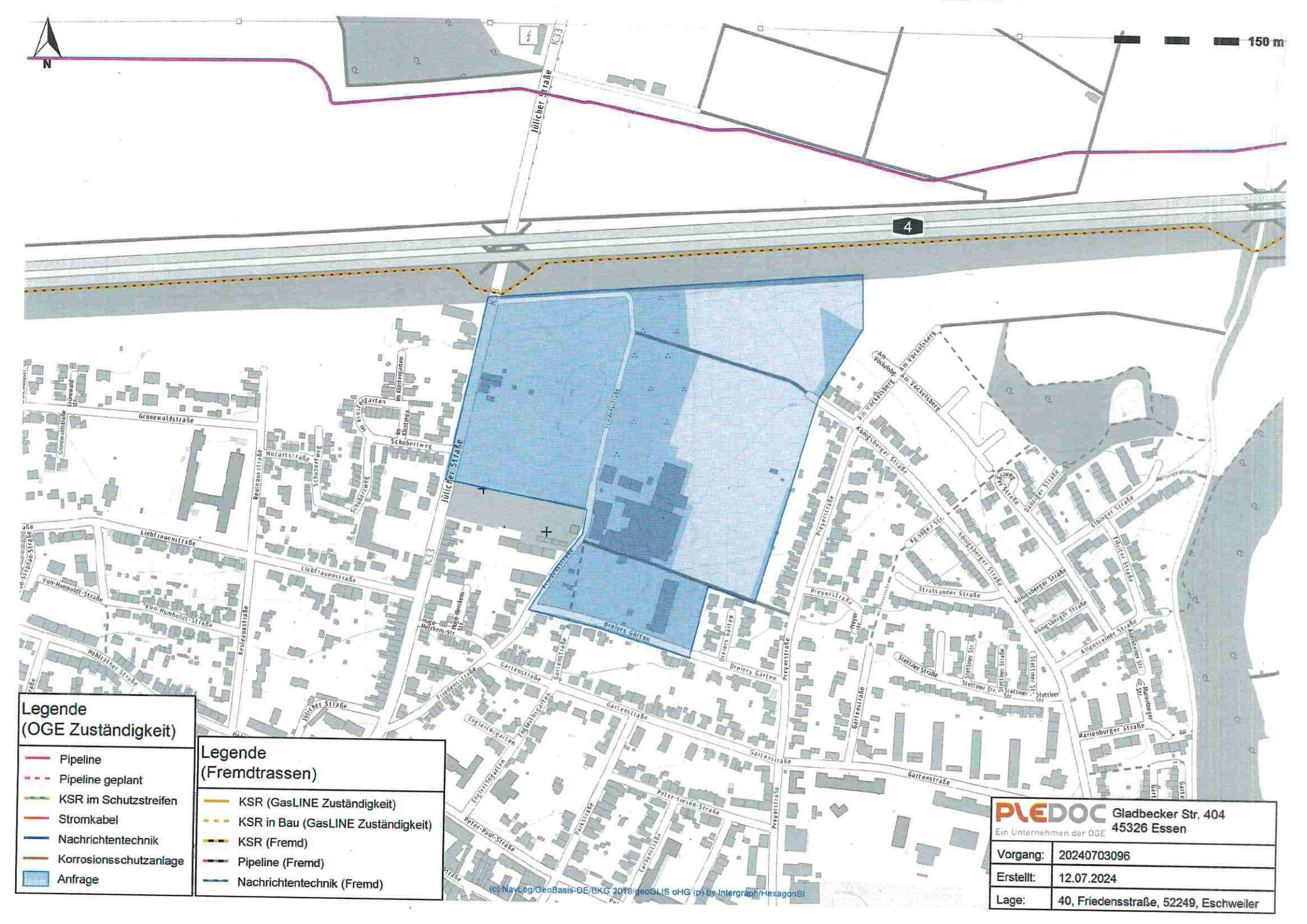
Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.

Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.

Mit freundlichen Grüßen
PLEdoc GmbH

-Dieses Schreiben ist ohne Unterschrift gültig-

Anlage(n)
Übersichtskarte (© NavLog/GeoBasis-DE / BKG 2020 / geoGLIS OHG (p) by Intergraph)


N
150 m
Jülicher Straße
K33
4
Grünewaldstraße
Mozartstraße
Schubertweg
Im Klostergarten
Liebfrauenstraße
Von-Humboldt-Straße
Reuschenstraße
Hehlrather Straße
Friedensstraße
Hugo-Mertkens-Str.
Dreiers Garten
Gartenstraße
Logierhofgarten
Peter-Riesen-Straße
Peter-Paul-Straße
Parkstraße
Preyerstraße
Am Vetzelsberg
Königsberger Straße
Danziger Straße
Elbinger Straße
Tilsiter Straße
Stralsunder Straße
Kolberger Straße
Allensteiner Straße
Stettiner Straße
Marienburger Straße
Legende
(OGE Zuständigkeit)
Pipeline
Pipeline geplant
KSR im Schutzstreifen
Stromkabel
Nachrichtentechnik
Korrosionsschutzanlage
Anfrage
Legende
(Fremdtrassen)
KSR (GasLINE Zuständigkeit)
KSR in Bau (GasLINE Zuständigkeit)
KSR (Fremd)
Pipeline (Fremd)
Nachrichtentechnik (Fremd)
(c) NavLog/GeoBasis-DE/BKG 2019/geoGLIS oHG (p) by Intergraph/HexagonSI
PLEDOC
Ein Unternehmen der OGE
Gladbecker Str. 404
45326 Essen
Vorgang: 20240703096
Erstellt: 12.07.2024
Lage: 40, Friedensstraße, 52249, Eschweiler

16

Robert Tenambergen - AW: Antw: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Von: Robert Tenambergen
An: [redacted]
Datum: 04.09.2024 07:26
Betreff: AW: Antw: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Hallo [redacted]

in diesem Bereich steht bisher nur die Änderung des Flächennutzungsplans an. Genaue Angaben bzw. Vorgaben zu den Höhen einer zukünftigen Bebauung sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich und werden erst mittelfristig im Zuge der Aufstellung eines (oder mehrerer) Bebauungspläne getroffen. In einem entsprechenden Verfahren würde Ihr Unternehmen dann wiederum beteiligt werden. Ihren Hinweis, dass ab einer Gebäudehöhe von 14 m Beeinträchtigungen vorhandener Richtfunkverbindungen entstehen können, nehme ich aber gerne bereits jetzt mit auf.

Mit freundlichem Gruß
Im Auftrag

Robert Tenambergen

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
610 / Planung und Denkmalpflege
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Telefon: +49 2403 71-711
Telefax: +49 2403 60999-719
robert.tenambergen@eschweiler.de

www.eschweiler.de
service.eschweiler.de
www.facebook.de/stadteschweiler
www.instagram.de/stadt.eschweiler

STADT ESCHWEILER

61 / Planungsamt
03. SEP. 2024

>>> Tollhausen Ralf <Ralf.Tollhausen@plusnet.de> 03.09.2024 16:42 >>>
Guten Tag Herr Tenambergen,

hängt von der Höhe des Gebäudes ab. Wenn die Gebäude nicht über 14m über Grund gebaut werden, wird das kein Problem sein.

Viele Grüße

[redacted]
Network Extension
Regionalservice West PLN TDINF_K

Plusnet
Wir leben Kommunikation

Plusnet | Ein Unternehmen der EnBW
Rudi-Conin-Straße 5a
50829 Köln

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
E-Mail: [redacted]
https://www.plusnet.de

Presse | LinkedIn | Xing | Facebook

Plusnet GmbH – Rudi-Conin-Straße 5a – 50829 Köln – T +49 221 77 197-0 – F +49 221 77 197-900 – info@plusnet.de – Geschäftsführung: Ulrich Hoffmann, Robert Jelinek-Nacke, Bert Wilden – Registergericht: Amtsgericht Köln – Registernummer: HRB 92510 – Umsatzsteuer-Identifikations-Nr. nach § 27 a des Umsatzsteuergesetzes: DE316371688
Unsere Datenschutzhinweise sowie die Hinweise zum Widerspruchsrecht finden Sie unter: www.plusnet.de/datenschutz

Von: Robert Tenambergen <Robert.Tenambergen@eschweiler.de>
Gesendet: Dienstag, 3. September 2024 15:55
An: [redacted]
Betreff: Antw: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Hallo [redacted]

vielen Dank für die schnelle Rückmeldung. Beim Übereinanderlegen Ihres Luftbildes mit dem Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung ergibt sich eine, wenn auch kleine, Überschneidung im südlichen (-westlichen) Bereich (s. Karte anbei).
Ich bitte um Rückmeldung, ob Ihrerseits dennoch keine Bedenken bestehen.

Mit freundlichem Gruß
Im Auftrag

Robert Tenambergen

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
610 / Planung und Denkmalpflege
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Telefon: +49 2403 71-711
Telefax: +49 2403 60999-719
robert.tenambergen@eschweiler.de

www.eschweiler.de
service.eschweiler.de
www.facebook.de/stadteschweiler
www.instagram.de/stadt.eschweiler

STADT ESCHWEILER

>>> [redacted] 03.09.2024 15:27 >>>
Sehr geehrter Herr Tenambergen,

da dieses Bauvorhaben an das von der Jülicherstr. angrenzt gehe ich nicht von einer Beeinträchtigung meiner Richtfunkstrecke aus. Siehe auch in der Email für den Bebauungsplan Jülicherstr. Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung. Vielen Dank.

Viele Grüße

[redacted]
Network Extension
Regionalservice West PLN TDINF_K

Plusnet
Wir leben Kommunikation

Plusnet | Ein Unternehmen der EnBW
Rudi-Conin-Straße 5a
50829 Köln

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
E-Mail: [redacted]
https://www.plusnet.de

Presse | LinkedIn | Xing | Facebook

Plusnet GmbH – Rudi-Conin-Straße 5a – 50829 Köln – T +49 221 77 197-0 – F +49 221 77 197-900 – info@plusnet.de – Geschäftsführung: Ulrich Hoffmann, Robert Jelinek-Nacke, Bert Wilden – Registergericht: Amtsgericht Köln – Registernummer: HRB 92510 – Umsatzsteuer-Identifikations-Nr. nach § 27 a des Umsatzsteuergesetzes: DE316371688

Unsere Datenschutzhinweise sowie die Hinweise zum Widerspruchsrecht finden Sie unter: www.plusnet.de/datenschutz

61 / Planungsamt
12. JULI 2024

Von: <Planvereinbarung@regionetz.de>
An: <bauleitplanung@eschweiler.de>
CC: <Planvereinbarung@regionetz.de>
Datum: 12.07.2024 08:24
Betreff: Stellungnahme der Regionetz GmbH zum B-Plan Nr. 14 und 28. Änderung des FNP, nördlich Dreiers Gärten
Anlagen: Stellungnahme _Planvereinbarung_Eschweiler_Vorhabenbezogener B-Plan Nr. 14 und 28. nderung des FNP.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Brandt,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme zu Ihrer o.g. Anfrage.

Bitte beachten Sie das Dokument im Anhang.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Planung und Bau PB-S

Regionetz GmbH
Dienstsitz: Zum Hagelkreuz 16
52249 Eschweiler
Tel. +49 (241) 4[redacted]
www.regionetz.de

Sitz der Gesellschaft: Aachen

Amtsgericht Aachen, HRB 12668

Geschäftsführer: Axel Kahl, Stefan Ohmen

Die Regionetz GmbH ist der Netzbetreiber der Stadt Aachen, der Städteregion Aachen sowie in Teilen der Kreise Düren und Heinsberg. Wir bündeln alle Aufgaben rund um den Bau und Betrieb von Netzen und Anlagen
und sorgen so für eine zuverlässige Infrastruktur in einem Großraum mit weit über 700.000 Einwohnern.

Wenn diese E-Mail nicht für Sie bestimmt ist, bitten wir Sie, uns umgehend über den irrtümlichen Empfang zu informieren und diese E-Mail zu löschen. Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung.

If you are not the addressee, please inform us immediately that you have received this e-mail by mistake and delete it. We thank you for your support.

61 / Planungsamt
12. JULI 2024

Regionetz

Ein Unternehmen von STAWAG EWV

Regionetz GmbH · Postfach 50 01 55 · 52085 Aachen

Stadt Eschweiler
Abt. Planung und Denkmalpflege
zu Hd. Frau Brandt
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Ihr Zeichen:

[redacted]
Planung und Bau
Tel. 0241 [redacted]
Fax. 0241 -
[redacted]
regionetz.de

Aachen, den 12. Juli 2024

Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 14, Jülicher Straße, Friedensstraße und 28. Änderung des Flächennutzungsplans, nördlich Dreiers Gärten
Ihr Schreiben vom 09.07.2024

Sehr geehrte Frau Brandt,

in dem o.a. Bereich befinden sich Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH.

Diese Anlagen dürfen nicht überbaut und überpflanzt werden.

Zu unseren Versorgungsanlagen müssen folgende Regel-Mindestabstände eingehalten werden:

Bei Strom- /Signalkabeln:	0,30 m,
110-kV-Kabeln:	1,00 m,
Gas- und Wasserrohrleitungen DN < 300:	0,50 m,
Gas- und Wasserrohrleitungen DN ≥ 300:	0,80 m,

Falls oben angeführte Mindestabstände zu den Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH ausnahmsweise nicht eingehalten werden können, ist eine besondere Abstimmung mit unserer Fachabteilung durchzuführen.

Bei Baugruben, deren Sohle unter dem Niveau unserer Versorgungsleitungen liegt, ist zwischen Grabenwand und den Versorgungsleitungen ein ausreichender seitlicher Abstand einzuhalten, so dass eine Gefährdung unserer Anlagen mit Sicherheit ausgeschlossen ist. Es ist besondere Sorgfalt auf den Grabenverbau und die Verfüllung zu legen, um ein Nachsacken des Bodens und hierdurch einen Bruch der Versorgungsleitungen zu vermeiden.

Das Bauverfahren ist so zu wählen, dass die vorhandenen Versorgungsanlagen nicht durch äußere Einwirkungen, z. B. Erschütterungen, Setzungen, Lasten usw., beschädigt werden.

Regionetz

Ein Unternehmen von STAWAG EWV

Bei Setzungen werden wir die Versorgungsleitungen auf Kosten des Verursachers regelmäßig überprüfen.

In Leitungsnähe und Kreuzungsbereichen ist Handschachtung erforderlich.

Wir bitten um frühzeitige Kontaktaufnahme mit der Regionetz GmbH zur Erschließung des Gebietes mit Trinkwasser und Versorgung mit elektrischer Energie. Wir gehen davon aus, das umfangreiche Maßnahmen (ggf. auch außerhalb des Gebietes) nötig sind. Zwecks Koordinierung bitten wir Sie, sich mit unserer Fachabteilung AM-S, Herrn Weishaupt, Tel. 0241 41368 6158 in Verbindung zu setzen.

Auf dem Gebiet befinden sich z.Zt. Versorgungseinrichtungen der Regionetz. Diese sind für die Versorgung des umliegenden Gebiets unerlässlich. Wir bitten diese bei den Planungen zu beachten.

Wir bitten die ausführende Tiefbaufirma vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen bei der Regionetz GmbH einzuholen. (https://betriebsportal.regionetz.de)

[redacted]
Planung und Bau PB-S

Regionetz GmbH
Dienstsitz: Zum Hagelkreuz 16
52249 Eschweiler
Tel. 0241[redacted]
[redacted]
www.regionetz.de

61 / Planungsamt
19. Sep. 2024

StädteRegion Aachen

StädteRegion Aachen · 52090 Aachen

Stadt Eschweiler
610/Planung u. Denkmalpflege
Frau Silke Brandt
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Stadt Eschweiler
Eing.: 19. Sep. 2024

Der Städteregionsrat

S 64 – Mobilität und Klimaschutz

Dienstgebäude
Zollernstraße 20
52070 Aachen

Telefon Zentrale
0241 / 5198 - 0

Telefon Durchwahl
0241/ 5198 - [redacted]

Telefax
0241 / 5198 - [redacted]

E-Mail
[redacted]

Auskunft erteilt
Frau [redacted]

Raum
[redacted]

Aktenzeichen
(bitte immer angeben)
[redacted]

Datum
12.09.2024

Telefax Zentrale
0241 / 53 31 90

Bürgertelefon
0800 / 5198 000

Internet
www.staedteregion-aachen.de

Bankverbindungen
Sparkasse Aachen
IBAN
DE21 3905 0000 0000 3042 04
BIC AACSDE33XXX

Postbank
IBAN
DE52 3701 0050 0102 9865 08
BIC PBNKDEFFXXX

Erreichbarkeit
Buslinien 3, 7, 11, 13, 14, 21, 27, 31, 33, 34, 36, 37, 51, 54, SB 63 bis Haltestelle Normaluhr. Ca. 5 Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof.

* Elektronischer Zugang zur StädteRegion Aachen
Bitte beachten Sie die Hinweise unter www.staedteregion-aachen.de/eZugang

Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten –
hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
Ihr Schreiben vom 10.07.2024

Sehr geehrte Frau Brandt,

die StädteRegion Aachen nimmt zur vorgelegten Bauleitplanung wie folgt Stellung:

A 70 – Umweltamt

Allgemeiner Gewässerschutz:

Es bestehen keine Bedenken.

Detaillierte Regelungen werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens festgelegt.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241/[redacted] zur Verfügung.

Immissionsschutz:

Belange nicht betroffen.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241/[redacted] zur Verfügung.

Bodenschutz und Altlasten:

Aus Sicht Bodenschutz/Altlasten kann derzeit keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden, weil der Umweltbericht und die Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nicht vorliegen. Bereits jetzt weise ich auf Folgendes hin:

Altlasten:
Wie in der Begründung beschrieben, befinden sich im Plangebiet zwei Flächen, die im Kataster über altlastenverdächtige Flächen und Altlasten unter den Nummern 5103/0042 und 5103/0325 geführt werden. Eine Übersicht zum FNP-Gebiet und den Altstandorten enthalten die Abbildungen 1 und 2.

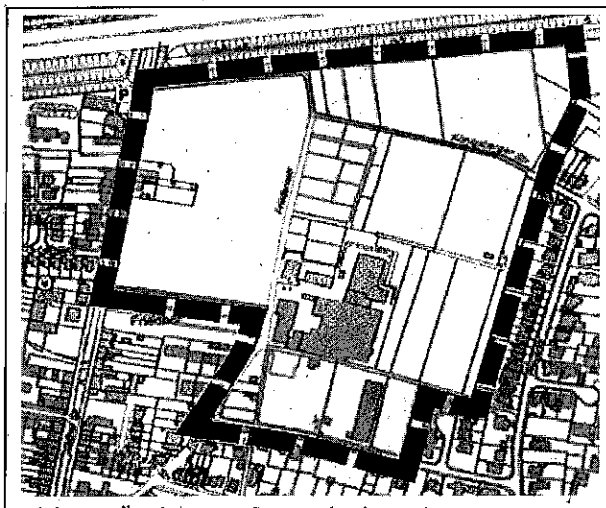


Abb. 1: Änderungsbereich der 28. FNP-Änderung - Nördlich Dreiers Gärten -

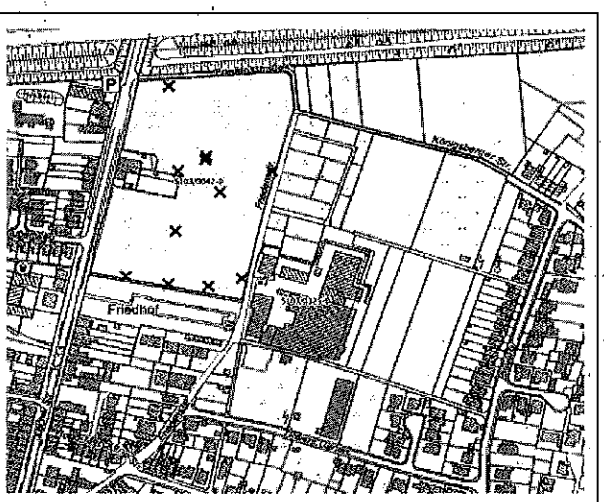


Abb. 2: Lage der Altstandorte Kataster-Nr. 5103/0042 und 5103/0325

Die Altlasten werden in der Begründung Teil A aufgeführt und demnach im weiteren Verfahren ergänzt. Bis jetzt noch nicht berücksichtigt ist, dass im Bereich der heutigen landwirtschaftlichen Nutzflächen im Jahr 2019 Cadmium-Gehalte festgestellt wurden, die in Hinblick auf die Nutzung der Flächen für den Nahrungsmittelanbau untersucht wurden. Hier gab es Auffälligkeiten. Ebenso zeigt die Bodenbelastungskarte für diese Teilflächen erhöhte Schwermetallgehalte. Im weiteren Verfahren ist in Hinblick auf die geplante Nutzung als Wohnbaufläche eine Gefährdungsabschätzung (Orientierende Untersuchungen) erforderlich.

Bodenschutz:
Unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Bodeneingriffe sind entweder auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG sowie § 1a Abs. 3 BauGB). Hierbei sollten auch bodendienliche Maßnahmen (z. B. Oberbodenauftrag, Entsiegelung, Rekultivierung oder Erosionsschutz) in Erwägung gezogen werden, die tatsächlich auf den Ausgleich von Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen abzielen.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241/[redacted] zur Verfügung.

<u>Natur und Landschaft:</u>

Zur geplanten Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 28 „Nördlich Dreiers Gärten" bestehen aus landschaftspflegerischer Sicht grundsätzlich keine Bedenken. Eine abschließende Stellungnahme kann zum aktuellen Zeitpunkt jedoch noch nicht erfolgen.

Gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist das Vorhaben als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten. Der Eingriffsverursacher ist verpflichtet, diese Eingriffe durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Zur Beurteilung der durch die geplante Flächennutzungsänderung zu erwartendem Eingriff in Natur und Landschaft und zur Ermittlung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ist mir ein Landschaftspflegerischer Begleitplan vorzulegen. In diesem Gutachten sind auch die artenschutzrechtlichen Belange abzuprüfen um auszuschließen, dass das Plangebiet Tierarten einen Lebensraum bietet, die unter den besonderen bzw. strengen Schutz des BNatSchG fallen.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241/[redacted] zur Verfügung.

StädteRegion Aachen

S 64 - Mobilität und Klimaschutz

Regionalentwicklung:

Zum oben genannten Verfahren bestehen von Seiten der Regionalentwicklung keine Bedenken.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241/[redacted] zur Verfügung.

Straßenbau und Radverkehr:

Es bestehen aus straßenbaurechtlicher und straßenverkehrsrechtlicher Sicht zum o. g. Projekt keine Bedenken, soweit S 64 als Baulastträger und/oder Straßenverkehrsbehörde zuständig ist. Es wird auf die Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 14 verwiesen.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241/[redacted] zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

61 / F
16. SEP. 2024

Robert Tenambergen - Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Von: [redacted]
An: [redacted]bauleitplanung@eschweiler.de" <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 16.09.2024 15:02
Betreff: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
CC: [redacted]
Anlagen: Gesamtstellungnahme 28. Änderung FNP.pdf

Sehr geehrte Frau Brandt,

angefügt sende ich Ihnen die Stellungnahme der StädteRegion Aachen zu dem v.g. Verfahren vorab per Email.

Das Originalschreiben sende ich Ihnen per Post.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
[redacted]

StädteRegion Aachen
S 64 Mobilität und Klimaschutz
[redacted], Zollernstraße 20, 52070 Aachen
Postanschrift:
StädteRegion Aachen
52090 Aachen
Telefon +49 241 5198-[redacted]
E-Mail: [redacted]
https://www.staedteregion-aachen.de
https://www.facebook.com/StaedteRegionAachen
https://www.instagram.com/staedteregion_aachen

StädteRegion Aachen

StädteRegion Aachen · 52090 Aachen
Stadt Eschweiler
610/Planung u. Denkmalpflege
Frau Silke Brandt
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

61 / Planungsamt
16. SEP. 2024

Der Städteregionsrat

S 64 – Mobilität und Klimaschutz

Dienstgebäude
Zollernstraße 20
52070 Aachen

Telefon Zentrale
0241 / 5198 - 0

Telefon Durchwahl
0241/ 5198 -

Telefax
0241 / 5198 -

E-Mail

Auskunft erteilt

Raum

Aktenzeichen
(bitte immer angeben)
S64/2024/061

Datum
12.09.2024

Telefax Zentrale
0241 / 53 31 90

Bürgertelefon
0800 / 5198 000

Internet
www.staedteregion-aachen.de

Bankverbindungen
Sparkasse Aachen
IBAN
DE21 3905 0000 0000 3042 0
BIC AACSDE33XXX

Postbank
IBAN
DE52 3701 0050 0102 9865 01
BIC PBNKDEFFXXX

Erreichbarkeit
Buslinien 3, 7, 11, 13, 14, 21, 27, 31, 33, 34, 36, 37, 51, 54, SB 63 bis Haltestelle Normaluhr. Ca. 5 Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof.

* Elektronischer Zugang zur StädteRegion Aachen
Bitte beachten Sie die Hinweise unter www.staedteregion-aachen.de/eZugang

Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten –
hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
Ihr Schreiben vom 10.07.2024

Sehr geehrte Frau Brandt,

die StädteRegion Aachen nimmt zur vorgelegten Bauleitplanung wie folgt Stellung:

A 70 – Umweltamt

Allgemeiner Gewässerschutz:

Es bestehen keine Bedenken.

Detaillierte Regelungen werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens festgelegt.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau unter der Tel.-Nr. 0241/ zur Verfügung.

Immissionsschutz:

Belange nicht betroffen.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr unter der Tel.-Nr. 0241 zur Verfügung.

Bodenschutz und Altlasten:

Aus Sicht Bodenschutz/Altlasten kann derzeit keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden, weil der Umweltbericht und die Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nicht vorliegen. Bereits jetzt weise ich auf Folgendes hin:

Altlasten:
Wie in der Begründung beschrieben, befinden sich im Plangebiet zwei Flächen, die im Kataster über altlastenverdächtige Flächen und Altlasten unter den Nummern 5103/0042 und 5103/0325 geführt werden. Eine Übersicht zum FNP-Gebiet und den Altstandorten enthalten die Abbildungen 1 und 2.

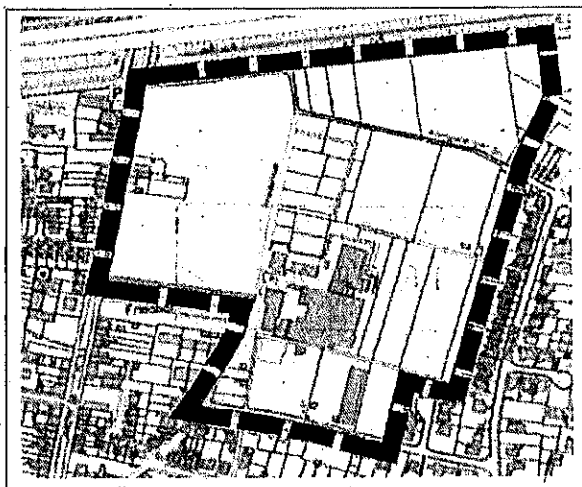


Abb. 1: Änderungsbereich der 28. FNP-Änderung – Nördlich Dreiers Gärten –

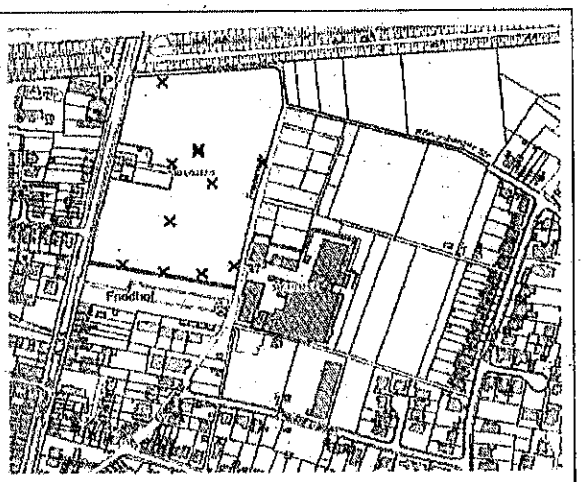


Abb. 2: Lage der Altstandorte Kataster-Nr. 5103/0042 und 5103/0325

Die Altlasten werden in der Begründung Teil A aufgeführt und demnach im weiteren Verfahren ergänzt. Bis jetzt noch nicht berücksichtigt ist, dass im Bereich der heutigen landwirtschaftlichen Nutzflächen im Jahr 2019 Cadmium-Gehalte festgestellt wurden, die in Hinblick auf die Nutzung der Flächen für den Nahrungsmittelanbau untersucht wurden. Hier gab es Auffälligkeiten. Ebenso zeigt die Bodenbelastungskarte für diese Teilflächen erhöhte Schwermetallgehalte. Im weiteren Verfahren ist in Hinblick auf die geplante Nutzung als Wohnbaufläche eine Gefährdungsabschätzung (Orientierende Untersuchungen) erforderlich.

Bodenschutz:
Unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Bodeneingriffe sind entweder auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG sowie § 1a Abs. 3 BauGB). Hierbei sollten auch bodendienliche Maßnahmen (z. B. Oberbodenauftrag, Entsiegelung, Rekultivierung oder Erosionsschutz) in Erwägung gezogen werden, die tatsächlich auf den Ausgleich von Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen abzielen.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241 [redacted] zur Verfügung.

Natur und Landschaft:

Zur geplanten Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 28 „Nördlich Dreiers Gärten" bestehen aus landschaftspflegerischer Sicht grundsätzlich keine Bedenken. Eine abschließende Stellungnahme kann zum aktuellen Zeitpunkt jedoch noch nicht erfolgen.

Gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist das Vorhaben als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten. Der Eingriffsverursacher ist verpflichtet, diese Eingriffe durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Zur Beurteilung der durch die geplante Flächennutzungsänderung zu erwartendem Eingriff in Natur und Landschaft und zur Ermittlung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ist mir ein Landschaftspflegerischer Begleitplan vorzulegen. In diesem Gutachten sind auch die artenschutzrechtlichen Belange abzuprüfen um auszuschließen, dass das Plangebiet Tierarten einen Lebensraum bietet, die unter den besonderen bzw. strengen Schutz des BNatSchG fallen.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241 [redacted] zur Verfügung.

StädteRegion Aachen

S 64 - Mobilität und Klimaschutz

Regionalentwicklung:

Zum oben genannten Verfahren bestehen von Seiten der Regionalentwicklung keine Bedenken.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241/[redacted] zur Verfügung.

Straßenbau und Radverkehr:

Es bestehen aus straßenbaurechtlicher und straßenverkehrsrechtlicher Sicht zum o. g. Projekt keine Bedenken, soweit S 64 als Baulastträger und/oder Straßenverkehrsbehörde zuständig ist. Es wird auf die Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 14 verwiesen.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr [redacted] unter der Tel.-Nr. 0241/[redacted] zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

19

Robert Tenambergen - Wtrlt: 28. Änderung Flächennutzungsplan - Nördlich Dreiers Gärten | West24_2024_121348

Von: Loisa Welfers
An: Robert Tenambergen
Datum: 09.09.2024 10:51
Betreff: Wtrlt: 28. Änderung Flächennutzungsplan - Nördlich Dreiers Gärten | West24_2024_121348

61 / Planungsamt
09. Sep. 2024

>> [redacted] >
Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für die Information.
Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:
Zur Versorgung des neuen Baugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und außerhalb des Plangebiets einer Prüfung vorbehalten.
Bitte teilen Sie uns zum Zweck der Koordinierung mit, welche eigenen oder Ihnen bekannten Maßnahmen Dritter im Bereich des Plangebietes stattfinden werden.
Bei positivem Ergebnis der Prüfung machen wir darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine unterirdische Versorgung des Neubaugebietes durch die Telekom Deutschland GmbH nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung möglich ist. Wir beantragen daher folgendes sicherzustellen, dass
- für den Ausbau des Telekommunikationsliniennetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte, unentgeltliche und
kostenfreie Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist.
- auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten der Telekom Deutschland GmbH als zu belastende Fläche festzusetzen entsprechend $ 9 (1) Ziffer 21 BauGB eingeräumt wird.
- eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt,
- die geplanten Verkehrswege in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden.
- dem Vorhabensträger auferlegt wird, dass dieser für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufstellt.

Zur Abstimmung der Bauweise und für die rechtzeitige Bereitstellung der Telekommunikationsdienstleistungen sowie zur Koordinierung mit Straßenbau- bzw. Erschließungsmaßnahmen der anderen Versorger ist es dringend erforderlich, dass Sie sich rechtzeitig, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, mit uns in Verbindung setzen.

Für weitere Fragen bzw. Informationen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.
Für Ihr Entgegenkommen danken wir Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

TECHN1K

DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH

Technik Niederlassung West, PTI 24

[redacted]
Am Gut Wolf 9A, 52070 Aachen
+49 241 919-[redacted] Tel.)
+[redacted] (Mobil)
[redacted]
www.telekom.de

Connecting your world.

Die gesetzlichen Pflichtangaben finden Sie unter: www.telekom.de/pflichtangaben-dttechnik

Vorgang TG: 20240712_0026_V01

61 / Planungsamt
15. JULI 2024

Thyssengas

Thyssengas GmbH, Postfach 10 40 42, 44040 Dortmund

Stadt Eschweiler
Sebastian Schotten
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Integrity Management
Dokumentation / Netzauskunft

Ihre Zeichen	BIL: 20240712-0362
Ihre Nachricht	
Unsere Zeichen	[redacted]
Telefon	+49 231 91291-[redacted]
Telefax	+49 231 91291-[redacted]
E-Mail	leitungsauskunft@thyssengas.com

Dortmund, 15.07.2024

BIL: behördliche Planung,Genehmigungsverfahren,Flächennutzungsplan
Jülicher Straße (52249) 98, Eschweiler
28. Änderung des FNP - Nördlich Dreiers Gärten
Thyssengasfernleitung L038/002/000 Bl. 14 bis 17 (stillgelegt),
Schutzstreifenbreite 8,0m

sowie stillgelegte Leitungsabschnitte

Sehr geehrte Damen und Herren,

innerhalb der o.g. Bauleitplanung verläuft die im Betreff genannte stillgelegte Gasfernleitung der Thyssengas GmbH. Beigefügt erhalten Sie die o.g. Bestandspläne sowie einen Übersichtsplan im Maßstab 1: 5000.

Die Gasfernleitung liegt innerhalb eines Schutzstreifen (s.o.), in dem aufgrund technischer Vorschriften bestimmte Nutzungen und Tätigkeiten untersagt sind.

Stillgelegte Gasfernleitungen sind bis zur Freigabe durch den Leitungsbetreiber wie in Betrieb befindliche Leitungen zu behandeln.

Es gelten die DGUV Regel 100-500 „Betreiben von Arbeitsmitteln“ Kapitel 2.31 „Arbeiten an Gasleitungen“ sowie ergänzend die Thyssengas-Richtlinie GL 268-502 „Außerbetriebnahme und Stilllegung von Gasleitungen“ und bei Demontage der Leitung die Thyssengas-Richtlinie GL 161-501 „Anweisungen zur Demontage, zum Transport und zur Entsorgung von Gasleitungen, Anlagen und Bauteilen“. Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass aus Sicherheitsgründen die Demontage nur von Thyssengas vorgenommen werden darf.

Eine Überbauung des Schutzstreifens ist nicht möglich, da das Errichten von geschlossenen Bauwerken und sonstigen baulichen Anlagen (inklusiv Fundamente, Gebäude, Garagen, Carports, Zäune, Lärmschutzwände, Überdachungen, etc.) jeglicher Art innerhalb des Schutzstreifens gemäß den für diese Leitung gültigen Regeln des DVGW (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V.) nicht gestattet ist. Darüber hinaus dürfen keine sonstigen Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder den Betrieb unserer Gasfernleitung beeinträchtigt oder gefährden.

DVGW TSM GEPRÜFT

Thyssengas GmbH
Emil-Moog-Platz 13
44137 Dortmund
T +49 231 91291-0
I www.thyssengas.com

Geschäftsführung:
Dr. Thomas Gößmann
(Vorsitzender),
Dr. Thomas Becker

Aufsichtsratsvorsitzender:
Hilko Schomerus

Sitz der Gesellschaft:
Dortmund
Eingetragen beim
Amtsgericht Dortmund
Handelsregister-Nr.
HRB 21273

Bankverbindung:
Commerzbank Essen
BLZ 360 400 39
Kto.-Nr. 140 290 800
IBAN:
DE64 3604 0039 0140 2908 00
BIC: COBADEFF360

USt.-IdNr. DE 119497635

Wir weisen jetzt schon darauf hin, dass alle Maßnahmen, auch außerhalb des Schutzstreifens, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben könnten, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte Maßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden.

Diese Unterlagen müssen uns entsprechend frühzeitig zur Verfügung gestellt werden, damit uns ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und abschließenden Stellungnahme verbleibt.

Dem Überfahren der Gasfernleitung mit Baufahrzeugen bei unbefestigter Oberfläche in Längs- bzw. Querrichtung können wir nur nach erfolgten druckverteilenden Maßnahmen - wie Auslegen von Baggermatratzen oder dergleichen - zustimmen.

Eventuell geplante neue Baumstandorte sind gemäß DVGW Merkblatt GW 125 (M) sowie des Merkblattes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. FGSV Nr. 939 mit Blick auf die weitere Entwicklung des Stammdurchmessers zu wählen. Um die Gasfernleitung vor Beeinträchtigungen durch Wurzelwuchs zu schützen und eine gefährdungsfreie Lebensdauer der Bäume zu gewährleisten, sollte der Abstand von 5,0 m zwischen Leitungsaußenkante und Stammachse nicht unterschritten werden.

Frühzeitig im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung im Bereich unserer Gasfernleitungen, ist vom Veranlasser der Maßnahme durch Vorlage detaillierter Projektpläne (Grundrisse, Längenschnitte, Querprofile) eine aktuelle Leitungsauskunft über https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen, damit wir aktuelles Planwerk übergeben und die Gasfernleitung im Anschluss durch unseren Netzbetrieb vor Ort angezeigt werden kann. Diese Unterlagen stellen Sie uns bitte frühzeitig zur Verfügung, so dass ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und Stellungnahme verbleibt.

<u>Nachfolgende Sicherungsmaßnahmen sind im Voraus zu berücksichtigen:</u>

1. Auskofferungs- und Verdichtungsarbeiten dürfen nur dann maschinell erfolgen, wenn über der Leitung ein Erdpolster von 0,5 m gewährleistet ist und Verdichtungsgeräte, deren Erregerkraft pro Aufstandsfläche den Wert von 8,5 N/cm2 nicht überschreiten, eingesetzt werden.

2. Bei Näherungen im Horizontalabstand unter 1,0 m und im Vertikalabstand unter 0,5 m zu unseren Anlagen dürfen Erdarbeiten nur von Hand ausgeführt werden.

3. Verlegen von Leitungen, Kanälen, Kabeln und Drainagen
Bei offener Bauweise sind die lichten Abstände unter Berücksichtigung der Leitungsdurchmesser, der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen.

DVGW TSM GEPRÜFT

Thyssengas GmbH

Emil-Moog-Platz 13
44137 Dortmund

T +49 231 91291-0
I www.thyssengas.com

Geschäftsführung:
Dr. Thomas Gößmann
(Vorsitzender),
Dr. Thomas Becker

Aufsichtsratsvorsitzender:
Hilko Schomerus

Sitz der Gesellschaft:
Dortmund
Eingetragen beim
Amtsgericht Dortmund
Handelsregister-Nr.
HRB 21273

Bankverbindung:
Commerzbank Essen
BLZ 360 400 39
Kto.-Nr. 140 290 800
IBAN:
DE64 3604 0039 0140 2908 00
BIC: COBADEFF360

USt.-IdNr. DE 119497635

Sie sollen 0,40 m bei Kreuzungen
und in kurzen Abständen 2,0 m bei Parallelführungen
nicht unterschreiten.

Sollte nicht in offener Bauweise verlegt werden, ist das Verfahren mit uns im Detail abzustimmen, die Abstände zur Leitung und die begleitende Einmessung festzulegen. Dieses hat rechtzeitig einige Werktage vor Baubeginn zu erfolgen.

4. Bei Rammarbeiten in Leitungsnähe sind Schwingungsmessungen erforderlich. Falls die max. zulässige resultierende Schwingungsgeschwindigkeit V 30 mm/sec überschritten wird, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsgefährdung vorzusehen. Verbleibende Spundwände können in einem lichten Abstand von 2,0 m, Spundwände, die wieder gezogen werden, in einem lichten Abstand von 1,0 m zur Gasfernleitung gesetzt werden.

5. Bei Durchpressungsmaßnahmen sind die entsprechenden Leitungs-abschnitte vorsorglich freizulegen, um den Pressvorgang in den Leitungsbereichen beobachten zu können. Die Pressgruben sind in Absprache mit unserem Projektleiter an Ort und Stelle festzulegen.

6. Freigelegte Rohre und leitungszugehörige Bestandteile, einschließlich Begleitkabel, sind durch eine Holzummantelung o.ä. so zu sichern, dass die Rohrisolierung vor mechanischen Beschädigungen geschützt wird

7. Kanalschächte und Schachtbauwerke sind außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen.

8. Die Baugrube im Kreuzungsbereich ist sorgfältig anzulegen, wobei die freigelegte Leitungslänge das Maß von max. 3 m (Stützweite) nicht überschreiten darf. Bei der Verfüllung des Rohrgrabens muss die Leitung in einer Schichtdicke von mindestens 0,2 m allseitig in Sand eingebettet werden.

9. Bodenabtrag bzw. –auftrag ist nur bis zu einer verbleibenden Gesamtüberdeckung der Leitung von mindestens 1,0 m bis höchstens 1,5 m erlaubt.

10. Baustelleneinrichtungen oder das Lagern von Bauelementen sind im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet.

11. Der Zustand der Rohrisolierung ist frühzeitig vor Baubeginn durch eine Intensivmessung auf eventuelle Schäden zu überprüfen, die ggf. vorher zu beseitigen sind.

12. Muldenversickerung ist im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet. Um das Ausspülen der Gasfernleitung zu verhindern, sind Sickergräben bzw. Sickermulden außerhalb des Schutzstreifens zu planen.

13. Zusätzliche Auflagen
Weitergehende Sicherungs- und/bzw. Anpassungsmaßnahmen, die erst an Ort und Stelle geklärt werden können, behalten wir uns ausdrücklich vor.

DVGW TSM GEPRÜFT

Thyssengas GmbH

Emil-Moog-Platz 13
44137 Dortmund

T +49 231 91291-0
I www.thyssengas.com

Geschäftsführung:
Dr. Thomas Gößmann
(Vorsitzender),
Dr. Thomas Becker

Aufsichtsratsvorsitzender:
Hilko Schomerus

Sitz der Gesellschaft:
Dortmund
Eingetragen beim
Amtsgericht Dortmund
Handelsregister-Nr.
HRB 21273

Bankverbindung:
Commerzbank Essen
BLZ 360 400 39
Kto.-Nr. 140 290 800
IBAN:
DE64 3604 0039 0140 2908 00
BIC: COBADEFF360

USt.-IdNr. DE 119497635

Bitte stellen Sie sicher, dass unsere Gasfernleitung durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt wird.

Bauarbeiten im Schutzstreifenbereich unserer Ferngasleitung dürfen auf Grundlage dieser Planungsanfrage nicht erfolgen.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen, dass

1. unsere Gasfernleitung nachrichtlich im Flächennutzungsplan dargestellt wird,

2. in der textlichen Begründung auf unsere Gasfernleitung hingewiesen wird,

3. die Gasfernleitung bei Bau- und Erschließungsmaßnahmen berücksichtigt wird,

4. das beiliegende Merkblatt für die Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sowie unsere allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH Anwendung findet,

5. wir am weiteren Verfahren beteiligt werden.

Wir bitten Sie, dass die Ihnen überlassenen Planunterlagen unseres Hauses nur zu Planungszwecken verwandt werden und keine Weitergabe an Dritte erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen
Thyssengas GmbH

Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und bedarf daher keiner Unterschrift.

Anlagen:
TG_20240712_0026_V01_Auskunft_Übersicht.pdf
TG_20240712_0026_V01_TG-Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen.pdf
TG_20240712_0026_V01_TG-Datenschutzinformationen.pdf
TG_20240712_0026_V01_TG-Hochspannungsbeeinflussung.pdf
TG_20240712_0026_V01_TG-Schutzanweisungen.pdf
TG_20240712_0026_V01_038-002-000_014.tif
TG_20240712_0026_V01_038-002-000_015.tif
TG_20240712_0026_V01_038-002-000_016.tif
TG_20240712_0026_V01_038-002-000_017.tif

Thyssengas GmbH
Emil-Moog-Platz 13
44137 Dortmund
T +49 231 91291-0
I www.thyssengas.com

Geschäftsführung:
Dr. Thomas Gößmann
(Vorsitzender),
Dr. Thomas Becker

Aufsichtsratsvorsitzender:
Hilko Schomerus

Sitz der Gesellschaft:
Dortmund
Eingetragen beim
Amtsgericht Dortmund
Handelsregister-Nr.
HRB 21273

Bankverbindung:
Commerzbank Essen
BLZ 360 400 39
Kto.-Nr. 140 290 800
IBAN:
DE64 3604 0039 0140 2908 00
BIC: COBADEFF360

USt.-IdNr. DE 119497635

Thyssengas GmbH

Emil-Moog-Platz 13
44137 Dortmund

T +49 231 91291-0
I www.thyssengas.com

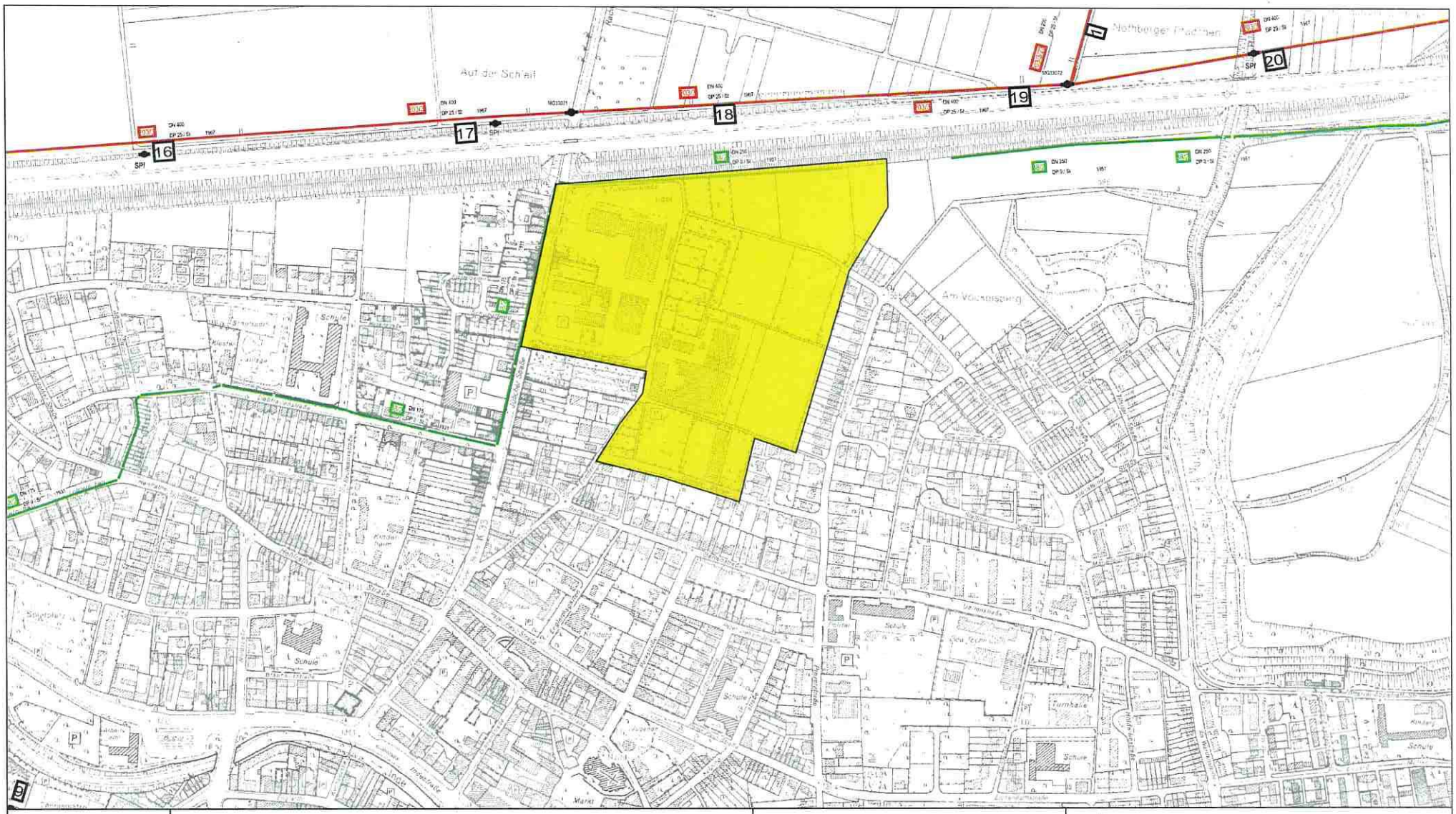
Geschäftsführung:
Dr. Thomas Gößmann
(Vorsitzender),
Dr. Thomas Becker

Aufsichtsratsvorsitzender:
Hilko Schomerus

Sitz der Gesellschaft:
Dortmund
Eingetragen beim
Amtsgericht Dortmund
Handelsregister-Nr.
HRB 21273

Bankverbindung:
Commerzbank Essen
BLZ 360 400 39
Kto.-Nr. 140 290 800
IBAN:
DE64 3604 0039 0140 2908 00
BIC: COBADEFF360

USt.-IdNr. DE 119497635



In diesem Übersichtsplan sind die Veränderungen des Gasfernleitungsnetzes nicht tagesaktuell nachgewiesen. Die Darstellung der Leitungstrassen ist den Maßstabsebenen entsprechend generalisiert. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Querschläge, Suchschlitze, Handschachtung o.a.) in Abstimmung mit unserer Betriebsstelle festzustellen. Die abgegebenen Pläne geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer aktuelle Pläne vor Ort vorliegen. Die Auskunft gilt nur für eigene Leitungen des Versorgungsunternehmens, so dass ggf. noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen gerechnet werden muss, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen. Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus dem Plan ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind unter Umständen in diesem Übersichtsplan nicht dargestellt, können in der Örtlichkeit jedoch vorhanden sein.

Gasfernleitungen:

- Verwaltung Thyssengas GmbH
- geplante Gasfernleitung
- stillgelegte Leitungsabschnitte
- Umbaumaßnahme
- Verwaltung durch Dritte (siehe Antwortschreiben)

Kabel:

- Fernmeldekabel
- KKS-Kabel

Übersichtsplan

Anlage zum Schreiben
20240712_0026_V01

Thyssengas

Projekt: behördliche Planung,Genehmigungsverfahren,Flächennutzungsplan
BIL: 20240712-0362

Straße / Ort: Jülicher Straße (52249) 98, Eschweiler

Maßstab	Erstellt von	Erstellt am
1 : 5000	B-I-D	12.07.2024

© Geobasis NRW 2011; © GeoBasis-DE / BKG 2011; © 2011 LGLN

Thyssengas

Merkblatt 60.6

Berücksichtigung von unterirdischen Gasfernleitungen bei der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen

Die Gasfernleitungen dienen der öffentlichen Energieversorgung. Sie sind bei der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen und bei den sich daraus ergebenden Folgemaßnahmen zu berücksichtigen.

In vielen Fällen verläuft ein Begleitkabel parallel zu den Leitungen in unterschiedlichen Abständen und geringer Überdeckung. Bestimmte Leitungsarmaturen treten an die Erdoberfläche und sind durch Straßenkappen geschützt.

Gegen Außenkorrosion sind die Leitungen kathodisch geschützt.

Die Leitungen und Kabel liegen innerhalb eines Schutzstreifens, der 2 bis 15 m breit sein kann. Leitungsverlauf, zutreffende Schutzstreifenbreite und weitere Einzelheiten ergeben sich aus unseren Betriebsplänen.

Leitungsrechte für unsere Gasfernleitungen bestehen grundsätzlich in Form von beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten (§§ 1090 ff. BGB), die im Grundbuch eingetragen sind, bzw. in schuldrechtlichen Verträgen.

Berühren die Flächennutzungs- und Bebauungspläne oder die sich aus Ihnen ergebenden Folgemaßnahmen den Schutzstreifen, bitten wir, folgende Punkte zu beachten:

1. Der Verlauf der Gasfernleitung ist mit entsprechender Signatur in den Bebauungsplan zu übernehmen. Lagepläne – wenn erforderlich mit Einmessungszahlen – werden bei Bedarf zur Verfügung gestellt, oder die Leitungen werden von uns in eine Kopie des Bebauungsplanes einkartiert. In der Legende des Planes, oder an sonst geeigneter Stelle, ist auf die jeweilige Schutzstreifenbreite hinzuweisen.

2. Grundsätzlich nicht zulässig sind innerhalb des Schutzstreifens
- die Errichtung von Gebäuden aller Art sowie Mauern parallel über bzw. unmittelbar neben den Gasfernleitungen. Oberflächenbefestigungen in Beton, Dauerstellplätze z.B. für Campingwagen, Verkaufswagen usw., sowie das Lagern von schwertransportablem Material.
- sonstige Einwirkungen, die den Bestand oder den Betrieb der Leitung gefährden oder beeinträchtigen.

3. Niveauänderungen im Schutzstreifen dürfen nur mit unserer besonderen Zustimmung vorgenommen werden.

4. Zur Vermeidung unzulässiger Einwirkungen bitten wir außerdem, die Anlage von kreuzenden oder parallel führenden Straßen, Wegen, Kanälen, Rohrleitungen, Kabeln, Hochspannungsfreileitungen und Gleichstromleitungen, sofern eine Leitungsbeeinflussung nicht ausgeschlossen werden kann, rechtzeitig mit uns abzustimmen.

Thyssengas

Merkblatt 60.6

Berücksichtigung von unterirdischen Gasfernleitungen bei der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen

5. Vor Beginn von Baumaßnahmen in Leitungsnähe – auch außerhalb des Schutzstreifens – bitten wir, uns in jedem Falle zu benachrichtigen, damit erforderlichenfalls die Lage der Leitung und des Kabels sowie die mit der Leitung verbundenen oberirdischen Armaturen durch uns in der Örtlichkeit angezeigt werden können (besonders wichtig bei Einsatz von Raupenfahrzeugen).

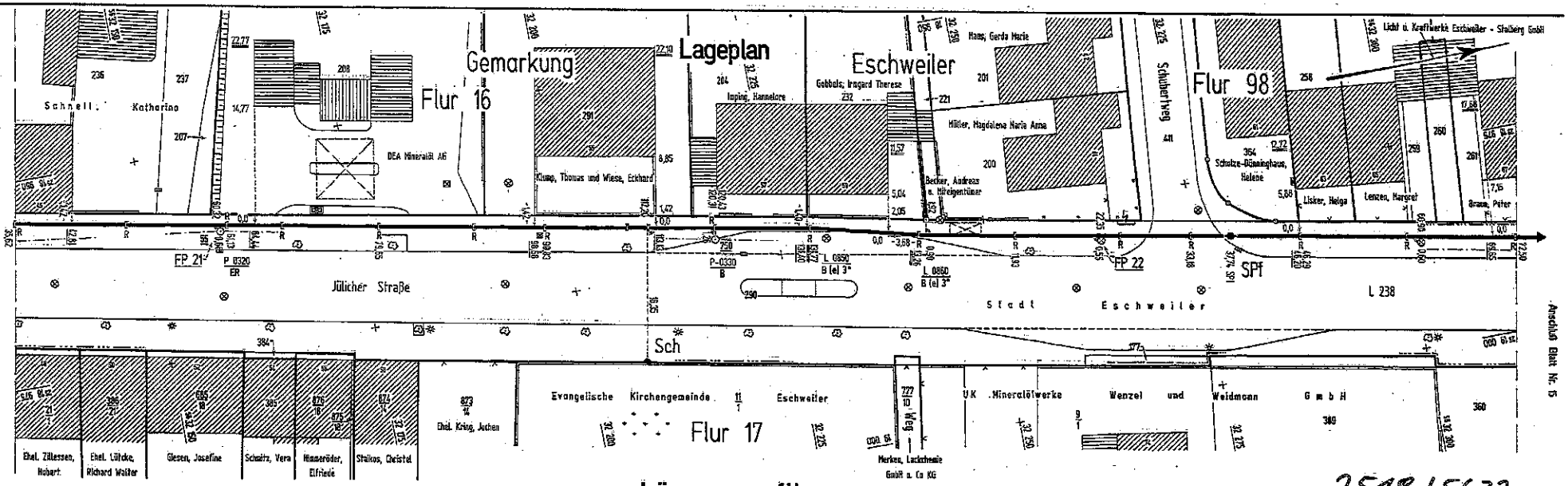
6. Der Schutzstreifen kann landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzt werden. Dabei darf Strauchwerk bis zu 2,0 m Höhe in solchen Abständen gepflanzt werden, dass auf Dauer Kontrollbegehungen der Leitungstrasse ohne Beeinträchtigungen möglich sind. Eventuell geplante Baumstandorte sind gem. DVGW Merkblatt GW 125 (M) sowie des Merkblattes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. FGSV Nr. 939 mit Blick auf die weitere Entwicklung des Stammdurchmessers zu wählen. Um die Gasfernleitung vor Beeinträchtigungen durch Wurzelwuchs zu schützen und eine gefährdungsfreie Lebensdauer der Bäume zu gewährleisten, sollte der Abstand von 5,0 m zwischen Leitungsaußenkante und Stammachse nicht unterschritten werden.

7. Wir bitten, uns – im beiderseitigen Interesse – bereits bei der Planung über alle Maßnahmen und Vorhaben an oder innerhalb des Schutzstreifens zu unterrichten, damit Schutzmaßnahmen rechtzeitig vereinbart werden können.

Wir verweisen insoweit als Träger öffentlicher Belange auf § 4 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004, I 2414; zuletzt geändert durch Art. 4 G vom 31.07.2009, I 2585.

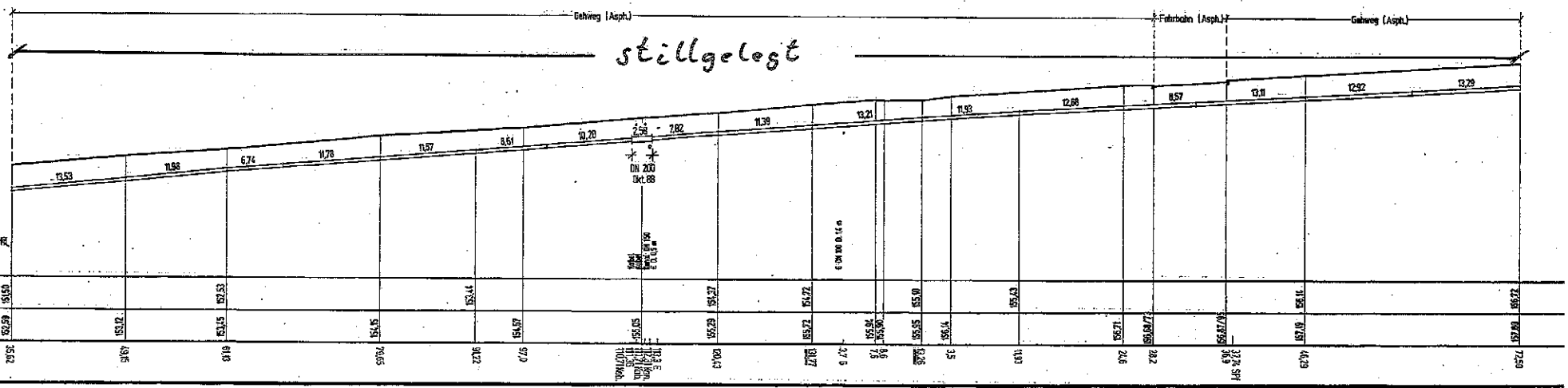
Thyssengas GmbH
Liegenschaften und Geoinformationen, Dokumentation
Emil-Moog-Platz 13
44137 Dortmund

T +49 231 91291-[redacted]
F +49 231 91291-[redacted]
E leitungsauskunft@thyssengas.com
I www.thyssengas.com



Längenprofil

2518/5632



Achtung!
Fernmeldekabel links rechts neben der Gasfernleitung
Re... ...hsabstand: ca. m
Hi... ...ge:
A... ...hungen:
si... ...ageplan bzw. Längenprofil

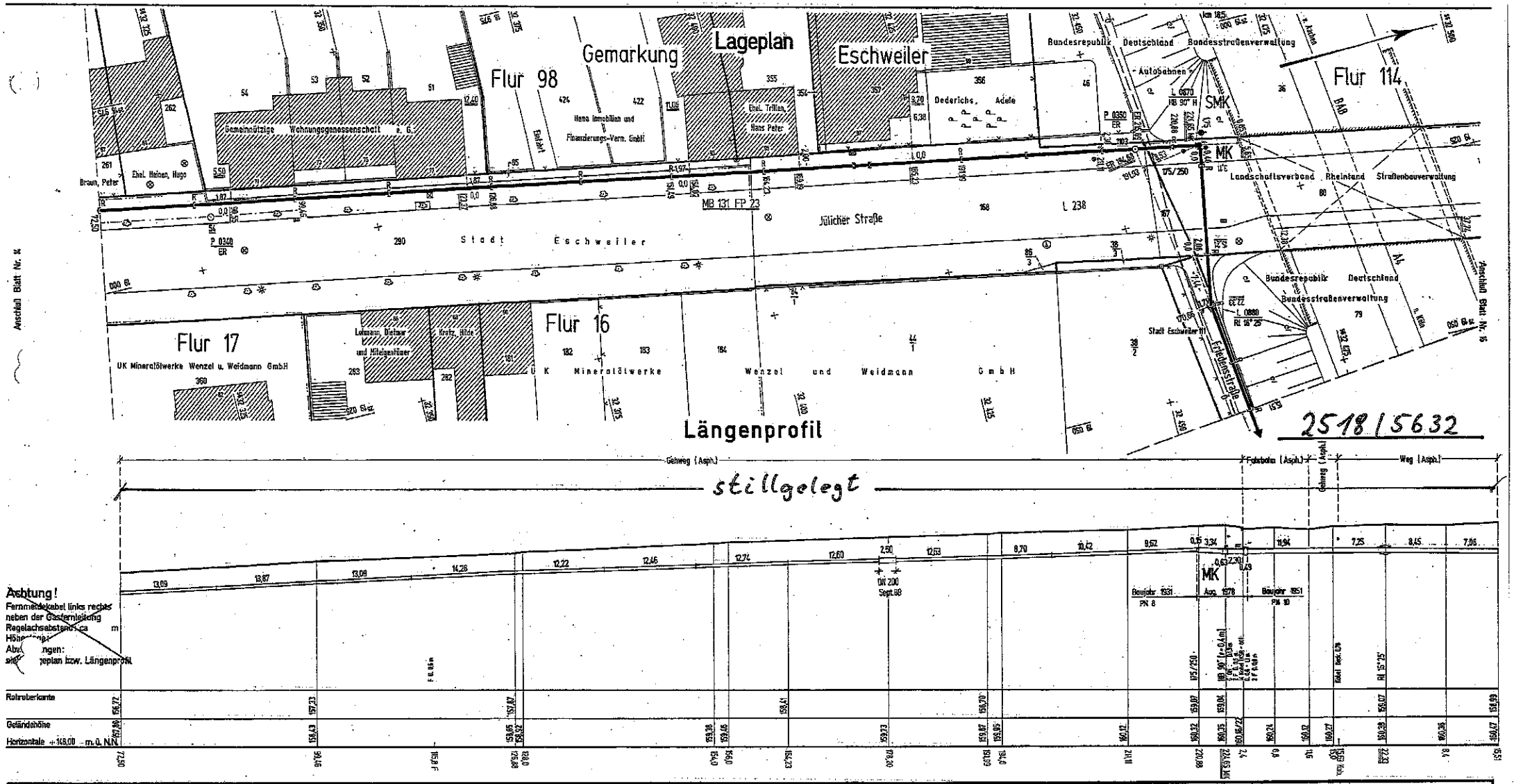
L 0850	25 18 972,51	56 32 229,07
L 0860	18 975,62	32 241,96

Thyssengas GmbH 2.9.93 fa.

Gasfernleitung: Eschweiler - Weisweiler

IAT Nr.:	Baukonto:		Leitungskarte: 1/6100	Schutzstreifenbreite: 8 m		
Druckprobe am:	Prüfdruck: bar		Nenndruck (PN) 8 bar	Inbetriebnahme am: 27.05.91	Rohrumhüllung: Wolfitz	
Nennw. (DN)	d_a	s	Material	Herstellungsart	Hersteller	Länge / Blattlänge
175 mm	mm	5,9 mm	St/65		Röhrenverband	m 1819,1 m
mm	mm	mm				m Kat.u.Top. Stand: Nov. 1989
mm	mm	mm				m

Maßstab		Verm. Büro Lohberg Feldbuch Nr. 23-25 (Neum)	Meßtischbl. Nr. 5103	Kennziffer: 38/2
Original	Betriebsplan	Höhenfestpunkte	Höhe ü. N.N.	
Lagepläne 1:250	1:500	21 P 0320 (ER)	153,41 m	Blatt-Nr.: 1/



L 0870	19 015,20	32 462,87
L 0880	19 038,17	32 458,86

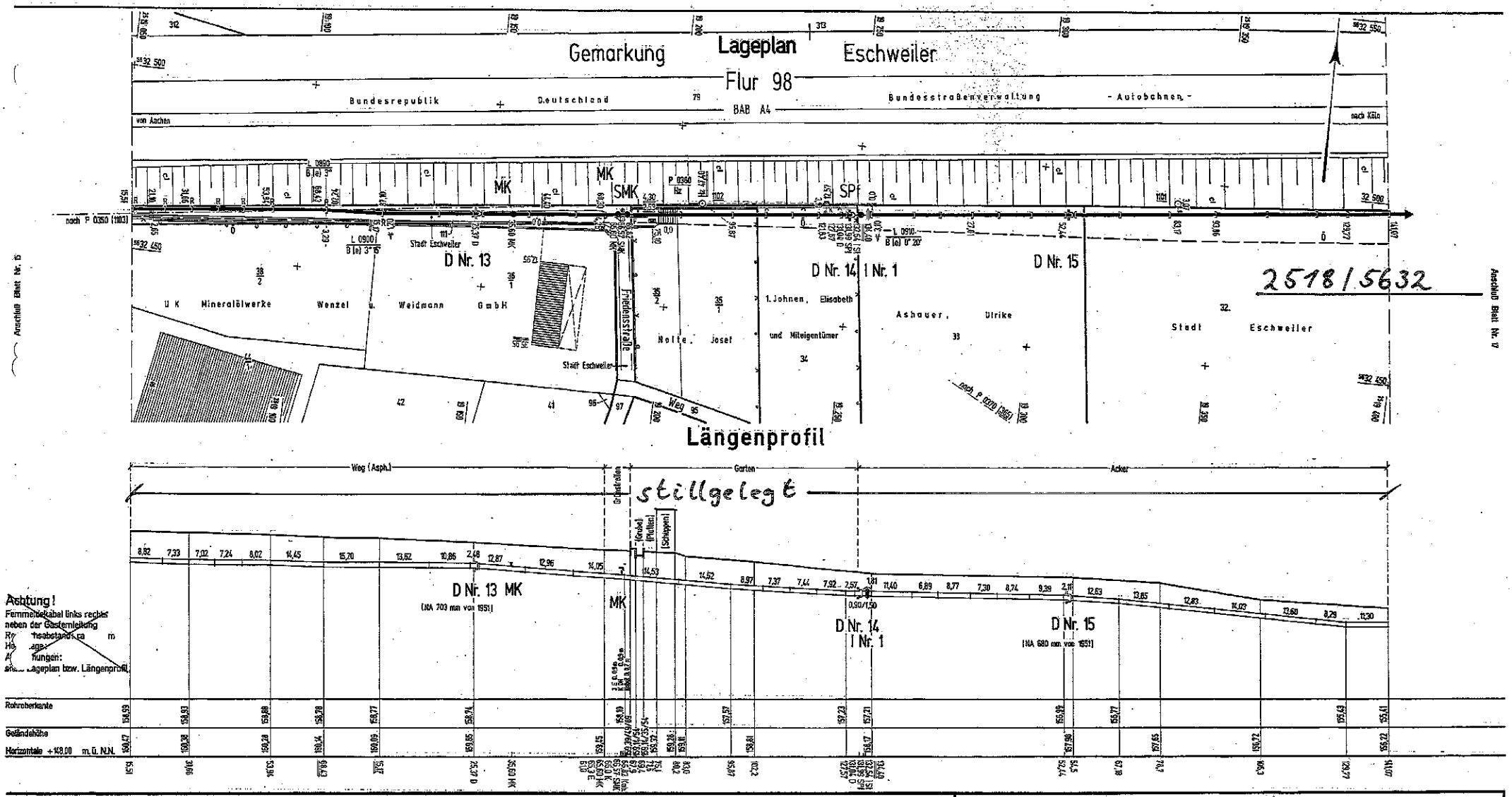
Thyssengas GmbH 28.10.96 Bm

Gasfernleitung: Eschweiler - Weisweiler

IAT Nr.	Baukonto:	Leitungskonto: 1/6100		Schutzstreifenbreite 8 m	Überwachung	
Druckprobe am: 03. 04. 1951	Prüfdruck: 12 bar	Nenndruck(PN) 8 / 10 bar		Inbetriebnahme am: 07. 11. 51	Rohrumhüllung: Wellfitz	
Nennw.(DN)	d_a	s	Material	Herstellungsart	Hersteller	Länge / Blattlänge
175 mm	mm	5,0 mm	34745		Röhrenverband	148,38 / 149,84 m
250 mm	mm	7,0 mm	nahtl. Stahlrohre		Rheinische Röhrenwerke	4146 / m
mm	mm	mm				m

Kat. u. Top. Stand: Nov. 1989

Maßstab		Verm. Büro Lohberg Feldbuch Nr. 25/1,26 (Neues)	Meßschbl. Nr. 5103	Kennziffer: 38/2
Original	Betriebsplan	Höhenfestpunkte	Höhe ü. N.N.	
1:250	1:500	23 MB 131 Hs. Nr. 93	159,775 m	



L 0890	2519 105,19	5632 466,05
L 0900	19 121,35	32 466,84
L 0910	19 254,97	32 481,40

Thyssengas GmbH 2.9.93

Gasfernleitung: Eschweiler - Weisweiler

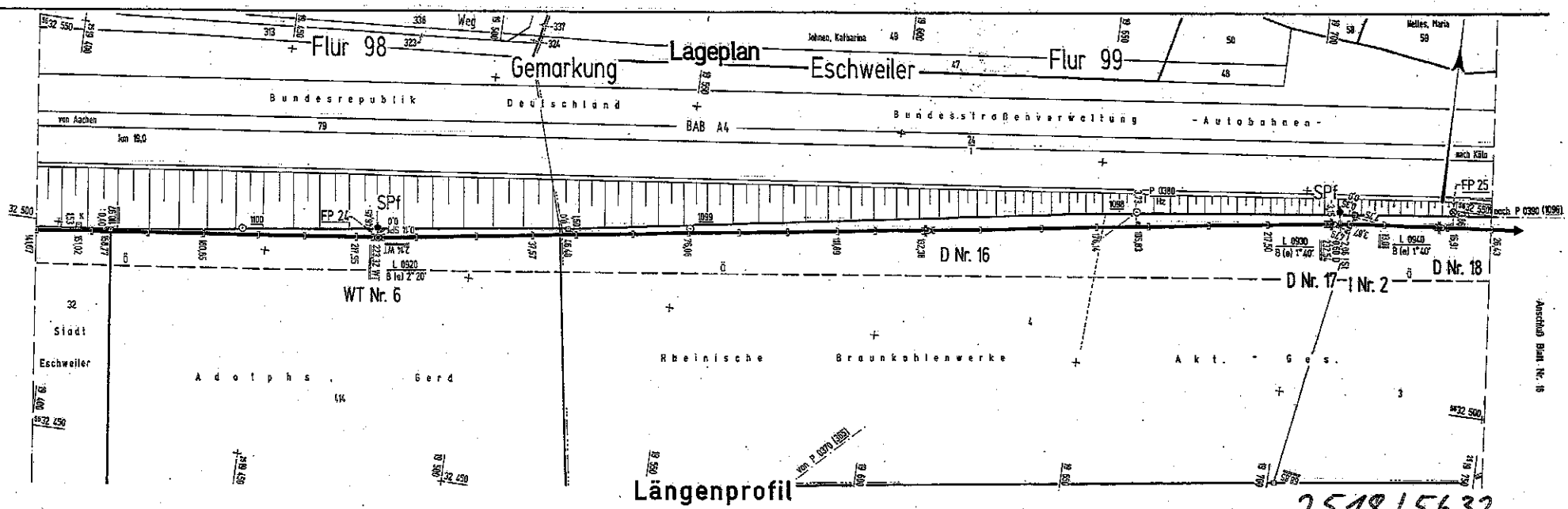
IAT Nr:	Baukonto:	Leitungskenntr.: 1/6920	Schutzstreifenbreite: 8 m	Überwachung:		
Druckprobe am: 03. 04. 1951	Prüfdruck: 12 bar	Nenndruck (PN): 10 bar	Inbetriebnahme am: 07. 11. 51	Rohrumhüllung: Wpflz.		
Nennw. (DN)	d_a	s	Material	Herstellungsart	Hersteller	Länge	Blattlänge
250 mm	mm	7,0 mm	nahtl. Stahlrohre		Rheinische Röhrenwerke AG	m	343,58 m
mm	mm	mm				m	Kat. u. Top. Stand: Nov. 1993
mm	mm	mm				m	

Maßstab: Original / Betriebsplan

Verm. Büro Lohberg Feldbuch Nr. 26 - 28 (Neum.) Meßschbl. Nr. 3108

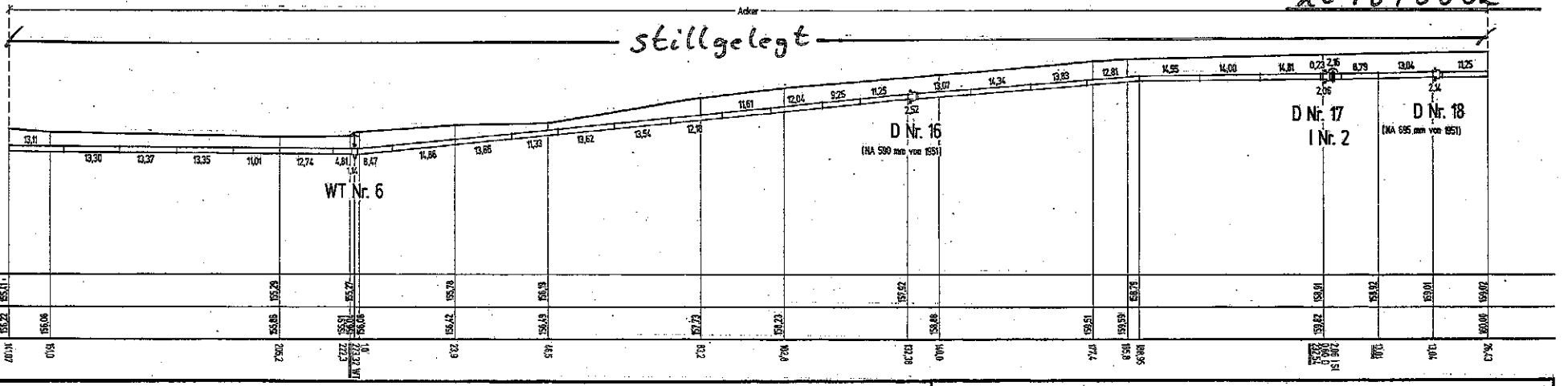
Höhenfestpunkte: siehe Blatt Nr. 15 — Höhe ü. N.N. m

Kennziffer: 38/2



Längenprofil

2518/5632



Achtung!
Fernmeldekabel links rechts neben der Gasfernleitung
Ri[illegible]tsabstand ca [illegible] m
Ho[illegible]age
A[illegible]ungen:
siehe Lageplan bzw. Längenprofil

L 0920	2519 476,85	5632 506,73
L 0930	19 706,82	32 542,51
L 0940	19 716,54	32 544,12

Thyssengas GmbH 2.9.95

Gasfernleitung: Eschweiler - Weisweiler

DAT Nr:	Baukonto:	Leitungskonto: 1/6100	Schutzstreifenbreite 8 m	Überwachung
Druckprobe am: 03. 04. 1951	Prüfdruck: 12 bar	Nenndruck (PN) 10 bar	Inbetriebnahme am: 07. 11. 51	Rohrumhüllung: Wolfitz

Nennw. (DN)	d_a	s	Material	Herstellungsart	Hersteller	Länge	Stahllänge
250 mm	mm	7,0 mm	nahtl. Stahlrohre		Rheinische Röhrenwerke A.G.	m	354,24 m
mm	mm	mm				m	Kat. u. Top. Stand: Nov. 1989
mm	mm	mm				m	

Maßstab: Original / Betriebsplan

Verm. Büro Lohberg, Feldbuch Nr. 28 u. 29 (Neum.) | Meßtischbl. Nr. 5103

Höhenfestpunkte: [illegible] WT Nr. 6 156,12 m

Kennziffer: 38/2

61 / Planungsamt
02. SEP. 2024

21

Loisa Welfers - Stellungnahme OEG-19575, Vodafone West GmbH, Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 A

Von: [redacted]
An: [redacted] <bauleitplanung@eschweiler.de>
Datum: 02.09.2024 09:38
Betreff: Stellungnahme OEG-19575, Vodafone West GmbH, Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 A

Vodafone West GmbH | Ferdinand-Braun-Platz 1 | D-40549 Düsseldorf
E-Mail: ZentralePlanung.ND@vodafone.com
Vorgangsnummer: OEG-19575

Stadt Eschweiler
610/Planung u. Denkmalpflege
Johannes-Rau-Platz 1
D-52249 Eschweiler

Datum 02.09.2024

Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 09.07.2024.

Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant.
Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.

Bitte beachten Sie:
Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass die verschiedenen Vodafone-Gesellschaften trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen

Vodafone West GmbH
Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

vodafone business

Order Entry

ZentralePlanung.ND@vodafone.com

Vodafone West GmbH, Ferdinand-Braun-Platz 1, 40549 Düsseldorf

vodafone.de/business

Together we can

Vodafone West GmbH
Ferdinand-Braun-Platz 1, D-40549 Düsseldorf
vodafone.de
Handelsregister, Amtsgericht Düsseldorf, HRB 95209
Sitz der Gesellschaft: Düsseldorf
Geschäftsführer/innen: Marcel de Groot, Ulrich Irmch, Carmen Velthuis
Vorsitzende des Aufsichtsrates: Stefanie Reichel
Steuernummer: 103/5700/2160

22

Robert Tenambergen - Wtrlt: AW: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Von: Loisa Welfers
An: Robert Tenambergen
Datum: 10.09.2024 09:29
Betreff: Wtrlt: AW: Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans -Nördlich Dreiers Gärten-hier: Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
Anlagen: 2024-09-09_A_Eschweiler_BLPL__23842-Stellungnahme.pdf

>>> "Beteiligung, Toeb" <Toeb.Beteiligung@wver.de> 10.09.2024 09:10 >>>

61 / Planungsamt
10. SEP. 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme zu Ihrem o.g. Antrag.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

[redacted]
4.02 Operatives Gewässermanagement
Wasserverband Eifel-Rur

Eisenbahnstraße 5
52353 Düren
Tel.: +49 [redacted]
Mail: [redacted]

Web: www.wver.de



Von: Bauleitplanung <Bauleitplanung@eschweiler.de>
Gesendet: Dienstag, 9. Juli 2024 12:40
An: bauleit@aachen.ihk.de; ASEAG AG <infrastruktur@aseag.de>; FU-RHL-NL-KR-Strassenverwaltung@autobahn.de; AVV GmbH <bauleitplanung@avv.de>; dezernat54-toeb@bezreg-koeln.nrw.de; 226.Postfach@BNetzA.de; registratur-do@bra.nrw.de; Umweltschutz Bundesamt für Instrastruktur <baiudbwtoeb@bundeswehr.org>; EBV GmbH <bergbau@ebv.de>; bauleitplanung@erftverband.de; poststelle@gd.nrw.de; bauleitplanung@hwk-aachen.de; Landesbüro NRW <info@lb-naturschutz-nrw.de>; LVR <ABR.Bauleitplanung@lvr.de>; Landwirtschaftskammer Rheinland <aachen@lwk.nrw.de>; poststelle.aachen@polizei.nrw.de;

WVER
DAMIT LEBEN IM FLUSS BLEIBT.

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom
09.07.2024

Unser Zeichen
[redacted]

Kontakt
[redacted]

Wasserverband Eifel-Rur | Postfach 10 25 64 | 52325 Düren

Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

4.02 Operatives Gewässermanagement
[redacted]

Datum
09.09.2024

Seite
| 1

Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans 14 – Jülicher Straße/Friedensstraße und 28. Änderung des Flächennutzungsplans – Nördlich Dreiers Gärten, Eschweiler
hier: Stellungnahme des Wasserverbandes Eifel - Rur

Sehr geehrte Damen und Herren,

geplant ist die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 14 "Jülicher Straße/Friedensstraße" sowie die 28. Änderung des Flächennutzungsplans „Nördlich Dreiers Gärten“ in Eschweiler. Auf der 4 ha großen Fläche sollen etwa 2 ha für ein Wohnquartier genutzt werden. Die verbleibende Fläche ist als Standort für die Hauptfeuerwache der Stadt Eschweiler vorgesehen.

Das Entwässerungskonzept ist im weiteren Verfahren mit dem WVER abzustimmen (Ansprechpartnerin [redacted] Tel. 0 2421[redacted], E-Mail: [redacted]

Freundliche Grüße
Im Auftrag

[redacted]

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
610 Planung und Denkmalpflege

Vorlagen-Nummer
119/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

30. Änderung des Flächennutzungsplans - Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath - hier: Beschluss der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

Beschlussvorschlag:
Beschlussvorschlag

I. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit der 30. Änderung des Flächennutzungsplans - Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath - gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 4 der Satzung über die Bürgerbeteiligung der Stadt Eschweiler wird beschlossen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Dickmeis	Datum: 06.06.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:

Vorlagen zu diesem Verfahren:

- VV 020/25: Aufstellungsbeschluss

Der Modellflugverein MFC Eschweiler e.V. betreibt seit 1982 den Modellflug in einer Teilfläche des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets (östlich der Kreuzung Mariadorfer Straße (K10)/Rue de Wattrelos (L240)). Aus diesem Grund ist eine Verlegung des Modellfluggeländes erforderlich.

Zur Umsetzung des Vorhabens ist die Änderung des Flächennutzungsplans notwendig. Der Aufstellungsbeschluss für den in der Anlage 1 dargestellten Geltungsbereich wurde in der Sitzung am 13.02.2025 gefasst (vgl. VV 020/25).

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP 2009) stellt bisher für dieses Plangebiet „Flächen für die Landwirtschaft" dar (vgl. Anlage 2). Dies entspricht der tatsächlichen Nutzung.

Der Geltungsbereich der geplanten 30. Änderung des Flächennutzungsplans - Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath - (vgl. Anlage 1) umfasst eine Gesamtfläche von ca. 2,0 ha. Diese Vorhabenfläche soll insgesamt als „Grünfläche" mit der Zweckbestimmung „Modellfluggelände" im Flächennutzungsplan dargestellt werden (vgl. Anlage 3).

Mit dem Entwurf der 30. Änderung des Flächennutzungsplans (vgl. Anlagen 3 und 4) und dem Entwurf der Begründung (vgl. Anlage 5) soll nun im nächsten Schritt des Bebauungsplanverfahrens die frühzeitige Beteiligung durchgeführt werden. Im weiteren Verfahren werden Gutachten zu den Immissionsbelangen, dem Artenschutz, der Entwässerung, etc. erarbeitet.

Die Verwaltung empfiehlt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit für die 30. Änderung des Flächennutzungsplans - Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath - (Anlagen 3, 4 und 5) zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen:

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens müssen ggf. externe Gutachten vergeben werden. Die Notwendigkeit ergibt sich erst aus den Stellungnahmen der Fachbehörden im weiteren Aufstellungsverfahren. Haushaltsmittel für Gutachten stehen bei dem im Produkt 095110101 - Räumliche Planung und Entwicklung - geführten Sachkonto 52910000 - Aufwendungen für sonstige Dienstleistungen - zur Verfügung.

Personelle Auswirkungen:

Die Aufstellung des o.g. Bauleitplans bindet als Pflichtaufgabe der Kommune Arbeitskraft im Baudezernat.

Anlagen:

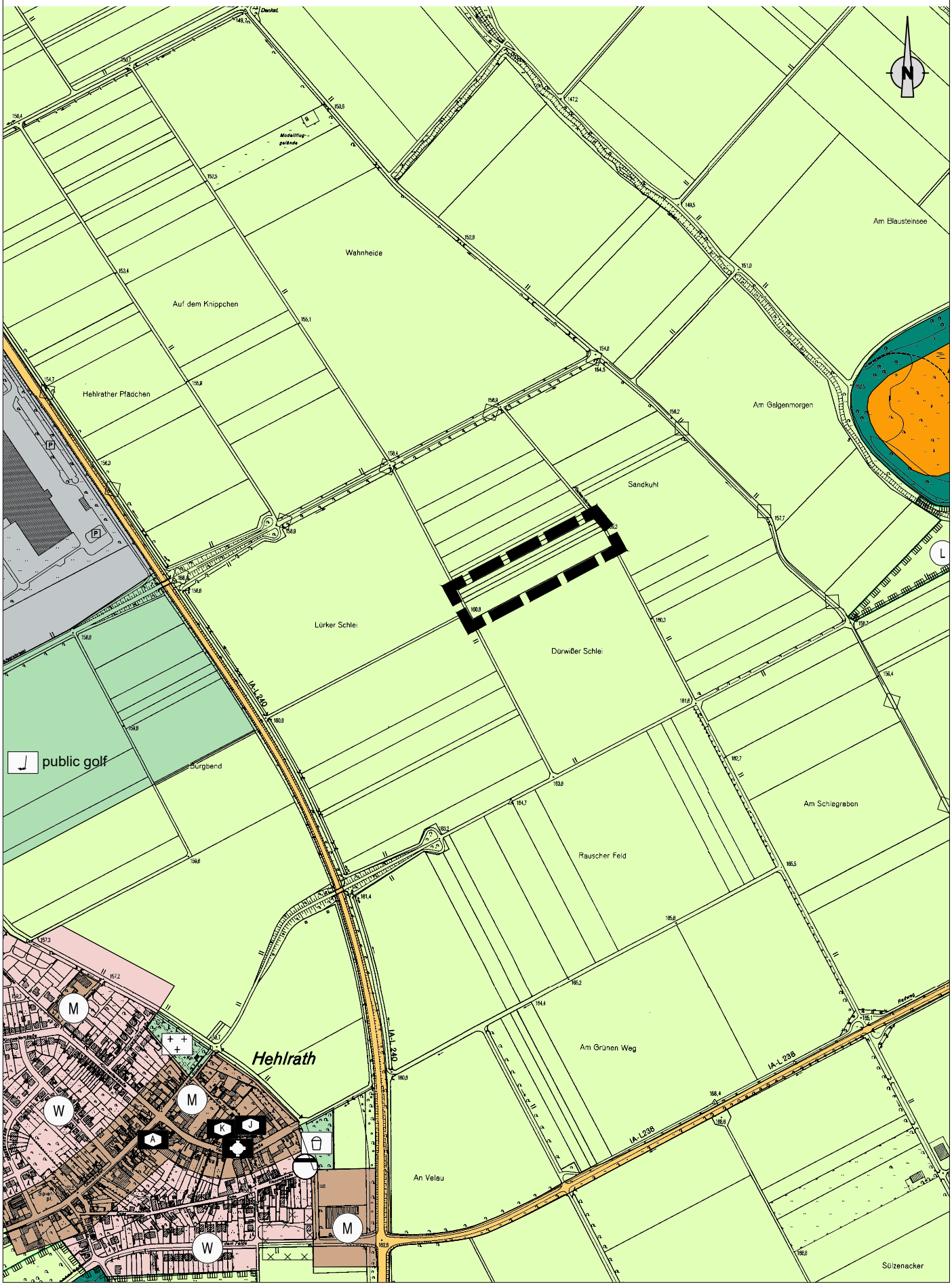
1. Geltungsbereich
2. Auszug aus dem rechtswirksamen FNP
3. Entwurf der 30. Änderung des FNP
4. Planzeichenerklärung
5. Begründung

Änderungsbereich der 30. Flächennutzungsplanänderung - Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath -

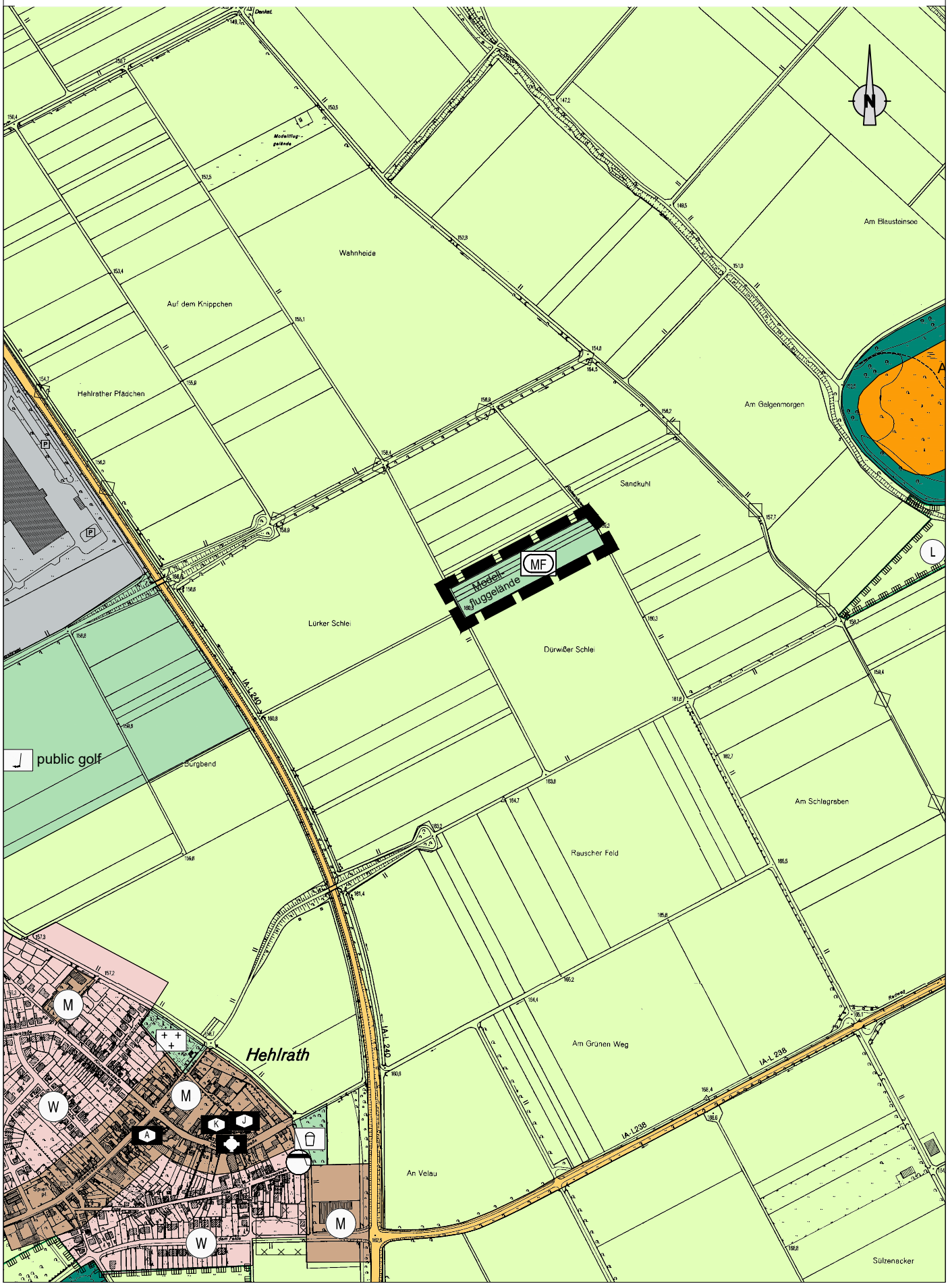


o. M.

Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan



30. Flächennutzungsplanänderung
- Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath -



STADT ESCHWEILER

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

30. ÄNDERUNG

- Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath -

M.1:5000

Die Aufstellung dieser Planänderung ist gemäß § 2 Abs.1 des Baugesetzbuches vom Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss am .. …….... beschlossen worden.
Der Beschluss wurde ortsüblich am ...……..... bekannt gemacht.

Eschweiler, den …….. ....

.....	.....	…….....
Bürgermeister	Ratsmitglied	Technischer Beigeordneter

Dieser Plan hat gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches, entsprechend dem Beschluss des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses vom ....., in der Zeit vom ..... bis ..... öffentlich ausgelegen.

Eschweiler, den .....

.....
Technischer Beigeordneter

Die abschließende Beschlussfassung zu diesem Plan erfolgte in der Sitzung des Rates am ..... 20 ..... .

Eschweiler, den ..... 20 .....

.....	.....	.....
Bürgermeisterin	Ratsmitglied	Technischer Beigeordneter

Dieser Plan ist gemäß § 6 Abs. 1 des Baugesetzbuches mit Verfügung vom ..... 20 ..... genehmigt worden.
Az.....

Köln, den ..... 20 .....

Die Bezirksregierung Köln
Im Auftrag

.....

Die Bekanntmachung der Genehmigung durch die Bezirksregierung Köln ist gemäß § 6 Abs. 5 des Baugesetzbuches am ..... 20 ..... erfolgt.
Eschweiler, den ..... 20 .....

.....
Technischer Beigeordneter

Entwurf und Anfertigung :
Die Bürgermeisterin
61/Planungs- u. Vermessungsamt

Planzeichenerklärung

Darstellung

W Wohnbauflächen

M Gemischte Bauflächen

G Gewerbliche Bauflächen

S Sonderbauflächen (Zweckbestimmung durch Einschrieb im Plan)

Einrichungen Einrichtungen und Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, des öffentlichen und privaten Bereichs

Zweckbestimmung:

A Alten- und Pflegeheim

K Kindergarten

Kirche

J Jugendheim

Flächen für die überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung

Zweckbestimmung:

Abwasser

Grünflächen

Zweckbestimmung:

MF Modellfluggelände

Spielplatz/Bolzplatz

Friedhof

Golfplatz / public golf

Flächen für die Landwirtschaft

Wald

Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen

—◇— unterirdische Leitungen

Nachrichtliche Übernahmen

Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechtes

L Landschaftsschutzgebiet

Sonstige Planzeichen

Grenze des räumlichen Änderungsbereiches

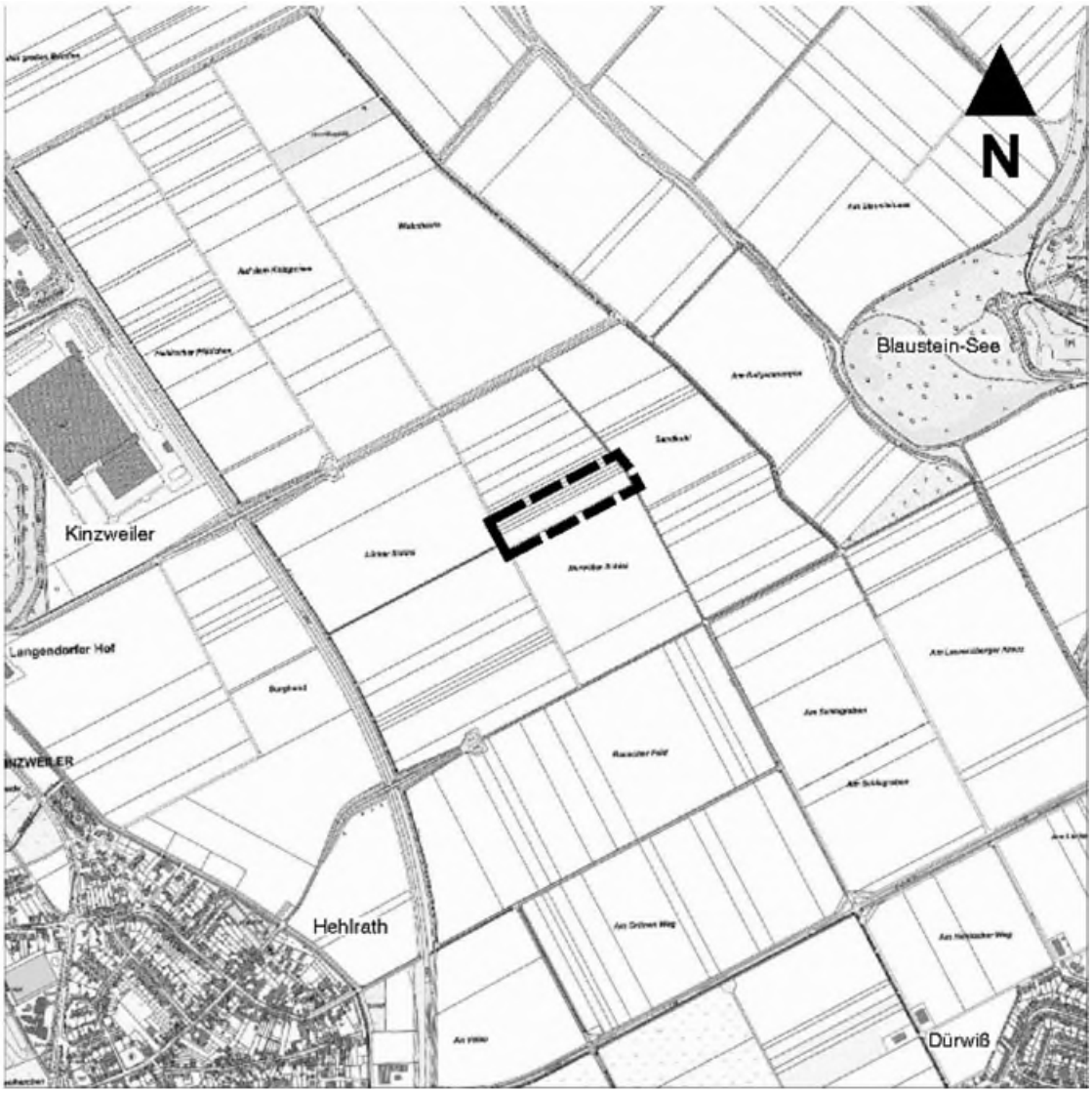


Abb. 1: Auszug aus der ABK mit Geltungsbereich [Quelle: Stadt Eschweiler]

STADT ESCHWEILER

30. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS - Modellfluggelände - Nördlich Hehlrath -

BEGRÜNDUNG

FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG

INHALT DER BEGRÜNDUNG

TEIL A: ZIEL, ZWECK UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1 VORGABEN ZUR PLANUNG 3

1.1 Geltungsbereich und heutige Situation 3

1.2 Anlass und Ziel der Flächennutzungsplanänderung 4

1.3 Einfügen der Flächennutzungsplanänderung in die übergeordneten Planungen 4

2 PLANINHALT 8

2.1 Grünflächen 8

3 UMSETZUNG DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG 9

3.1 Ver- und Entsorgung 9

3.2 Verkehrsanbindung 9

4 UMWELTBELANGE 9

4.1 Umweltprüfung 9

4.2 Eingriffe in Natur und Landschaft 9

4.3 Artenschutz in der Bauleitplanung 9

4.4 Boden 9

5 STÄDTEBAULICHE DATEN 10

1 VORGABEN ZUR PLANUNG

1.1 Geltungsbereich und heutige Situation

Der Geltungsbereich der 30. Flächennutzungsplanänderung umfasst landwirtschaftliche Flächen nordöstlich der Eschweiler Ortsteile Kinzweiler und Hehlrath sowie nordwestlich des Ortsteils Dürwiß. Hierbei handelt es sich um Flächen mit einer Größe von ca. 2,0 ha zwischen der Rue de Wattrelos (L240) und dem Freizeitgelände Blaustein-See. Westlich des Plangebiets befindet sich ein überregionales Zentrallager und die Flächen der Deponie Warden.

Das Plangebiet wird begrenzt:

- im Norden durch das Flurstück 59 (Gemarkung Kinzweiler, Flur 46),
- im Osten durch einen Wirtschaftsweg (Gemarkung Kinzweiler, Flur 46, Flurstück 66),
- im Süden durch das Flurstück 64 (Gemarkung Kinzweiler, Flur 46) und
- im Westen durch einen Wirtschaftsweg (Gemarkung Kinzweiler, Flur 46, Flurstück 48).

Das Plangebiet und die umgebenden landwirtschaftlichen Flächen umfassen rekultivierte Flächen des ehemaligen Braunkohletagebaus „Zukunft West“. Diese Flächen sind bereits seit Jahrzehnten in landwirtschaftlicher Nutzung.



Abb. 2: Luftbild des Geltungsbereichs
[Quelle Luftbild: inkasPortal der StädteRegion Aachen, 2025]

1.2 Anlass und Ziel der Flächennutzungsplanänderung

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP 2009) stellt für das Plangebiet „Flächen für die Landwirtschaft" dar. Vorrangiges Ziel der Darstellung war zum damaligen Zeitpunkt die Abbildung und planungsrechtliche Absicherung des vorhandenen Bestandes. Die als landwirtschaftliche Flächen dargestellten Bereiche entsprachen bzw. entsprechen der tatsächlichen Nutzung.

Das Modellfluggelände des MFC Eschweiler e.V. wird seit 1982 ca. 500 m östlich der Kreuzung Mariadorfer Straße (K10) und Rue de Wattrelos (L240) betrieben. Das Gelände liegt im Bereich des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets. Aus diesem Grunde muss der bisherige Standort aufgegeben und ein neuer Standort im Eschweiler Stadtgebiet gefunden werden.

Das geplante neue Flugfeld und die erforderlichen Bereiche für Piloten und Flugleiter sowie Zuschauer, PKW-Stellplätze, Modellaufstellung und Vereinshütte in einem Sicherheitsbereich benötigen eine Gesamtfläche in einer Mindestlänge von ca. 300 m und einer Mindestbreite von ca. 55 m. Der erforderliche Bereich der Start- und Landebahn umfasst hiervon eine Fläche von mind. 250 m Länge und 30 m Breite.

Der neue Standort soll den Ansprüchen der umliegenden Wohnbebauung und den Bedarfen des Modellflugsport-Vereins entsprechen. Im Änderungsbereich ist dazu das Aufstellen einer Schutzhütte mit Lagermöglichkeiten erforderlich. Der Modellflugsport bildet ein wertvolles Element des generationsübergreifenden Freizeitangebots im Freiraum. Die Sicherung des zukünftigen Standortes leistet somit einen Beitrag zur Stärkung der Belange von Sport, Freizeit und Erholung im Gemeindegebiet im Sinne des § 1 (6) Nr. 3 BauGB.

Die planungsrechtlichen Grundlagen sind für den neuen Standort auf Basis der derzeitigen Darstellung im Flächennutzungsplan nicht gegeben und sollen durch die geplante Flächennutzungsplanänderung planungsrechtlich gesichert werden.

1.3 Einfügen der Flächennutzungsplanänderung in die übergeordneten Planungen

Landesentwicklungsplan (LEP NRW)

Der geltende LEP NRW ergibt sich aus der LEP-Fassung von 2017, der 1. Änderung 2019 und der 2. Änderung 2024 des LEP NRW. Für den hier betrachteten Bereich im nördlichen Stadtgebiet von Eschweiler stellt die Karte einen „Freiraum" dar, der im Norden von „Grünzügen" umgeben ist. Die ungefähre Lage des Plangebietes wird in Abbildung 3 mit der gestrichelten Linie dargestellt.

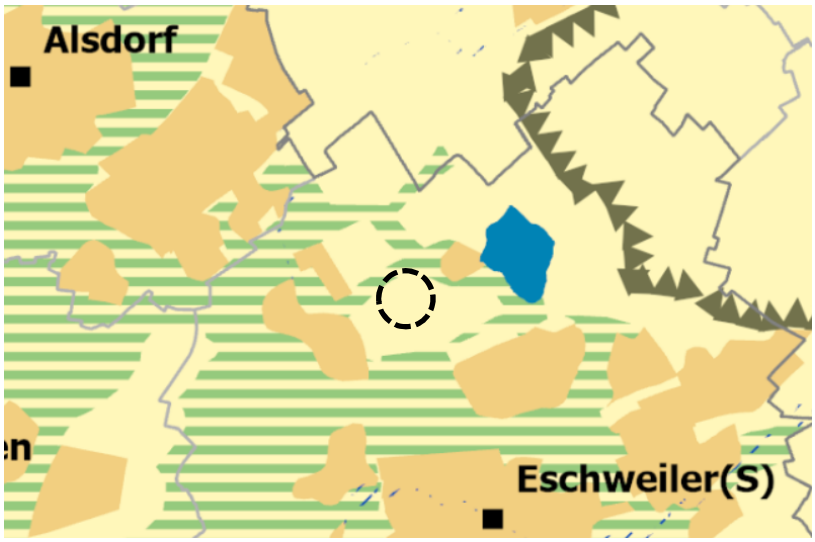


Abb. 3: Auszug aus dem LEP NRW [Quelle: Landesregierung NRW, 2025]

Zu den **Zielen und Grundsätzen des LEP** gemäß § 3 Raumordnungsgesetz, die die hier betrachteten Planungsüberlegungen betreffen, gehören insbesondere:

Ziel 2-3 – Siedlungsraum und Freiraum: „Als Grundlage für eine nachhaltige, umweltgerechte und den siedlungsstrukturellen Erfordernissen Rechnung tragende Entwicklung der Raumnutzung ist das Land in Gebiete zu unterteilen, die vorrangig Siedlungsfunktionen (Siedlungsraum) oder vorrangig Freiraumfunktionen (Freiraum) erfüllen oder erfüllen werden." Das Plangebiet liegt innerhalb des im Landesentwicklungsplan festgesetzten Freiraums.

Grundsatz 7.1-1 – Freiraumschutz: „Zu den sozialen Funktionen des Freiraums gehören die landschaftsorientierten Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen." Die Planung des Modellfluggeländes erfolgt unter Berücksichtigung der „Funktions- und Leistungsfähigkeit des Freiraums" und der Erhaltung „der nicht oder wenig beeinträchtigten Landschaftsbilder".

Grundsatz 7.1-8 – Landschaftsorientierte und naturverträgliche Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen: „Bereiche, die sich aufgrund ihrer Struktur, Ungestörtheit und Erreichbarkeit für die naturverträgliche und landschaftsorientierte Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzung besonders eignen, sollen für diese Nutzungen gesichert und weiterentwickelt werden." Natur und Landwirtschaft sollen innerhalb der Gemeinde bewusst als „attraktiver Raum für allgemein nutzbare, nichtkommerzielle Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzung" genutzt und entwickelt werden. Diese Nutzung ist naturverträglich und ohne erhebliche Störungen von empfindlichen Tierarten und Lebensräumen auszuführen. Eine Beeinträchtigung durch die 30. Änderung des Flächennutzungsplans ist nicht zu erwarten.

Grundsatz 7.5-1 – Räumliche Voraussetzung der Landwirtschaft: „Im Rahmen der Sicherung des Freiraums sollen die räumlichen Voraussetzungen dafür erhalten werden, dass sich die Landwirtschaft in allen Landesteilen, insbesondere in den überwiegend ländlich strukturierten Räumen Nordrhein-Westfalens, als raumbedeutsamer und für die Kulturlandschaft bedeutsamer Wirtschaftszweig entwickeln kann. Einer flächengebundenen, multifunktionalen Landwirtschaft, die auch besondere Funktionen für den Naturhaushalt, die Landschaftspflege, sowie die Gestaltung und Erhaltung der ländlichen Räume erfüllt, kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu." Das Betreiben des Modellfluggeländes soll in der Ausführung baulicher Anlagen auf ein Mindestmaß reduziert werden, damit die Belange der Landwirtschaft nicht nennenswert durch Bauten und Anlagen oder durch den Modellflugsport verursachte Eingriffe am Boden beeinträchtigt werden.

Grundsatz 7.5-2 – Erhalt landwirtschaftlicher Nutzfächen und Betriebsstandorte:
„Die im Freiraum liegenden, von der Landwirtschaft genutzten Flächen sollen, als wesentliche Grundlage für die Produktion von Nahrungsmitteln und nachwachsenden Rohstoffen erhalten werden. Wertvolle landwirtschaftliche Böden mit besonders hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit oder besonderer Eignung für eine landwirtschaftliche Nutzung sollen für Siedlungs- und Verkehrszwecke nicht in Anspruch genommen werden. Landwirtschaftliche Betriebe sollen in ihrem Bestand und ihren Entwicklungsmöglichkeiten gesichert werden. Bei unvermeidbaren Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzflächen sollen negative Wirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe so gering wie möglich gehalten werden." Auf eine feste Piste, welche hochwertige Ackerfläche vernichtet, soll verzichtet werden. Die Flug- und Landebahn soll in Form einer gemähten Wiesenfläche hergestellt werden. Dies entspricht auch dem derzeitigen Modellfluggelände. Entsprechend werden die negativen Wirkungen, welche vom Modellfluggelände ausgehen, möglichst gering gehalten.

Regionalplan

Der Regionalplan dient der Konkretisierung der landesplanerischen Zielsetzungen und bildet die Grundlage für die Anpassung der gemeindlichen Ziele an die der Raumordnung und Landesplanung.



Abb. 4 u. 5: Auszug aus dem Regionalplan (Links: GEP 2003 aktueller Stand mit 22. Änderung des Regionalplans – Rechts: Entwurf Okt. 2024)

[Quelle: Bez.-Reg. Köln, 2025]

Als Raumordnungsplan des hier betroffenen Teilraums findet der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, Anwendung.

Der Regionalplan stellt für den Änderungsbereich „Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich“ dar. Im Norden folgen außerhalb des Plangebiets Regionale Grünzüge sowie Flächen zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.

Nach dem Entwurf des Regionalplans (Zweiter Planentwurf, Stand 2024) liegt das gesamte betrachtete Änderungsgebiet innerhalb des „Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichs“, überlagert mit der Darstellung „Regionale Grünzüge “.

Zu den Zielen im Textteil des Regionalplans, die die hier betrachteten Planungsüberlegungen betreffen, gehören insbesondere:

Eine Nutzung nicht landwirtschaftlicher freiraumtypischer Zwecke unter Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen ist im Rahmen der Zielsetzung des Regionalplanes möglich (2.1.1 Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche). Ein im Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich (AFAB) sowie Regionalen Grünzug angesiedeltes Modellfluggelände darf in seinem Erscheinungsbild als Grün- und Sportfläche nicht durch Bebauung oder Bodenversiegelung geprägt sein. Als besonders schützenswert gilt es die freiraumbezogenen Funktionen der Grünverbindungen zu erhalten, entwickeln und ggfs. zu sanieren. Planungen und Maßnahmen, die diese Funktionen beeinträchtigen, sind auszuschließen. „In begründeten Ausnahmefällen können Einrichtungen der Infrastruktur und Nutzungen, die von der Sache her ihren Standort im Freiraum haben und nicht außerhalb des Regionalen Grünzugs verwirklicht werden können, auch in Regionalen Grünzügen unter Beachtung der entsprechenden Ziele vorgesehen werden (2.2.3, Ziel 2).“ Modellfluggelände weisen eine negative Standortgebundenheit auf, da sie auf einen Standort außerhalb der Siedlungsbereiche angewiesen sind. Aus Sicherheits-, Platz- und Lärmschutzgründen kann der Betrieb einer solchen Anlage nicht innerhalb von Siedlungsbereichen ausgeübt werden. Die negative Standortgebundenheit eines Modellfluggeländes stellt somit einen begründeten Ausnahmefall nach 2.2.3, Ziel 2 des Regionalplans dar.

Diese genannten und alle weiteren Ziele und Grundsätze des Regionalplans und auch des Landesentwicklungsplanes werden in der Abfrage gem. § 34 Landesplanungsgesetz NRW durch die Bezirksplanungsbehörde betrachtet und abgewogen. Gemäß § 1 (4) BauGB muss schließlich die hier betrachtete Flächennutzungsplanänderung an die Ziele der Raumordnung angepasst sein.

Flächennutzungs-plan

Der rechtswirksame Flächennutzungs-plan der Stadt Eschweiler (FNP 2009) stellt für die betrachteten Grundstücke aktuell „Flächen für die Landwirtschaft“ dar.

Das für diese Flächen verfolgte Planungsziel erfordert eine Änderung des Flächennutzungsplans.



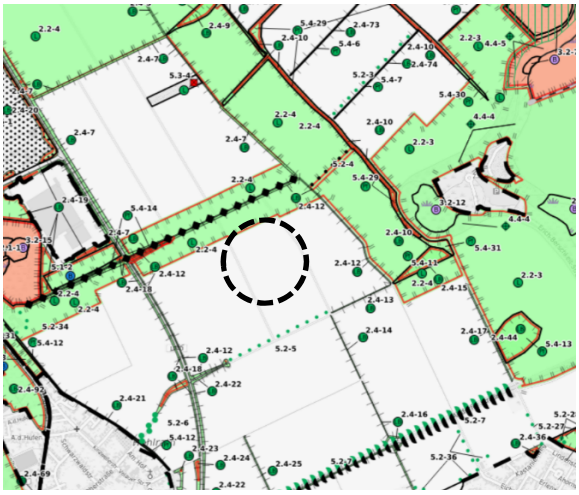
Abb. 6: Auszug aus dem Flächennutzungsplan FNP 2009
[Quelle: Stadt Eschweiler, 2025]

Landschaftsplan

Das Plangebiet der 30. Änderung des FNP liegt im Geltungsbereich der Festsetzungskarte des Landschaftsplans VII – Eschweiler/Alsdorf der StädteRegion Aachen. Die Festsetzungskarte macht für den Änderungsbereich jedoch keine Vorgaben.

In der Entwicklungskarte des Landschaftsplans wird das Plangebiet gemäß dem Entwicklungsziel 2 als Anreicherungsfläche dargestellt. Ziele sind gemäß den textlichen Darstellungen des Landschaftsplans die Anreicherung der Landschaft mit naturnahen Lebensräumen sowie gliedernden und belebenden Elementen.

Die geplante Nutzung steht nicht im Widerspruch zu den Festsetzungen für Anreicherungsflächen. Die ökologischen Auswirkungen werden ggfs. im Verfahrensverlauf untersucht, bewertet und ergänzt.



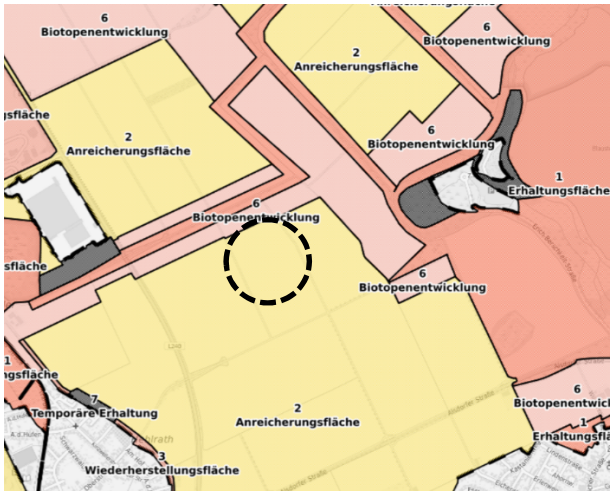


Abb. 6 u. 7: Ausschnitte aus der Festsetzungskarte (links) und aus der Entwicklungskarte (rechts) des Landschaftsplans VII -Eschweiler-Alsdorf der StädteRegion Aachen [Quelle: inkasPortal der StädteRegion Aachen, 2025]

Bebauungspläne

Aktuell liegen die hier betrachteten Grundstücke nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes.

2 PLANINHALT

2.1 Grünflächen

Ziel der 30. Änderung des FNP ist, die bestehende Darstellung des Flächennutzungsplans von „Flächen für die Landwirtschaft“ in die Darstellung von „Grünflächen“ mit der Zweckbestimmung „Modellfluggelände“ zu ändern. Somit kann ein Standort für den Modellflugverein Eschweiler e.V. gesichert und die Aufgabe des bisherigen Standortes zum Ausbau eines interkommunalen Gewerbegebietes gesichert werden.

Am geplanten Standort wird ein Geräteschuppen für die Sportnutzung sowie als Abstell- und Lagerfläche benötigt. Die planungsrechtliche Grundlage zur Genehmigung erforderlicher baulicher Anlagen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Modellflugplatzes wird geschaffen, indem die betreffenden Flurstücke als „Grünfläche” mit der Zweckbestimmung „Modellfluggelände” dargestellt werden. Die Start- und Landebahn, der Flughafenbezugspunkt und die infrastrukturellen Einrichtungen (Schutzhütte, Zaun und Parkflächen) des Modellflugplatzes liegen im Geltungsbereich dieser Flächennutzungsplanänderung. Die Zweckbestimmung setzt einen Erhalt der Grünfläche voraus, somit wird die Inanspruchnahme von Freiraum im Sinne der übergeordneten Planung auf das für den o.g. Nutzungszweck Maß begrenzt. Die notwendigen baulichen Maßnahmen sind aufgrund ihrer Größe und Bauweise der Freizeitnutzung des Modellflugplatzes deutlich untergeordnet und funktional an den räumlichen Zusammenhang mit dem Modellflugplatz gebunden.

Eine entsprechende Eignung der Fläche für den Modellflugsport wurde im Rahmen eines Modellflug-Sachverständigengutachtens (DMFV- Modellflugsachverständiger Ludger Klegraf, Stand: 30.06.2024) nachgewiesen.

3 UMSETZUNG DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG

Das Verfahren zur Genehmigung eines Modellfluggeländes erfolgt bei der zuständigen Luftfahrtbehörde. Die dazugehörige Beantragung einer Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen auf dem zuvor genannten Gelände erfolgt über den Verein MFC Eschweiler e.V.. Für die planungsrechtliche Zulässigkeit ist die Darstellung einer Grünfläche mit der Zweckbestimmung Modellfluggelände zielführend. Dafür ist ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich, in dessen Verlauf auch Gutachten zu den Immissionsbelangen, dem Artenschutz, etc. erarbeitet werden.

Wird im weiteren Verfahren ergänzt.

3.1 Ver- und Entsorgung

Die Anforderung des geplanten Standortes entsprechen den Ansprüchen der Ver- und Entsorgung am bestehenden Modellfluggelände.

Wird im weiteren Verfahren ggf. ergänzt.

3.2 Verkehrsanbindung

Das Plangebiet soll zukünftig ausgehend von der Zufahrt am Langendorfer Hof (Wardener Straße/Kinzweiler) über die Brücke über die L 240 und die weiteren Wirtschaftswege erschlossen werden. Eine weitere Erschließung ist nicht erforderlich.

Wird im weiteren Verfahren ggf. ergänzt.

4 UMWELTBELANGE

4.1 Umweltprüfung

Im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung wird im weiteren Verfahren eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht erstellt (vgl. Teil B).

Wird im weiteren Verfahren entsprechend ergänzt.

4.2 Eingriffe in Natur und Landschaft

Im Zuge der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren wird die Eingriffs-/Ausgleichsthematik betrachtet.

Wird im weiteren Verfahren entsprechend ergänzt.

4.3 Artenschutz in der Bauleitplanung

Wird im weiteren Verfahren entsprechend ergänzt.

4.4 Boden

<u>Baugrundverhältnisse</u>

Wird im weiteren Verfahren entsprechend der Auskünfte der Träger öffentlicher Belange ergänzt.

<u>Erdbebengefährdung</u>

Wird im weiteren Verfahren entsprechend der Auskünfte der Träger öffentlicher Belange ergänzt.

<u>Altlasten</u>

Aufgrund der bisherigen Nutzung liegen keine Informationen über Altlasten oder Bodenverunreinigungen im Änderungsbereich vor.

Wird im weiteren Verfahren entsprechend der Auskünfte der Träger öffentlicher Belange ergänzt.

5 STÄDTEBAULICHE DATEN

Der Änderungsbereich der 30. Änderung des Flächennutzungsplans – Modellfluggelände – Nördlich Hehlrath – umfasst eine Fläche von ca. 2,0 ha mit folgender Unterteilung:

Nutzungsart	**Rechtswirksame Darstellung ca.**	**Geplante Darstellung ca.**
Grünflächen	-	2,0 ha
Flächen für die Landwirtschaft	2,0 ha	-
Gesamt	**2,0 ha**	**2,0 ha**

TEIL B: UMWELTBERICHT

Innerhalb eines noch zu erstellenden Umweltberichtes werden der Umweltzustand und die besonderen Umweltmerkmale im heutigen Zustand auf die jeweiligen Schutzgüter bezogen detailliert dargestellt. Die mit der Planung verbundenen Umweltveränderungen und -auswirkungen werden herausgestellt, um daraus Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen abzuleiten. Innerhalb des Umweltberichtes werden im Rahmen der Entwicklungsprognose anderweitige Planungsmöglichkeiten geprüft.

Wird im nachfolgenden Verfahrensschritt vorgelegt

Eschweiler, den 23.05.2025

gez. L. Welfers

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
III/RF Referent Projektmanagement

Vorlagen-Nummer
138/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Vorberatung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025
2.	Vorberatung	Sportausschuss	öffentlich	01.07.2025
3.	Beschlussfassung	Rat der Stadt Eschweiler	öffentlich	02.07.2025

Neubau des Sportzentrums Jahnstraße in Folge der Hochwasserkatastrophe 2021: Umfang der Beauftragung des Generalplaners (6 oder 8 Bahnen)

Beschlussvorschlag:

1. Der Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt, den Neubau des Sportzentrums mit einer 6-bahnigen Schwimmhalle finanziert aus den Mitteln des Wiederaufbauplans zu beschließen.

   (OPTIONAL: Darüber hinaus empfiehlt er, der Neubauplanung zu Lasten der Aufenthaltsfläche / des Beckenumlaufs zwei zusätzliche Bahnen - finanziert aus städtischen Eigenmitteln - zugrunde zu legen. Die hierfür notwendigen Mittel in Höhe von 356.000 T investiv sowie die ergebnisrelevanten Folgekosten von geschätzt ca. 120.000 € bis 145.000 € pro Jahr werden im Zuge der Haushaltsplanung 2026 ff. berücksichtigt.)

2. Der Sportausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt, den Neubau des Sportzentrums mit einer 6-bahnigen Schwimmhalle finanziert aus den Mitteln des Wiederaufbauplans zu beschließen.

   (OPTIONAL: Darüber hinaus empfiehlt er, der Neubauplanung zu Lasten der Aufenthaltsfläche / des Beckenumlaufs zwei zusätzliche Bahnen - finanziert aus städtischen Eigenmitteln - zugrunde zu legen. Die hierfür notwendigen Mittel in Höhe von 356.000 T investiv sowie die ergebnisrelevanten Folgekosten von geschätzt ca. 120.000 € bis 145.000 € pro Jahr werden im Zuge der Haushaltsplanung 2026 ff. berücksichtigt.)

3. Der Rat der Stadt Eschweiler nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt den Neubau des Sportzentrums mit einer 6-bahnigen Schwimmhalle finanziert aus den Mitteln des Wiederaufbauplans.

   (OPTIONAL: Darüber hinaus werden der Neubauplanung zu Lasten der Aufenthaltsfläche / des Beckenumlaufs zwei zusätzliche Bahnen - finanziert aus städtischen Eigenmitteln - zugrunde gelegt. Die hierfür notwendigen Mittel in Höhe von 356.000 T investiv sowie die ergebnisrelevanten Folgekosten von geschätzt ca. 120.000 € bis 145.000 € pro Jahr werden im Zuge der Haushaltsplanung 2026 ff. berücksichtigt.)

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 06.06.2025 gez. Leonhardt	gez. Vogelheim	gez. Duikers
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:

Anlass
Der Abriss und Wiederaufbau des durch die Flut stark beschädigten Sportzentrums Jahnstraße (Hallenbad, Turnhalle und Nebenflächen) ist am 18.05.2022 im Rat der Stadt Eschweiler beschlossen worden.
Zum Zwecke der Neuplanung im Rahmen des zukunftsfähigen Wiederaufbaus hat die Stadt Eschweiler in enger Zusammenarbeit mit den das Sportzentrum nutzenden Vereinen sowie der Badleitung ein auf die Eschweiler Bedürfnisse zugeschnittenes Raumprogramm entwickelt, welches am 27.09.2023 durch den Rat der Stadt Eschweiler beschlossen wurde.
Eine auf dieser Basis erstellte Auslobung zur Durchführung eines RPW-konformen Wettbewerbs beschloss der zuständige Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss in seiner Sitzung vom 22.02.2024. Gegenstand des Wettbewerbs sollte bezogen auf das Hallenbad als Hauptvariante ein Hauptbecken von 8 Bahnen à 25m sein und - vor dem Hintergrund der noch zu prüfenden Finanzierbarkeit - ergänzend in einer Nebenvariante 6 Bahnen à 25m.
Auf die Sitzungsunterlagen (Vorlage 030/24) wird ferner verwiesen.

Der Wettbewerb wurde als Generalplanungswettbewerb unter Einbeziehung insbesondere der Technischen Gebäudeausstattung (TGA) und der Freianlagenplanung konzipiert. Das Wettbewerbsgebiet umfasst aufgrund der Notwendigkeit der Vergrößerung des Baufeldes auch Teile des aktuellen Straßenraums, der somit mit überplant wird. Eine weitere Vergrößerung des Plangebietes war nicht möglich.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs wurden mit Vorlage Nr. 026/25 vorgestellt. Den 1. Preis erhielt die Arbeit 5014 von a+r Generalplanung GmbH aus Stuttgart, gemeinsam mit Faktorgruen Landschaftsarchitektur sowie CSZ Ingenieurconsult TA GmbH & Co KG.

Das weitere Vorgehen sieht die Fortführung des Verhandlungsverfahrens und die sich anschließende Beauftragung gem. § 14 VgV unter Zugrundelegung des Preisgerichtsergebnisses vor. Zunächst erfolgt die Verhandlung vergaberechtskonform ausschließlich mit dem 1. Preissieger. Die Durchführung des Verhandlungsverfahrens obliegt der Wiederaufbaugesellschaft, die nach Abschluss des Wettbewerbs und erfolgter Varianten-Entscheidung die Federführung des Projektes übernehmen und auch die entsprechenden Aufträge eigenständig abschließen wird. Sie wird sich hierzu aus Gründen der Rechtssicherheit der Zuarbeit einer externen Kanzlei bedienen.

Des Weiteren wird im Zuge der Verhandlung der Kostenrahmen gem. HOAI für das Gesamtneubauvorhaben verhandelt. Zum Fortgang des Verhandlungsverfahrens ist die Entscheidung, ob 6 oder 8 Bahnen gebaut werden sollen, nunmehr erforderlich, da sich hieraus unterschiedliche anrechenbare Kosten (= unterschiedliche vertraglich vereinbarte Projektbudgets und Honoraransprüche) ergeben.

Um eine Entscheidung zu ermöglichen, hat der Preissieger in diesem Zuge vor dem abschließenden „Durchkalkulieren“ seines Angebotes zum Gesamtprojekt einen Kostenvergleich der Herstellungskosten dieser beiden Varianten erstellt.

Parallel dazu hat die Verwaltung eine Abschätzung der unterschiedlichen Betriebskosten aufgrund der sich ändernden Menge aufzubereitenden Wassers bei 8 Bahnen auf Basis von Referenzwerten erstellt, um die aus der Entscheidung resultierende jährliche haushalterische Mehrbelastung zu ermitteln.

Förderfähigkeit
Mit Schreiben vom 24. Juli 2023 teilte das für den Wiederaufbau zuständige Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung NRW mit, dass für den Wiederaufbau des Sportzentrums die (bereits vor der Flut bestehende) Wettkampfkategorie C als Maßstab herangezogen werden dürfe. Diese sieht ein Becken von 6 Bahnen à 25 m vor. Damit bleibt die Erweiterung von 5 auf 6 Bahnen ohne Auswirkungen auf die Förderquote von 100%. Die Mehrkosten für weitere 2 Bahnen müssten durch den städtischen Haushalt getragen werden.

Bauliche Voraussetzungen
Der Preissieger hat das Hauptbecken im rückwärtigen Grundstücksteil (in etwa dem heutigen Standort der Turnhalle) platziert. Gemäß Aufgabenstellung der Wettbewerbsauslobung hat er dabei die Variante „8 Bahnen“ als Planungsgrundlage zu Grunde gelegt, aber die Möglichkeit der Reduktion auf 6 Bahnen nachgewiesen. Aus der Planbeschreibung geht hervor, dass die Reduktion „durch einfache Verkleinerung der Schwimmhalle unter Beibehaltung der Gebäudestruktur erreicht werden“ kann. Dies bedeutet, dass die Gebäudekubatur nahezu unverändert bliebe.

Durch dieses Vorgehen ist eine Umsetzbarkeit sowohl von 8 wie auch von 6 Bahnen – wie im Wettbewerbsverfahren gefordert – gegeben. In der Variante 8 Bahnen weist der Umlauf die normgerecht minimal geforderte Breite von 3,5 m auf. Sofern die Variante 6 Bahnen gewählt wird, vergrößert sich der Beckenumlauf und damit der Aufenthalts- und Zuschauerbereich um rund 2 x 2,5m Bahnbreite = 5 m, was auf einer Länge von 25 m einem zusätzlichen Platzangebot von 125 m² entspricht. Die Wasserfläche würde spiegelbildlich um 125 m² sinken.

Investitionskosten
Die detaillierte Kostenaufstellung liegt noch nicht vor und wird zudem Gegenstand der laufenden Verhandlungen werden. Zur Ermöglichung der Diskussion hat der Preissieger einen Vor-Auszug der Grobkostenermittlung eingereicht, der unter den folgenden Prämissen steht:

- prognostizierte Kosten der Kostengruppe 300 (Bauwerk und –konstruktion) und KG 400 (technische Anlagen) mit Stand April 2025
- berücksichtigt sind Eingangsbereich, Schwimmhalle, Sporthalle, Neben- und Technikräume sowie die Tiefgarage
- konventionelle Gründung mit Streifen- und Einzelfundamenten
- Untergeschosse in konventioneller Bauweise
- Außenanlagen und Verkehrsraum nicht enthalten
- ohne Abbruchkosten und Kosten für den Baugrubenverbau

Diese Prämissen beeinflussen die Investitionskosten im Vergleich der Varianten nicht, da sie für beide Varianten gleichermaßen gelten und sich auch auf beide Varianten gleich auswirken (da die Gebäudekubatur nahezu unverändert bleibt). Im Laufe der weiteren Verhandlungen können sich hieraus bezogen auf das Gesamtprojektbudget allerdings Auswirkungen ergeben.

Aufgrund des laufenden Verhandlungsverfahrens ist eine Veröffentlichung des Vor-Auszugs nicht statthaft. Nachfolgend sind die Ergebnisse in einer Gegenüberstellung zusammengefasst:

	Variante 8 Bahnen	**Variante 6 Bahnen**	**Differenz** (=Haushaltsbelastung / Eigenanteil)
KG 300+400 netto	24.975.000 €	24.745.000 €	230.000 €
KG 700 (Planungskosten) netto	7.492.500 €	7.423.500 €	69.000 €
Summe netto	**32.467.500 €**	**32.168.500 €**	**299.000 €**
zzgl. MwSt 19 % (vereinfacht)	6.168.825 €	6.112.015 €	56.810 €
Summe brutto	38.636.325 €	38.280.515 €	355.810 €
gerundet	**38,64 Mio. €**	**38,28 Mio. €**	**356 T€**

Folglich betrüge im Falle der Entscheidung für die Variante 8 Bahnen der städtisch zu tragende Eigenanteil rund 356 T€. Im Falle der Variante 6 Bahnen fällt kein Eigenanteil an.

Eine Aktualisierung des Gesamtprojektbudgets ist auf Basis des Vor-Auszuges noch nicht möglich, da wesentliche Prämissen und Angebotsvoraussetzungen noch nicht vorliegen (s.o.). Im genehmigten Wiederaufbauplan sind für Abbruch, Neubau und Außenanlagen /Verkehrsanlagen Mittel in Höhe von 50,75 Mio. € vorgesehen.
Eine auf Basis des Vor-Auszuges vorgenommene Abschätzung / Hochrechnung ergäbe eine Überschreitung dieses Budgets von rund 15 %, was innerhalb des Schwankungsbereichs der Leistungsphase 3 läge (aktuell liegt Leistungsphase 1 – 2 vor). Das weitere Verhandlungsverfahren sowie die Verifizierung der o.g. Prämissen bleiben daher abzuwarten.

Laufende Kosten (Betriebskosten, Abschreibungen und Zinsen)
Neben den Investitionskosten sind für die wirtschaftliche Bewertung der Varianten die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten zu ermitteln, die jährlich durch den städtischen Haushalt zu tragen sind.

Es wird davon ausgegangen, dass durch die zusätzlichen zwei Bahnen kein weiterer Personalbedarf entsteht. Folglich sind in der Unterschiedsbetrachtung der Varianten die Energie- und Betriebskosten für Strom, Wärme und Wasser (Verdunstung) inkl. Kosten für die Wasseraufbereitung sowie die Abschreibungen und Zinsen heranzuziehen.

Eine Energie- und Betriebskostenberechnung liegt noch nicht vor und kann im Zuge der Angebotserstellung durch den Preissieger nicht beigebracht werden, da die vertiefte Einbindung der entsprechenden Fachplaner im Planungsverfahren erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann (in der Regel erst zum Ende der Leistungsphase 3).

Alternativ hat die Verwaltung daher eine Betriebskostenabschätzung auf Basis von Referenzwerten des Bundesinstituts für Sportwissenschaften sowie der Deutschen Gesellschaft für Badewesen erstellt.
Auf Basis dieser Referenzwerte ergeben sich bei derzeitigem Preisniveau (Arbeitspreis Strom: 0,29 € pro kWh, Wärme 0,14 € pro kWh und Wasser 1,79 € pro m³) Energie- und Betriebskosten von zwischen 100 T€ und 180 T€ brutto pro Jahr. Wesentlicher Kostenbestandteil sind dabei die Kosten für Wärme, die ca. 50 % der Summe ausmachen.

Im Zuge des Neubaus wird großer Wert auf die Ressourceneffizienz des Neubaus und der technischen Anlagen gelegt. In der Folge geht die Verwaltung davon aus, dass sich die Betriebskosten für den Neubau eher im unteren Drittel des o.g. Durchschnittswertes bewegt.

Folglich ist mit jährlichen Mehr-Betriebskosten in der Variante 8 Bahnen von ca. 100 T€ bis 125 T€ zu rechnen.

Hinzu treten die Zinsaufwendungen sowie der Abschreibungsanteil auf die o.g. zusätzliche Investitionssumme von ca. 356 T€, sodass sich der jährliche städtische Mehraufwand bei Realisierung von 8 statt 6 Bahnen ergibt [unterstellter Zinssatz: 3,5 % p.a., AfA-Nutzungsdauer 50 Jahre]:

Energie- und Betriebskosten:	ca. 100.000 € bis 125.000 €
Zinsen:	ca. 12.500 €
Abschreibung:	ca. 7.100 €
Summe:	ca. 119.600 € bis 144.600 €
gerundet:	**ca. 120 T € bis 145 T€**

Sportfachliche Bewertung
Der Neubau der Schwimmhalle wird in beiden Varianten eine sportfachliche Verbesserung gegenüber der Situation vor dem Hochwasser darstellen. Das „alte Hallenbad" hat die aktuelle Wettkampfkategorie C nur noch aufgrund von Bestandsschutztatbeständen erfüllt.

Mit dem Neubau der Sporthalle werden die Voraussetzungen für die Zulassung gem. Wettkampfkategorie C in der aktuellen Fassung in beiden Varianten erfüllt. Darüber hinaus wurden diverse Verbesserungen insbesondere für den Trainingsbetrieb fördermittelkonform berücksichtigt. Die nächsthöhere Wettkampfkategorie B wird nur durch die Variante 8 Bahnen erfüllt.

Der Schwimmverein Wasserfreunde Delphin Eschweiler e.V. möchte zukünftig Wettkämpfe in der Wettkampkategorie B durchführen. Hierdurch könnten verschiedenste nationale Meisterschaften (vor allem im Synchronschwimmen), als auch überregionale Meisterschaften (NRW-Meisterschaften) auch in Eschweiler durchgeführt werden. Bei lediglich 6 Bahnen wäre die Durchführung solcher Veranstaltungen zukünftig nicht möglich.

Die von den Vereinen gewünschten zusätzlichen zwei Bahnen dienen – neben natürlich ebenfalls verbesserten Wettkampfbedingungen – insbesondere der Verbesserung der Trainingssituation und –kapazität. Die Erweiterung um zwei Bahnen käme dabei auch dem Schulschwimmen und dem „öffentlichen Badebetrieb“ sowie dem Parallelbetrieb zweifellos zu Gute.

Das Freibad, welches derzeit ganzjährig genutzt wird, besitzt ein Sportbecken mit 6 Bahnen à 33,3 Metern, sowie ein Erlebnisbecken. Genutzt wird das Bad von den Schulen, Vereinen und den öffentlichen Badegästen. Die Schulen sowie die Öffentlichkeit nutzen das Bad am Vormittag parallel. Unter Berücksichtigung des lehrplanmäßigen Bedarfs, ist das Freibad während des Schulschwimmens nahezu vollständig ausgelastet. Die verbleibenden ein bis zwei Bahnen, sowie ein kleiner Teil des Erlebnisbeckens steht dann der Öffentlichkeit zur Verfügung. Die Vereinsnutzung erfolgt wochentags ab 18 Uhr. In dieser Zeit ist das Bad vollständig ausgelastet. Im neuen Hallenbad wird neben dem Sportbecken und dem Erlebnisbecken auch ein zusätzliches Lehrschwimmbecken vorhanden sein. Hierdurch ist der lehrplanmäßig vorgeschriebene Bedarf für das Schulschwimmen, auch unter einer zu erwartenden Steigerungen bei den Zügigkeiten der Schulen, auch bei 6 Bahnen gewährleistet.

Wie oben beschrieben, ist aufgrund der baulichen Begebenheiten zu beachten, dass die beiden zusätzlichen Bahnen zu Lasten des dann „nur noch“ normgerechten Umlaufs und der Aufenthaltsflächen gehen.
Insbesondere die in der Variante 6 Bahnen gewonnenen zusätzlichen Aufenthaltsflächen stellen gegenläufig zur unbestrittenen Qualitätsminderung bei „nur“ 6 Bahnen daher gleichsam auch einen sportfachlichen Mehrwert für den öffentlichen Badebetrieb und das Schulschwimmen, aber auch für den Trainings- und Wettkampfbetrieb (mit Blick auf die Zuschauer, Betreuer etc.) dar.

Finanzielle Auswirkungen:
Im Rahmen des genehmigten Wiederaufbauplanes sind für den Abbruch sowie die Planung und Errichtung des Neubaus inkl. der Außenanlagen und des Verkehrsraums Mittel in Höhe von 50,75 Mio. € vorgesehen. Unter Anrechnung bereits geleisteter Versicherungszahlungen in Höhe von 5 Mio. € ergibt sich danach eine Fördersumme in Höhe von 45,75 Mio. Euro. Nach aktuellem Planungsstand (Vorentwurfsstand des Wettbewerbs) ist zunächst keine Aktualisierung des Förder-Projektbudgets notwendig. Die Ergebnisse des Verhandlungsverfahrens bleiben zur weiteren Bewertung der Auskömmlichkeit des Budgets abzuwarten.

Im Falle der Weiterverfolgung der Variante „8 Bahnen“ ist der finanzielle Mehrbedarf gegenüber der Variante 6 Bahnen nicht förderfähig. Insoweit wäre dieser (investive) Mehrbedarf in Höhe von 356 T€ zu Lasten des städt. Haushaltes im Rahmen der kommenden Haushaltsaufstellung in der Finanzplanung zu berücksichtigen.

Nach Inbetriebnahme des Objektes belasten zusätzliche Aufwendungen für Energie- und Unterhaltung sowie für Zinsen und Abschreibung in Höhe von jährlich insgesamt rund 120 bis 145 T€ den Ergebnisplan (ohne Berücksichtigung von Zinsaufwendungen für die letztlich aufgrund der Haushalts- und Kassenlage ebenfalls notwendige Finanzierung über Liquiditätssicherungskredit).

Alle o.g. Beträge verstehen sich brutto. Für das Schwimmbad besteht im Rahmen des BgA „Bäderbetrieb“ eine anteilige Vorsteuerabzugsberechtigung.

Personelle Auswirkungen:
- keine -

Anlagen:
1. Preis Präsentationspläne
Schreiben Ministerium v. 24.07.2023

1. Preis

43 24 43



SPORTZENTRUM JAHNSTRASSE

KONZEPTION

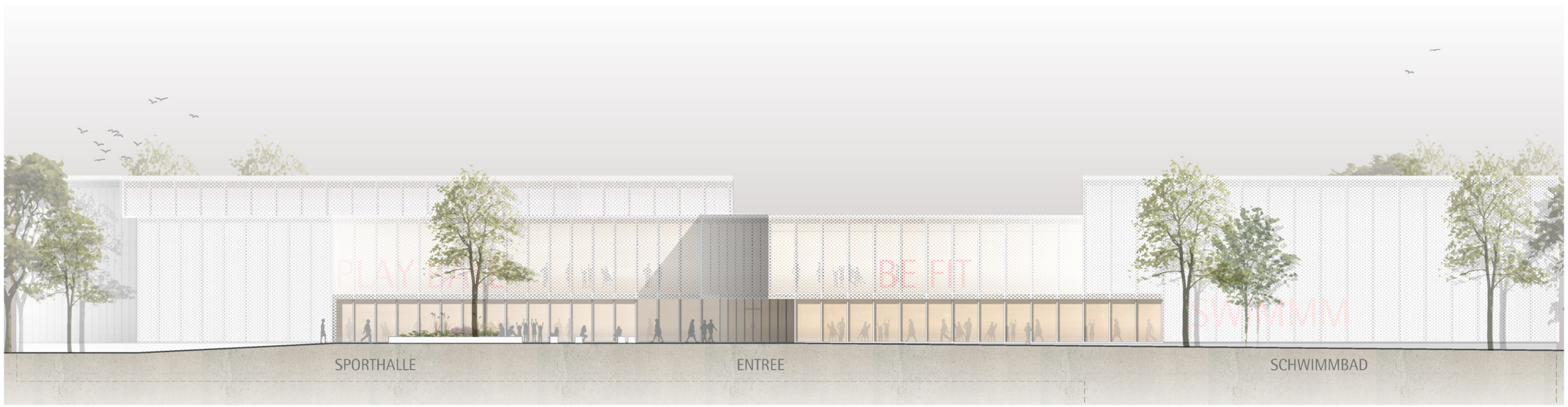
Der Ersatzneubau für das durch die Flutkatastrophe im Jahr 2021 stark beschädigte „Sportzentrum Jahnstraße" in Eschweiler soll an gleicher Stelle neu errichtet werden. Der Neubau bietet die einmalige Chance mit dem Neubau dem Quartier zwischen Grundschule im Norden, Einkaufszentrum im Osten und Wohnbebauung im Süden neue städtebauliche Impulse zu geben und die bisherigen räumlich und funktionalen Defizite des Bestandsgebäudes zu beheben. Das Hallenbad mit Sporthalle ist ein klassisches Sportzentrum für Schulen, Vereine und die Öffentlichkeit. Eine Vielzahl an Angeboten für zahlreiche Badeaktivitäten, Schul- und Vereinssport und Kurse können durch die optimale Lage und die gute Anbindung an das Wege- und ÖPNV-Netz genutzt werden. Für die Zukunft ist gewünscht, zur Stärkung der Erholungs- und Freizeitfunktion des Hallenbades eine Sauna auf dem Dach bereits im Wettbewerb darzustellen.

STÄDTEBAU

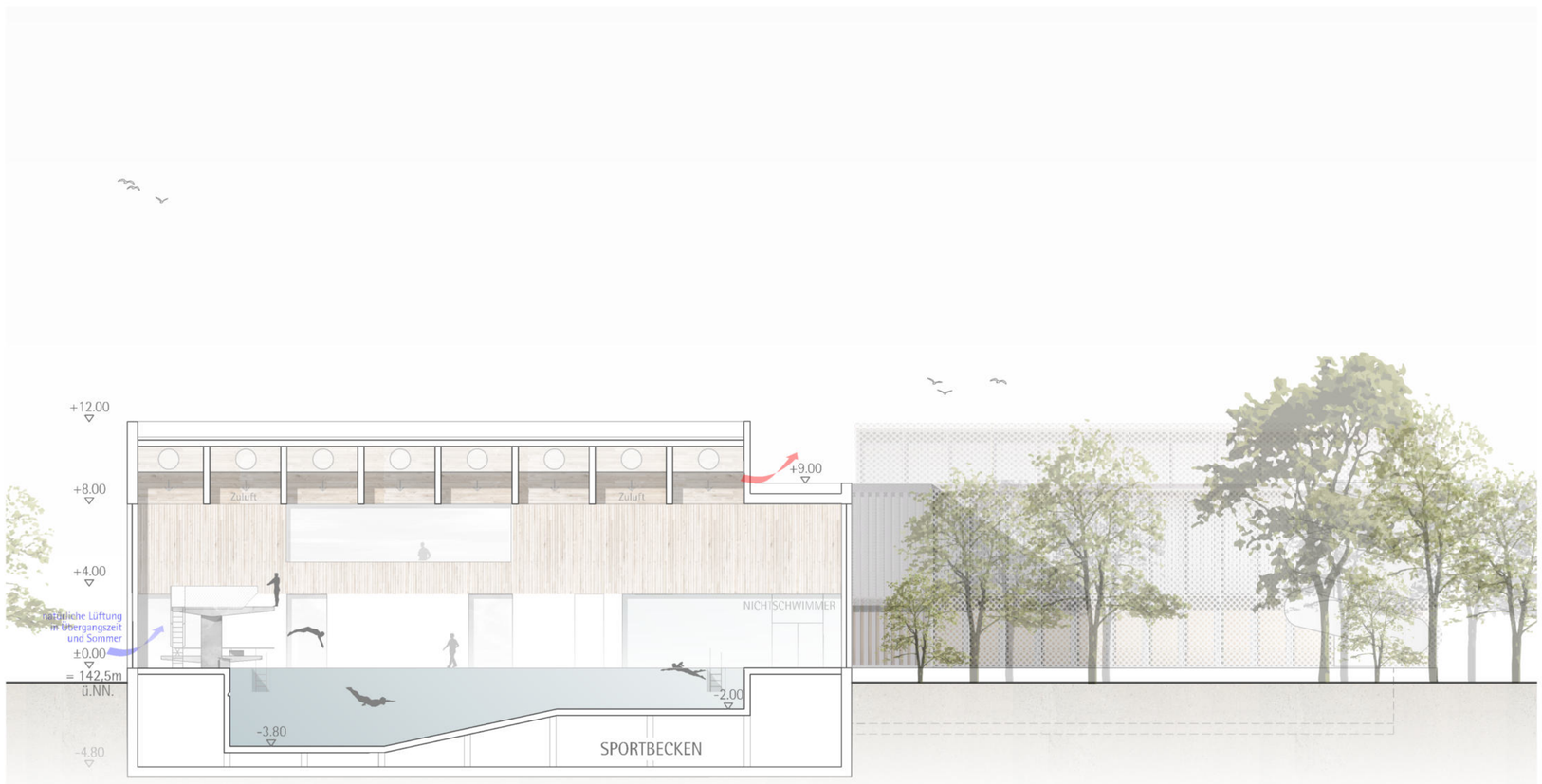
Für das neue Sportzentrum Jahnstraße schlagen wir einen polygonalen Baukörper vor, der als Vermittler im heterogen geprägten Umfeld wirkt, und im Unterschied zum heutigen Bestandsgebäude stärker raumbildend in Erscheinung tritt. Die unterschiedlichen Ausrichtungen der Dreifeldsporthalle im Osten an der Jahnstraße und die der Schwimmhalle im Westen in Richtung Steinstraße formt den Baukörper. Der im Zwischenraum entstehende Gebäudeversatz definiert zum einen das Entree in Richtung Grundschule im Norden-Osten und zum anderen den geschützten Grünbereich des Hallenbades nach Süd-Westen. Alle Wegebeziehungen werden auf dem zentralen und großzügig gestalteten Vorplatz zusammengeführt. Dieser empfängt als Treffpunkt die Badegäste, Schüler*innen und Sportler*innen und leitet diese in das Eingangsfoyer.



LAGEPLAN M 1:500



ANSICHT NORD M 1:200

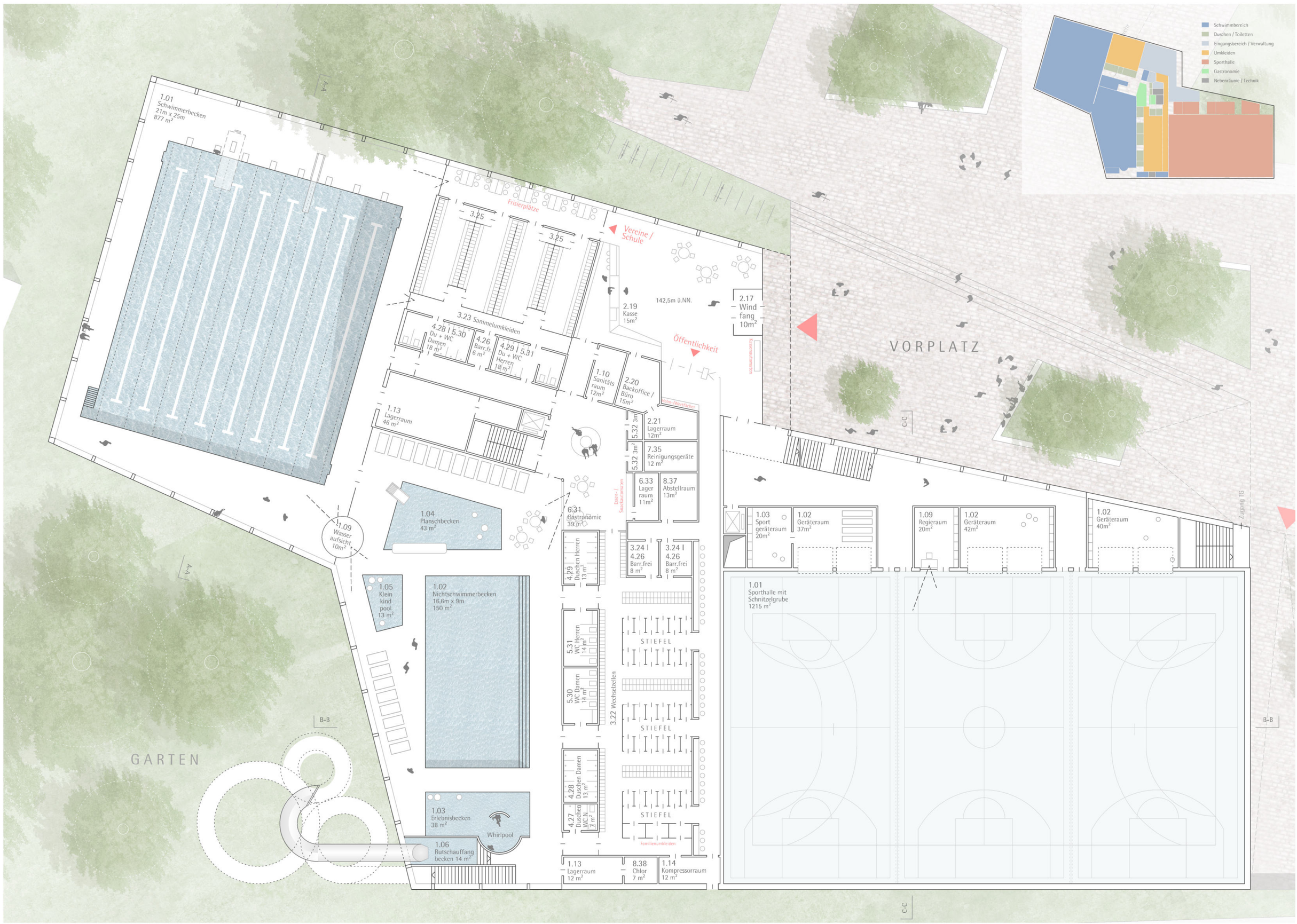


SCHNITT A - A M 1:200

ARCHITEKTUR

Das Sportzentrum ist übersichtlich, funktional und wirtschaftlich als offenes und einladendes Haus konzipiert. Die Baumasse wird auf ein Minimum reduziert. Eine Ausrichtung der Wasserflächen nach Süd-Westen mit Blickbeziehungen zum geschützten Grünraum und die Ausrichtung der Dreifeldhalle nach Süd-Osten bestimmt die Gebäudestruktur. Die Besucher gelangen über den Vorplatz zum kombinierten Kassenbereich des Schwimmbads und Eingang der Sporthalle. Von hier aus werden alle Bereiche auf kurzem Weg erschlossen.

Alle Umkleide- und Sanitärbereiche des Schwimmbades befinden sich im Erdgeschoss mit direkten und kurzen Wegen in die Schwimmhalle. Die Umkleide- und Sanitärbereiche der Sporthalle liegen im 1. Obergeschoss direkt darüber und werden durch eine großzügige, einläufige Treppe angebunden. Ein barrierefreier Personenaufzug verbindet alle Ebenen. Durch die Zusammenlegung und Konzentration der Nebenräume der beiden Nutzungseinheiten im Zentrum des Gebäudes ergeben sich vielfältige Synergieeffekte. Der Fitness-/ Gymnastik- und Schulungsbereich in der Mitte des Gebäudes kann sowohl unabhängig als auch gemeinsam genutzt werden. Der im Obergeschoss an der Nord-Westseite optional verortete Saunabereich wird über die zweite Treppe an den Umkleidebereich im Erdgeschoss angebunden. Saunen und Ruhebereiche orientieren sich zum geschützten Außenbereich der Dachterrasse nach Süden. Über die Sanitärspangen gelangen die Badegäste in die lichtdurchflutete Badehalle direkt zum 50 m Becken mit Ausblick ins Freie. Der Nichtschwimmerbereich mit Liegeflächen steht im direkten räumlichen Bezug. Der Kleinkinderbereich wird durch den Bademeisterraum räumlich abgegrenzt und erhält eine eigene atmosphärische und kindergerechte Ausstattung. Der Bademeisterraum ist so angeordnet, dass er die gesamte Badeebene überblicken kann. Die darzustellende Reduzierung der 8 Schwimmbahnen auf 6 Schwimmbahnen kann durch einfache Verkleinerung der Schwimmhalle unter Beibehaltung der Gebäudestruktur erreicht werden.



GRUNDRISS ERDGESCHOSS M 1:200



ANSICHT WEST M 1:200

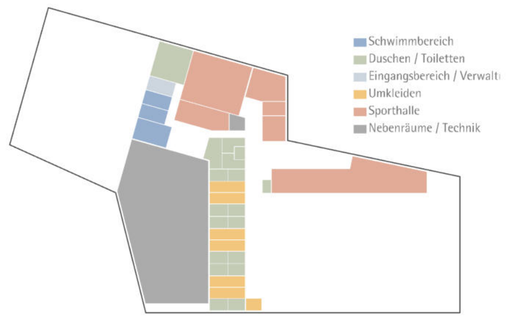


MATERIALITÄT UND NACHHALTIGKEIT

Bei der Konzeption des Hallenbads stehen die Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz im Vordergrund. Dies bedeutet eine ökonomische, ökologische, nachhaltige Bauweise, wenn möglich CO2 neutral. Entsprechend werden weitestgehend Materialien eingesetzt, die recycelfähig und wiederverwendbar im Kreislauf sind. Das sind Holz als Tragwerk und Ausbaumaterial, Recyclebeton und im Inneren naturbelassene und robuste Materialien wie Steinzeugfliesen, Keramik und Glas. Der Innenraum ist geprägt durch die vorgefertigte Deckenkonstruktion und Wandverkleidungen aus Holz, die akustisch wirksam für eine gedämpfte und entspannte Atmosphäre sorgen.

KONSTRUKTION

Das Dachtragwerk, die geschlossenen Wandflächen und die Stützen der Schwimmhalle und der Dreifeldhalle werden als Holzbau realisiert. Vorgefertigte Pi-Elemente, die aus BSH-Trägern im Verbund mit mehrfach verleimten Brettsperrholzplatten oberflächenfertig vorgefertigt werden, überspannen die Sportstätten. Die Trägerplatten werden präzise an schlanke Holzstützen aus BSH angeschlossen. Der zweigeschossige Zwischenbereich wird als Massivkonstruktion im Skelettbau mit aussteifenden Wandscheiben ausgebildet. Das Untergeschoss mit der Technikzentrale und den Becken, Technikzentrale und Tiefgarage werden als klassische Ortbetonkonstruktionen in WU-Bauweise ausgebildet.



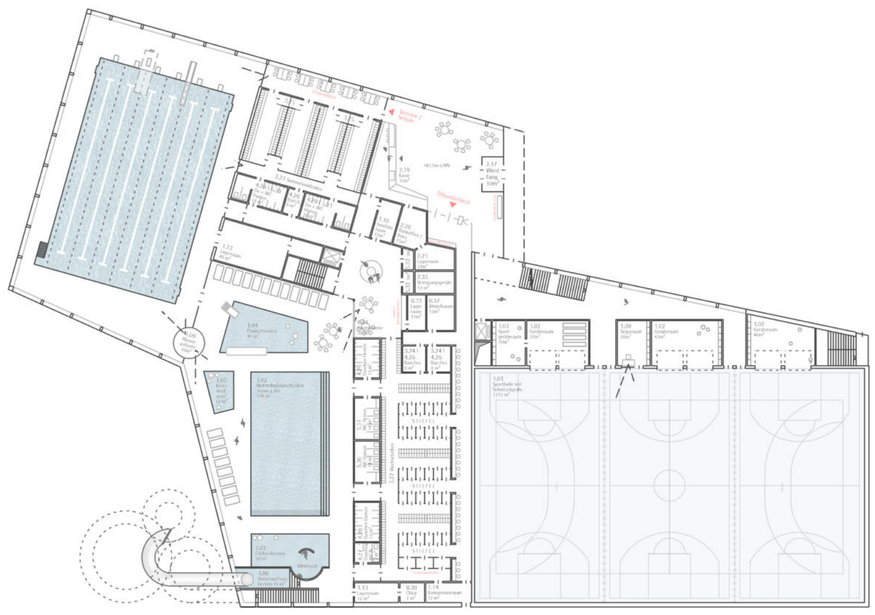
GRUNDRISS OBERGESCHOSS 1:200



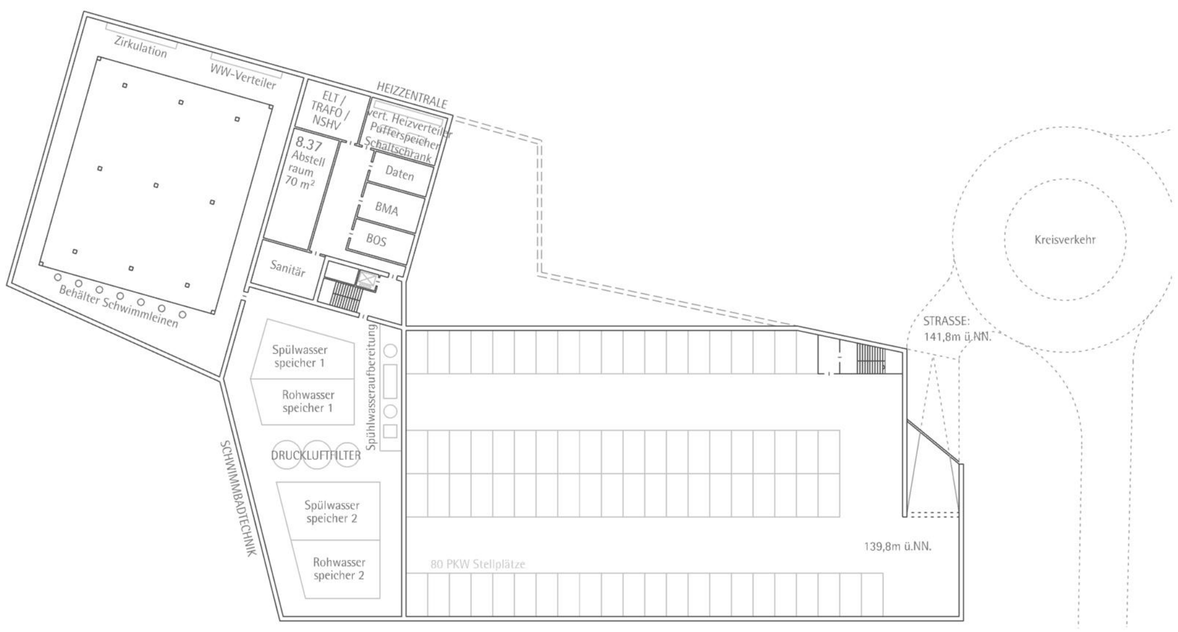
ANSICHT OST M 1:200



SCHNITT C - C M 1:200



GRUNDRISS EG 6 BAHNEN 1:500



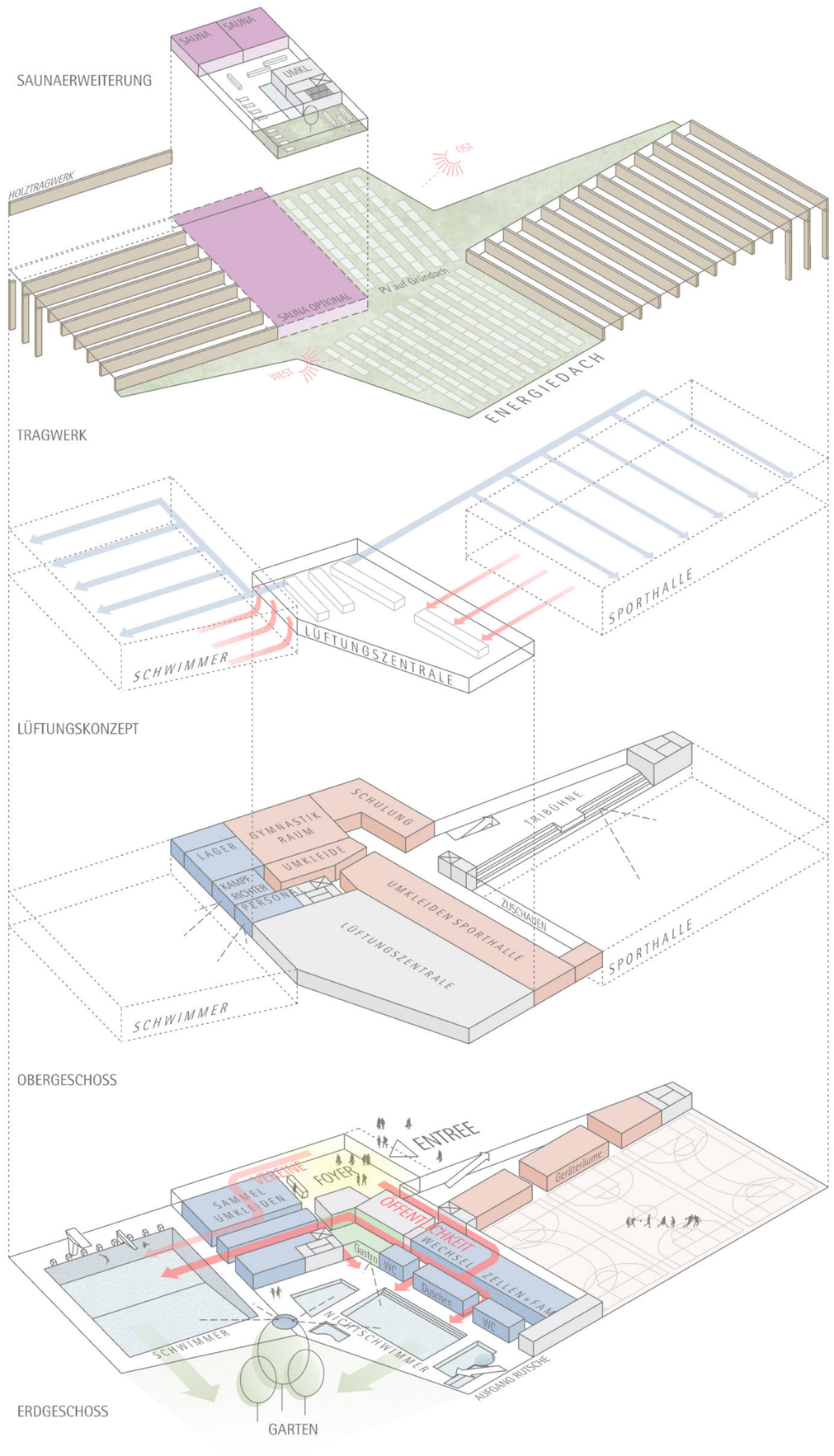
GRUNDRISS UNTERGESCHOSS 1:500

KLIMAKONZEPT

Das Klimakonzept für das Sportzentrum verfolgt das Ziel, negative Umwelteinflüsse, den Energieverbrauch im Betrieb des Gebäudes, die CO2-Emissionen und die Betriebskosten zu minimieren und natürliche Ressourcen zu nutzten. Voraussetzung dafür ist ein optimierter Gebäudeentwurf mit einem guten A/V-Verhältnis und einem minimierten Flächen-/Volumen-Verhältnis.

Die modernen energiesparenden Bauweisen mit hohen Gebäudedichtigkeiten, guten u-Werten und Dreifachverglasungen machen den Kondensatausfall und die damit zusammenhängende Begrenzung der Raumluftfeuchte weniger prioritär. Insgesamt muss man wissen, dass der Energieverbrauch einer Schwimmhalle aus den Transmissionsverlusten und aus den Verdunstungswärmemengen bestehen.

In Anlehnung an die Empfehlungen des Passivhausinstitutes für Schwimmbäder wurde ein geändertes Konzept zugrunde gelegt. Damit ändert sich die das Lüftungskonzept zu herkömmlichen Konzepten diametral. Der Luftwechsel begrenzt sich hier ausschließlich durch die Behaglichkeitskriterien und die Ablüftung von Schadstoffen wie Chlorgasen nach DIN 2089. Eine Zusatzluftmenge zur Beheizung beziehungsweise zum Umluftbetrieb ist nicht erforderlich. Während früher die Zuluft warm im unteren Bereich eingeblasen und eine Durchmischung akzeptiert wurde, wird heute eine Schichtung angestrebt, so dass über der verdunstenden Wasserfläche eine kühlere Luftschicht mit höherer Feuchte steht. (reine Verdrängungslüftung) Im darüberliegenden Raumvolumen können ohne größere Energieverluste höhere Temperaturen akzeptiert werden, womit die relative Feucht sinkt. Die Abluft wird im unteren Bereich in Beckennähe abgesaugt. Damit werden die Feuchte und die Chlorgase direkt an der Quelle beseitigt und breiten sich nicht über den kompletten Raum aus. Die höhere Luftfeuchte über dem Becken reduziert die Verdunstung und damit den latenten Wärmeverlust. Im oberen Bereich der Halle wird warme trockene Luft nachgeführt.





ANSICHT SÜD M 1:200



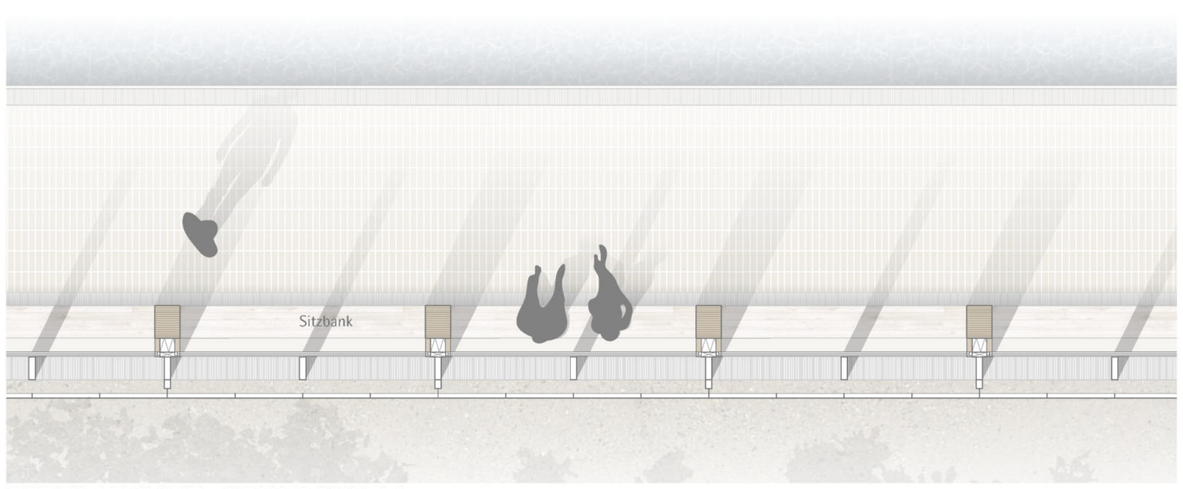
Die Schwimmbadtechnik mit Wasseraufbereitung und Schwallbehältern sowie Wärmerückgewinnung wird im Untergeschoss in der Nähe der Becken platziert, sodass kurze Wege und geringe Druckverluste entstehen. Die Lüftungsgeräte befinden sich im 1.OG womit auch kurze Luftwege und ebenfalls geringe Druckverluste möglich sind. Auf Grund der unterschiedlichen Klimaanforderungen ist die räumliche Trennung von Sportbecken und Freizeitbereich energetisch vorteilhaft.

Die Gebäudehülle wird streng nach Passivhausrichtlinien errichtet. Damit ist die Einhaltung einer Grenzfeuchte aus bauphysikalischen Gründen eher sekundär und es können höhere Luftfeuchtigkeiten akzeptiert werden. Weiterhin sind höhere Raumlufttemperaturen akzeptabel. Beide Ansätze führen zu geringerer Wasserverdunstung und damit einem geringeren Lüftungsbedarf. Die Lüftungsanlagen werden mit hochwirksamen Plattenwärmetauschern (Rekuperatoren) WRG größer 80% und damit ohne Feuchterückgewinnung ausgestattet.

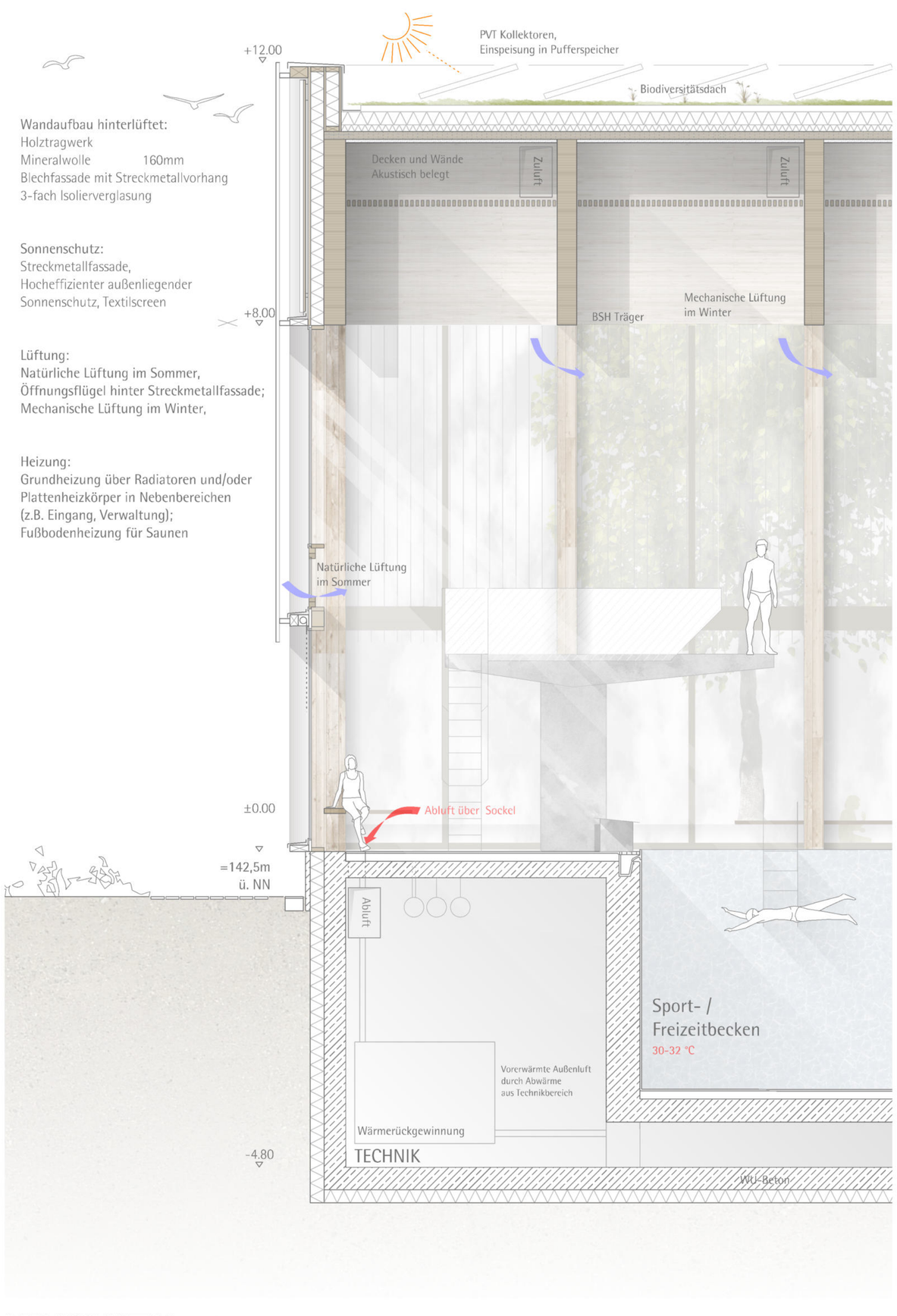
Um den Heizwärmebedarf zu decken, sind Flächenheizungen in Form von Fußbodenheizung möglich. Das ermöglicht den Einsatz einer Wärmepumpe und für die Zukunft die Nutzung von „kalter Nahwärme". Für viele Wochen im Jahr wäre aus thermischen Gründen eine natürliche Lüftung denkbar. Dieser Gedanke wird durch zusätzliche sehr einfach gehaltene Abluftanlagen mit natürlicher Nachströmung an der Fassade realisiert. Damit kann die zentrale Lüftungstechnik auf das notwendige Minimum für die kalten Monate dimensioniert werden und es besteht eine Option für hohe Feuchtelasten und Temperaturen. In allen Funktionsflächen erfolgt eine Luftführungs- bzw. eine Überdruckregelung von den trockenen zu den feuchten Bereichen. Eine Abwasser Wärmerückgewinnung mit Wärmepumpe wird vorgesehen.

Alle wirtschaftlich geeigneten Dachflächen werden mit PV Modulen belegt wobei großteils PV-T Module (PV thermisch) zum Einsatz kommen, deren Wirkungsgrad durch nutzbare Wärmeabfuhr noch verstärkt wird.

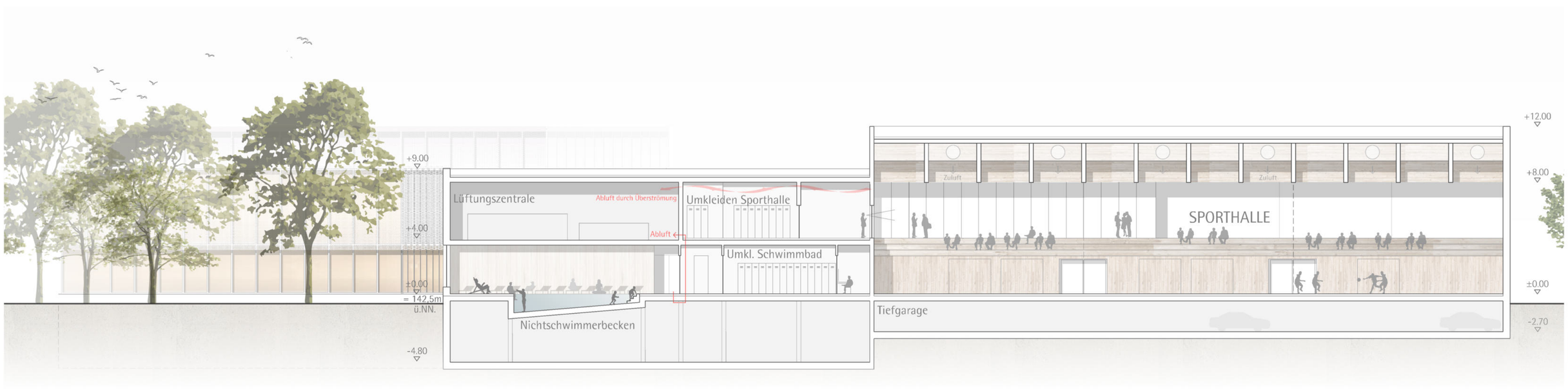




DETAILANSICHT- GRUNDRISS M 1:50



DETAILSCHNITT M 1:50



SCHNITT B - B M 1:200

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Digitalisierung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Ministerin

MHKBD Nordrhein-Westfalen | 40190 Düsseldorf

Frau Bürgermeisterin
Nadine Leonhardt
Rathaus der Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

24. Juli 2023

Ihr Anschreiben 15. Juni 2023 / Eingang: 23. Juni 2023

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

haben Sie herzlichen Dank für Ihr oben genanntes Anschreiben, in welchem Sie eine Anfrage hinsichtlich des Wiederaufbaus des während der Starkregen- und Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 zerstörten Hallenbades an mein Haus richten.

Bevor ich zur eigentlichen Beantwortung komme, bedanke ich mich sehr herzlich, dass Sie, wie ich im Nachgang erfahren habe, am 19. Juli 2023 Ihren Urlaub unterbrochen haben, um meinen Besuch in Eschweiler zu begleiten: Es geht voran in Eschweiler und ich danke Ihnen und Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den Einsatz in für Eschweiler wirklich herausfordernder Zeit. Damit machen Sie vielen Menschen, die im privaten Wiederaufbau oder im Wiederaufbau von Infrastrukturen in Ihrer Stadt stehen, Mut!

Im Rahmen der von Ihnen angesprochenen Videokonferenz am 25. Mai 2023 hatten Ihnen Mitarbeiter meines Hauses mitgeteilt, dass die Finanzierung der Beckenerweiterung über den Wiederaufbaufonds nur dann möglich ist, sofern entsprechende Normen bzw. Vorschriften eine veränderte Ausführung erfordern. Demzufolge wurde die Stadt Eschweiler darüber in Kenntnis gesetzt,

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Digitalisierung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Ministerin

dass ein Neubau entsprechend den Anforderungen des Deutschen Schwimmverbandes e. V. für die Wettkampfkategorie C gefördert werden könne. Damit wären sechs 25 Meter-Bahnen anstelle der bisher vorhandenen fünf Bahnen möglich. Eine darüberhinausgehende Aufwertung für eine höhere Wettkampfklasse kann über den Wiederaufbaufonds hingegen nicht gefördert werden.

Im Hinblick auf das etwaige 50 Meter-Becken stellt sich die Frage, ob die Baukosten - 50 Meter-Becken auf der einen Seite und sechs 25 Meter-Bahnen auf der anderen Seite - gleich wären: Wenn dies der Fall wäre, könnten Sie auch das 50 Meter-Becken aus dem Wiederaufbau finanzieren.

Kurzum: Die Kosten, die über die Kosten für die sechs 25 Meter-Bahnen hinausgehen, können nicht aus dem Wiederaufbau finanziert werden. Hier könnten ggf. andere Förderprogramme unterstützend wirken (Städtebauförderung oder das Bundesprogramm zur Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur).

Mit freundlichem Gruß

Ina Scharrenbach MdL

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
612 Nachhaltige Entwicklung

Vorlagen-Nummer
179/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge				**Sitzungsdatum**
1.	Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

Errichtung und Betrieb von Freiflächen-Photovoltaikanlagen und Batteriespeichern entlang der A4
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 18.03.2025

Beschlussvorschlag:
Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten zur Errichtung und zum Betrieb von Freiflächen-Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) entlang der Autobahn A4 auf städtischen oder geeigneten Flächen zu prüfen und umzusetzen.
Dabei sollen auch Batteriespeicher integriert werden, die mit einem intelligenten System ausgestattet sind, das den erzeugten Strom speichert, wenn er günstig ist, und ihn einspeist, wenn der Strompreis hoch ist.
Die Gewinne aus diesem Betrieb sollen direkt der Stadtkasse zugutekommen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 12.06.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:
Mit Schreiben vom 18.03.2025 stellt die CDU-Fraktion im Eschweiler Stadtrat den in der Anlage 1 beigefügten Antrag.

Damit sollen laut Begründung des Antragstellers ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und Einnahmen zur Stärkung des städtischen Haushaltes erzielt werden. Zudem könnte die Stadt damit zum Vorbild für andere Kommunen und Vorreiter bei der technischen Innovationsförderung werden.

Diesem Ziel der CDU-Fraktion nach Klimaschutz durch den Ausbau der Erneuerbaren Energien kommt die Stadt seit Jahren nach und hat ihr Aufgabenspektrum aktuell deutlich ausgeweitet:

- Ausweisung von vier Windkonzentrationszonen auf Eschweiler Stadtgebiet: insgesamt 20 Windenergieanlagen (WEA) mit einer Gesamtleistung von 50 MW produzieren jährlich rund 130 Mio. kWh Strom pro Jahr und damit mehr als der gesamte Stromverbrauch aller Haushalte in Eschweiler. Über die Kommunalabgabe nach § 6 Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) und die Nutzungsentgelte für das Wegerecht erhält die Stadt jährliche Zahlungen von rund 200.000 €.
- Unterstützung der Bezirks-Planungsbehörde bei der Ausweisung neuer Windenergiebereiche in Eschweiler, im Rahmen der Regionalplanänderung; auf den Flächen könnten weitere WEA mit 93 MW Leistung hinzugebaut werden, was die Stromerzeugung aus Windkraft auf insgesamt ca. 300 Mio. kWh Strom pro Jahr steigern würde. Eine finanzielle Beteiligung an diesen Anlagen könnte durch das Bürgerenergiegesetz NRW ermöglicht werden. Entsprechende Verhandlungen werden mit den zukünftigen Betreibern geführt. Zudem werden weitere Zahlungen nach § 6 EEG in Höhe von rund 230.000 € jährlich erwartet.
- Planung und Bau von insgesamt 11 Dach-PV-Anlagen auf kommunalen Gebäuden inkl. Stromspeicher, die über den Gigawattpakt gefördert werden. Hier können rund 800.000 kWh Strom pro Jahr erzeugt werden, die nahezu vollständig selbst verbraucht werden sollen. Damit sollen die Stromkosten der Stadt jedes Jahr um rund 160.000 € entlastet werden. Parallel dazu sollen die freien Anteile der Dachflächen der 11 Gebäude für die Installation weiterer PV-Anlagen verpachtet werden, die den Strom aber ausschließlich einspeisen werden.
  Weitere Anlagen auf den rund 100 potenziell möglichen Dachflächen kommunaler Gebäude sollen geplant und umgesetzt werden.
- Schaffung von Planungsrecht für zwei Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen, im Propsteier Wald und auf der Deponie Warden. Hier finden derzeit Gespräche mit den Projektierern über eine finanzielle Beteiligung der Stadt statt.
- Mit weiteren Projektierern finden derzeit Gespräche statt über den Bau von FF-PV-Anlagen entlang der Autobahn bzw. der Zugstrecke Aachen-Köln.
- Ein Förderprogramm für „Balkonkraftwerke“ wurde in 2024 umgesetzt. Es wurden 76 Anlagen gefördert.

Damit wird die Stadt - trotz knapper personeller Ausstattung - ihrem Image als Energiestadt gerecht. Von fehlendem Eigeninteresse kann nicht die Rede sein. Ein politischer Wille und die Bereitstellung von personellen und finanziellen Ressourcen vorausgesetzt, könnte das oben aufgezeigte Engagement der Verwaltung weiter deutlich ausgebaut werden.
Von einem „Stillstand“ kann nicht die Rede sein.

Verwiesen wird im o.a. Antrag unter anderem auf die Ergebnisse der Potenzialanalyse der EEB Enerko zur Freiflächenphotovoltaik (FF-PV), die im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss am 13.11.2024 vorgestellt wurden.

Bei Potenzialflächen im Freiraum für die FF-PV wird grob unterschieden zwischen:

1. privilegierten Flächen nach §35 Abs. 1 Nr. 8b Baugesetzbuch (BauGB) im Abstand von 200 m entlang von Autobahnen (und Schienenwegen mit mindestens 2 Hauptgleisen),
2. privilegierten Flächen §35 Abs. 1 Nr. 9 BauGB für Agri-PV-Anlagen (aufgeständerte Anlagen, unter denen eine landwirtschaftliche Nutzung weiterhin möglich sein muss) <2,5 ha in unmittelbarer Nähe eines landwirtschaftlichen Betriebes nach,
3. förderfähigen Flächen nach §37 Abs. 1 Satz 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) entlang von Autobahnen mit einem Abstand von bis zu 500 m und
4. nicht privilegierten und nicht förderfähigen Flächen.

Bei den privilegierten Flächen (1+2) ist der Bau einer FF-PV auch ohne Bauleitplanung möglich (Bauantrag reicht aus), wenn bestimmte Schutzgüter (Natur, Landschaft, usw.) nach einer Schutzgüterabwägung dem nicht entgegenstehen und ein Netzanschluss gesichert ist.
Für Projekte auf allen anderen landwirtschaftlich genutzten Flächen im Freiraum, auch auf den förderfähigen Flächen nach EEG (3) existiert keine Privilegierung, so dass in jedem Fall eine Bauleitplanung (Änderung FNP, B-Plan) erforderlich ist. Bei hochwertigen Böden (>55 Bodenwertzahl) in diesem Bereich ist eine Nutzung für normale FF-PV nach den Bestimmungen des Landesentwicklungsplans NRW grundsätzlich ausgeschlossen; Agri-PV-Anlagen sind aber unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Grundsätzlich ist das Potenzial für FF-PV-Anlagen auf privilegierten Flächen in Eschweiler nach den Ergebnissen der Potenzialanalyse der EEB Enerko groß: auf 55 Flächen (ca. 188ha) sind FF-PV-Anlagen mit einem Gesamtertrag von rund 200 GWh/a wirtschaftlich zu betreiben. Dieser Ertrag wäre mehr als das Doppelte des jährlichen Stromverbrauchs aller Haushalte in Eschweiler.
Die gesamten wirtschaftlichen Potenziale, auch die außerhalb der privilegierten Bereiche, sind mit rund 5,7 TWh deutlich größer, aber wegen der oben genannten rechtlichen Einschränkungen nur mit einem großen Planungsaufwand zu realisieren. Wegen der durchweg hohen Bodenwerte in Eschweiler können auf den meisten Flächen nur die bisher unwirtschaftlichen Agri-PV-Anlagen errichtet werden.

Auch wenn die Potenziale in den privilegierten Bereichen durchaus attraktiv erscheinen, ist die Realisierung auch ohne notwendige Bauleitplanung mit einem erheblichen Aufwand und weiteren Restriktionen verbunden:

- Der Stadt gehört nur ein Bruchteil der privilegierten Flächen. Da diese meist zu klein für eine FF-PV-Anlage sind, müssen größere Flächenzuschnitte (meist > 5 ha) geplant werden, und dabei alle privaten Grundstückseigentümer in diesem Bereich einer solchen Planung zustimmen.
- Die Rentabilität von FF-PV-Anlagen ist **im Vergleich zu Windkraftanlagen** eher gering und im unteren einstelligen Prozent-Bereich gelegen, und abhängig von vielen Faktoren wie Kapitalkosten, Förderungen, Marktbedingungen, Pachtzahlungen, usw.. Das im CDU-Antrag angeführte Beispiel der Gemeinde Simmerath ist in diesem Zusammenhang zwar sehr anschaulich aber leider nicht übertragbar auf Eschweiler. Simmerath hat in den letzten Jahrzehnten vorausschauend Waldgrundstücke gekauft, auf denen nun Windkraftanlagen ohne finanzielle Beteiligung der Gemeinde gebaut werden. Da diese ausschließlich auf Gemeindeeigentum stehen, kommen die sehr hohen Pachtzahlungen von rund 100T € pro Jahr und Anlage ausschließlich der Gemeinde zu Gute. Im Vergleich dazu liegen durchschnittliche Pachtzahlungen für FF-PV-Anlagen bei aktuell rund 3.500 – 5.000 € pro ha und Jahr.
- Für den hypothetischen Bau von FF-PV-Anlagen auf den oben genannten 188 ha privilegierter Flächen in Eschweiler wäre eine Investition von rund 150 Mio. € notwendig, ohne Speichertechnik.
- Für die Planung und den eigenständigen Betrieb von FF-PV-Anlagen fehlt der Verwaltung einerseits das fachliche Knowhow und andererseits die personellen und finanziellen Ressourcen. Eine finanzielle Beteiligung an einer überwiegend privaten Projektgesellschaft zum Bau und Betrieb von FF-PV-Anlagen nebst Speicher ist denkbar, aber wahrscheinlich wegen der geringen Rendite und der derzeit hohen Kapitalkosten nicht wirtschaftlich.
- Es ist bisher rechtlich nicht geklärt, ob die Stadt eigenständig und gewerblich am Strommarkt tätig werden darf. Dies kann nur im Rahmen eines Rechtsgutachtens abschließend geklärt werden.
- Eine Großzahl der privilegierten Flächen werden landwirtschaftlich genutzt, und weisen teils hohe Bodenwertzahlen auf. Eine Nutzungsänderung für FF-PV ist zwar grundsätzlich wegen der Privilegierung möglich, würde aber den bereits großen Konkurrenzdruck auf die landwirtschaftlichen Flächen (Siedlungsentwicklung, Gewerbeflächen, Straßenbau, usw.) noch weiter erhöhen. Diese Flächen würden dann rund 20 Jahre nicht mehr für die Erzeugung landwirtschaftlicher Güter zur Verfügung stehen.

Die dem Antrag zu Grunde liegenden Fragen zur Finanzierung, Wirtschaftlichkeit, und Gewinnerzielung sowie zu möglichen Betreiber- und Beteiligungsmodellen können nur im Rahmen eines zu beauftragenden Gutachtens beantwortet werden. Ein entsprechendes Richtpreisangebot wurde abgefragt und wird derzeit von einem Planungsbüro erstellt. Die Kosten dafür liegen nach

ersten Aussagen zwischen 50T und 100T €, je nach Aufgabenstellung und Komplexität, insbesondere, wenn rechtliche und steuerrechtliche Fragestellungen geklärt werden müssen.

Auf Grund der genannten Rahmenbedingungen, insbesondere des zu erwartenden schlechten Kosten-Nutzenverhältnisses, der derzeit nicht vorhandenen personellen Ressourcen und der äußerst schwierigen haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen für fremdkapitalfinanzierte Investitionen empfiehlt die Verwaltung, den Beschluss in dieser Form abzulehnen und derzeit keine eigenständige Betreiberschaft für FF-PV-Anlagen anzustreben. Parallel dazu prüft die Verwaltung bereits, welche Flächenbereiche im privilegierten Bereich, insbesondere die mit städtischen Grundstücken, grundsätzlich geeignet sind für FF-PV. Es liegen bereits Anfragen vor von privaten Betreibern, an die die Grundstücke meistbietend verpachtet werden könnten. Mögliche finanzielle Beteiligungsmöglichkeiten werden dann im Einzelfall geprüft.

Alternativ dazu könnte die Verwaltung beauftragt werden, die Potenziale für die finanzielle Beteiligung an den privilegierten zusätzlichen Windkraftanlagen auf Eschweiler Stadtgebiet (Windbereiche im Regionalplan) sowie möglichen weiteren Anlagen im Zuge einer Positivplanung zu untersuchen und entsprechende Verträge mit Betreibern zu schließen. Die Wertschöpfung alleine durch die Kommunalabgabe nach § 6 EEG ohne Gegenleistung liegt bei neuen Windenergieanlagen bei rund 30T-40T € je Anlage und Jahr (bei 100% der Fläche im Umkreis von 2,5 km um die Anlage auf Stadtgebiet, sonst anteilig). Eine dazu notwendige Personalstelle könnte durch einen Teil der Einnahmen aus der Kommunalabgabe nach § 6 EEG finanziert werden.

Finanzielle Auswirkungen:
Für die Beauftragung eines Gutachtens werden rund 50T bis 100T € an Haushaltsmitteln bereitgestellt werden müssen. Wird die Beauftragung beschlossen, werden die Mittel in die Beratungen für den HH 2026 eingebracht. Für die Umsetzung des Beschlusses werden erhebliche finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden müssen, deren Höhe derzeit nicht abschätzbar ist.

Personelle Auswirkungen:
Für die Beauftragung und Betreuung des Gutachtens werden personelle Ressourcen im Planungsamt und dort in der Abteilung nachhaltige Entwicklung gebunden. Für die Umsetzung des Beschlusses werden Verwaltungsstellen geschaffen werden müssen, deren Anzahl derzeit nicht abschätzbar ist.

Anlagen:
CDU-Antrag vom 18.03.2025

CDU-Fraktion | Johannes-Rau-Platz 1 | 52249 Eschweiler

Stadt Eschweiler

Bürgermeisterin Leonhardt

über Mail: ratsbuero@eschweiler.de

Eschweiler, 18.03.2025

Antrag: Errichtung und Betrieb von Freiflächen-Photovoltaikanlagen und Batteriespeichern entlang der A4

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Leonhardt,

die Stadt wirbt gerne mit dem Image als „Energiestadt“, unternimmt aber selber wenig, um dem gerecht zu werden. Die fehlende Eigeninitiative dokumentiert auch hier Stillstand.

Wir haben die Verantwortung, nachhaltige Energiegewinnung zu fördern und gleichzeitig die Finanzkraft der Stadt zu stärken. Vor diesem Hintergrund stellen wir folgenden Antrag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten zur Errichtung und zum Betrieb von Freiflächen-Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) entlang der Autobahn A4 auf städtischen oder geeigneten Flächen zu prüfen und umzusetzen. Dabei sollen auch Batteriespeicher integriert werden, die mit einem intelligenten System ausgestattet sind, das den erzeugten Strom speichert, wenn er günstig ist, und ihn einspeist, wenn der Strompreis hoch ist. Die Gewinne aus diesem Betrieb sollen direkt der Stadtkasse zugutekommen.

Begründung:

- Beitrag zum Klimaschutz: Die Stadt leistet einen aktiven Beitrag zur Energiewende und reduziert CO2-Emissionen durch die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien.

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Tel: 02403 71404
E-Mail: cdu-fraktion@eschweiler.de
www.cdu-eschweiler.de

- Finanzielle Vorteile: Durch die Einspeisung und intelligente Nutzung des Stroms können Einnahmen erzielt werden, die direkt zur Stärkung des städtischen Haushalts beitragen.

- Technologische Innovationsförderung: Die Stadt könnte als Vorreiter für intelligente Energiesysteme agieren und so auch als Vorbild für andere Kommunen dienen.

Geeignete Flächen sind bereits identifiziert. Auf die Potenzialstudie zu PV-Freiflächenanlagen und Agri-PV durch die EBB Enerko (vorgestellt im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss vom 13.11.2024) wird verwiesen.

Mögliche Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sollen geprüft und dargelegt werden. Die Wirtschaftlichkeit und der erwartete Gewinn für die Stadtkasse sollen dargestellt werden. Die Stadt soll mögliche Betreiber- und Beteiligungsmodelle prüfen, um eine bestmögliche Umsetzung zu gewährleisten.

Andere Städte gehen bereits mit gutem Beispiel voran. So produziert die Gemeinde Simmerath mehr Strom aus regenerativer Energie, als sie selber verbraucht. Die Gewinne hieraus kommen der Stadt zu Gute und tragen dazu bei, die kommunalen Steuern, insbesondere die Grundsteuer, auf einem erträglichen Niveau zu halten.

Mit freundlichen Grüßen

T. Schlenter

Thomas Schlenter

Fraktionsvorsitzender

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
660 Straßenbau und Verkehr

Vorlagen-Nummer
147/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Vorberatung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

2.	Beschlussfassung	Rat der Stadt Eschweiler	öffentlich	02.07.2025

Sicherstellung des Serviceangebots und Verbesserung der Rahmenbedingungen am Eschweiler Hauptbahnhof aus Anlass eines Antrags der CDU-Fraktion Eschweiler vom 28.04.2025

Beschlussvorschlag:
Der Rat beschließt die Verwaltung aufzufordern sich für die im Folgenden näher ausgeführten Punkte mit Nachdruck einzusetzen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 10.06.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:
Mit Datum 28.04.2025 stellte die CDU-Fraktion den Antrag (vgl. Anlage 1), dass sich die Stadt Eschweiler mit Nachdruck für die „Sicherstellung des Serviceangebots und für die Verbesserung der Rahmenbedingungen am Eschweiler Hauptbahnhof“ gegenüber den jeweils zuständigen Stellen einsetzen soll. Dazu soll der Rat der Stadt Eschweiler baldmöglichst in der v. g. Angelegenheit den Beschluss fassen, damit die Stadt Eschweiler in Kontakt und den Austausch mit den zuständigen Stellen zu den nachfolgenden Punkten treten kann:

1. den personenbezogenen Ticketverkauf fortzuführen,
2. die Sauberkeit von Unterführung und Aufzugsanlage sicherzustellen,
3. die Parksituation sowie Fahrradabstellmöglichkeiten zu verbessern und
4. den Hbf Eschweiler als Haltepunkt bei dem geplanten Regionalexpress Köln-Lüttich-Brüssel einzubinden.

Zunächst ist es richtig, dass es sich bei den im Antrag aufgerufenen Themen nur teilweise um Themen handelt, die in der Zuständigkeit der Stadt Eschweiler liegen. Vielmehr sind hier Institutionen des Landes und des Bundes zuständig und werden seitens der Stadt Eschweiler eingebunden. Die zuständigen Unternehmen der Bahn und Zweckverbände werden schließlich von dort aus kontrolliert. Es wäre darum für eine gedeihliche Entwicklung der angesprochenen Themen zielführend, wenn diese durch die Politik selbst eben auch auf Landes- und Bundesebene behandelt werden.

Zu Punkt 1 "Fortführung des personenbezogenen Ticketverkaufs" ist in Bezug auf die Mietverhältnissituation zunächst anzumerken, dass ein lückenloser Übergang zwischen beiden Mietparteien stattgefunden hat, der seitens der Stadt Eschweiler im Vorfeld intensiv forciert wurde. Nach den erforderlichen, aber zügig betriebenen Umbauarbeiten konnte ein neuer Serviceschalter sodann am 26.05.2025 eröffnet werden. In der Zwischenzeit standen die jeweiligen Fahrkartenautomaten am Bahnsteig ganztägig zur Verfügung. Mit dem neuen Kundencenter kann den Bürgerinnen und Bürgern sowie Reisenden nunmehr wieder der gewohnte persönliche Service geboten werden.

Das go.Center, betrieben durch go.Rheinland, bietet neben dem Ticketverkauf für den regionalen Nahverkehr (Bus, Stadtbahn, Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn) auch Fahrkarten für den Fernverkehr der Deutschen Bahn an. Zudem ist die persönliche Beratung in deutscher und englischer Sprache möglich – ein wichtiger Aspekt für die Nutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit des Angebots.

Anfang des Jahres 2023 haben der AVV und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) die Dachmarke go.Rheinland (vormals Nahverkehr Rheinland) ins Leben gerufen. go.Rheinland ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr, Fördergeber für Investitionen in den ÖPNV und den SPNV sowie Träger regionaler Mobilitätskonzepte im Rheinland.

Die Stadt Eschweiler sieht in diesem persönlichen Ticketservice einen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen sowie Fahrgäste ohne digitalen Zugang. Auch für Gelegenheitsreisende, Touristen und Berufspendler stellt ein persönlicher Ansprechpartner vor Ort einen erheblichen Mehrwert dar, der langfristig erhalten bleiben soll.

Zu Punkt 2 „Sicherstellung der Sauberkeit von Unterführung und Aufzugsanlage“ ist die DB InfraGO u. a. für die regelmäßige Reinigung und Abfallbehälter zuständig.

Zu Punkt 3 „Verbesserung der Parksituation und Fahrradabstellmöglichkeiten“ ist anzumerken, dass die Verwaltung auf eigenes Betreiben erste Überlegungen für die Errichtung eines Parkhauses auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Seite angestellt hat. Bei der Untersuchung der verschiedenen Möglichkeiten der Erschließung dieses Parkhauses konnte bisher keine für alle zufriedenstellende Variante gefunden werden. Erst mit Festlegung dieser können die darauffolgenden weiteren Schritte, etwa Grunderwerb und Schaffung des Baurechts und dann der Bau des Parkhauses getätigt werden.
Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bestehen schon heute. Die Stadt vermietet auf den Parkplatzflächen neben dem Bahnhofsgebäude derzeit 20 Einzelgaragen. Außerdem sind dort rd. 20 Fahrradbügel für das Abschließen weiterer Fahrräder vorhanden. Der Bedarf übersteigt das Angebot allerdings deutlich. Die Stadt hat eine lange Warteliste von Interessenten für

Garagenplätze. Es laufen deshalb auch Bestrebungen hier eine Sammelgarage einzurichten, die den Bedarf abdecken soll.

Zu Punkt 4 „Berücksichtigung des Eschweiler Hauptbahnhofs als Haltepunkt für die geplante Regionalexpresslinie Köln-Lüttich–Brüssel“ wird darauf hingewiesen, dass Regionalexpresslinien Ballungsräume im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland verbinden. Teilweise erfüllen sie auch Erschließungsfunktionen, etwa bei größeren Stadtteilen innerhalb eines Ballungsraums. Ob ein Bahnhof als Haltepunkt einer RE-Linie Berücksichtigung findet, hängt maßgeblich von der prognostizierten Fahrgastmenge ab und nicht vom Wunsch einer Anliegerkommune. Klarheit wird der Kontakt mit go.Rheinland schaffen.

Finanzielle Auswirkungen:
keine

Personelle Auswirkungen:
Die Umsetzung des Beschlusses erfolgt durch Mitarbeiter der Abteilung 660.

Anlagen:
Anlage 1 - Antrag CDU-Fraktion

CDU-Fraktion | Johannes-Rau-Platz 1 | 52249 Eschweiler

Stadt Eschweiler

Bürgermeisterin Leonhardt

über Mail: ratsbuero@eschweiler.de

Eschweiler, 28.04.2025

Antrag: Sicherstellung des Serviceangebots und Verbesserung der Rahmenbedingungen am Eschweiler Hauptbahnhof

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Leonhardt,

die CDU-Fraktion bittet darum, den Rat der Stadt Eschweiler baldmöglichst über den folgenden Antrag beschließen zu lassen.

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt, dass die Stadt Eschweiler sich gegenüber den zuständigen Stellen – insbesondere dem Zweckverband goRheinland, dem Betreiber Transdev sowie der Deutschen Bahn (InfraGO) – mit Nachdruck dafür einsetzt,

1. dass der personenbezogene Ticketverkauf am Eschweiler Hauptbahnhof auch nach dem 1. Mai 2025 lückenlos fortgeführt wird,
2. dass die Sauberkeit in der Unterführung und den Aufzugsanlagen sichergestellt und hierzu der beauftragte Reinigungsdienstleister kontrolliert bzw. ggf. neu beauftragt wird,
3. dass die Parksituation sowie Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof verbessert und zukunftsfähig gestaltet werden
4. und dass sich die Stadt für eine Einbindung des Eschweiler Hauptbahnhofs in den zukünftigen RegionalExpress Köln–Lüttich–Brüssel einsetzt – beispielsweise durch ein alternierendes Haltekonzept Eschweiler/Stolberg im 2-Stunden-Takt.

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Tel: 02403 71404
E-Mail: cdu-fraktion@eschweiler.de
www.cdu-eschweiler.de

Begründung:

Mit der Schließung der bisherigen Verkaufsagentur Travelpoint zum 30.04.2025 droht am Eschweiler Hauptbahnhof eine Lücke im Serviceangebot zu entstehen. Nach aktuellen Informationen wird der neue Betreiber Transdev voraussichtlich nicht nahtlos den personenbedienten Verkauf aufnehmen können. Eine Unterbrechung hätte insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen oder Menschen mit Sprachbarrieren negative Folgen hinsichtlich der Barrierefreiheit des ÖPNV.

Darüber hinaus bestehen massive Defizite in der Sauberkeit der Aufzüge und der Unterführung des Hauptbahnhofs, die trotz der kürzlichen baulichen Modernisierung das Sicherheitsgefühl und die Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigen. Die Parksituation und die fehlenden gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten stellen zusätzliche Hürden für die intermodale Mobilität dar.

Nicht zuletzt bietet die geplante neue Regionalexpresslinie Köln–Lüttich–Brüssel (ab 2028) eine große Chance für Eschweiler – wird aber nach aktuellem Planungsstand nicht in Eschweiler halten. Ein alternierendes Haltekonzept (abwechselnd Eschweiler/Stolberg im 2-Stunden-Takt) wäre praktikabel und fair, würde Eschweiler aber gleichzeitig um eine dritte schnelle Verbindung nach Köln bereichern.

Die CDU-Fraktion hält daher ein entschlossenes Handeln der Stadtverwaltung für dringend geboten, um die Interessen der Bürgerinnen und Bürger zu wahren und die Qualität des ÖPNV-Standorts Eschweiler nachhaltig zu sichern.

Mit freundlichen Grüßen

T. Schlenter

Thomas Schlenter

Fraktionsvorsitzender

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
660 Straßenbau und Verkehr

Vorlagen-Nummer
133/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Vorberatung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

2.	Beschlussfassung	Rat der Stadt Eschweiler	öffentlich	02.07.2025

Sanierung der Straßenbeleuchtung in Dürwiß und St. Jöris; hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 20.01.2025

Beschlussvorschlag:

Die Sanierungen der Straßenbeleuchtung in Dürwiß und St. Jöris sollen nicht wie in der aktuellen 2. Fortschreibung des Straßen- und Wegekonzepts (SWK) der Stadt Eschweiler vorgesehen, in den Jahren 2026/2027 (Dürwiß) bzw. 2028 (St. Jöris) durchgeführt werden. Zur Inanspruchnahme von Fördermitteln im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative „Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtung“ sollen diese Maßnahmen, mit Blick auf die Geltungsdauer der Richtlinie (2027) früher ausgeführt werden.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 10.06.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 20.01.2025 beantragt die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Eschweiler, die in der 2. Fortschreibung des Straßen- und Wegekonzeptes der Stadt Eschweiler aufgeführten Maßnahmen zur Sanierung der Straßenbeleuchtung in Dürwiß und St. Jöris unter Inanspruchnahme von Bundesfördermitteln zur Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtung mit einer Förderquote von 40 Prozent durchzuführen (**Anlage 1**). Für die mögliche Inanspruchnahme dieses Förderprogramms (Geltungsdauer bis 2027) wäre eine vorzeitige Durchführung der Sanierung der Straßenbeleuchtung in den o. g. Ortsteilen, abweichend von den Planungen des Straßen- und Wegekonzeptes, erforderlich.

Dabei umfasst die Richtlinie zur Bundesförderung (Kommunalrichtlinie) vom 10.10.2024 mit einer 40 prozentigen Förderung (Förderquote für finanzschwache Kommunen) lediglich die Sanierung der energetisch wirksamen Komponenten (Leuchte sowie Steuer- und Regelungstechnik). Ebenso muss der Nachweis einer Treibhauseinsparung von mindestens 50 Prozent erbracht werden. Zudem ist die Demontage der alten und Montage der neuen Beleuchtungsmaste und das Verlegen neuer Kabel nicht Bestandteil dieses Bundesförderprogramms.

Im aktuellen Straßen- und Wegekonzept 2024 – 2028 ist die Sanierung der Straßenbeleuchtung in den Ortsteilen Dürwiß und St. Jöris vorgesehen und umfasst die Erneuerung der Leuchten, Maste und die Neuverlegung der Erdkabel. Im Ortsteil Dürwiß erfolgen diese Arbeiten im Zusammenhang mit und im unmittelbaren Umfeld der Kanal- und Straßenbaumaßnahme Hans-Böckler-Straße. Darüber hinaus erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht der bedarfsgerechte Austausch einzelner Leuchten und Maste in Dürwiß und St. Jöris.

Der Umfang der geplanten Arbeiten erfüllt die Voraussetzungen der Erstattungsverordnung nach dem Kommunalabgabengesetzt Nordrhein-Westfalen (KAG NRW). Gemäß dieser Verordnung zur Erstattung von Beitragsausfällen für kommunale Straßenbaumaßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen erstattet das Land den Gemeinden die Beträge, soweit die Straßenbaumaßnahme vom zuständigen Gremium nach dem 01.01.2024 beschlossen wurde. Auf Grundlage dieser Verordnung können demzufolge bei einer Anliegerstraße 80 Prozent der Kosten für die Straßenbeleuchtung auf diese Weise refinanziert werden.

Die Auswirkungen dieser beiden Fördermöglichkeiten (40-prozentige Bundesförderung vs. 80-prozentiger Förderung nach dem KAG NRW) mit den sich daraus ergebenden unterschiedlichen Refinanzierungsquoten wurde in **Anlage 2** anhand einer fiktiven Erneuerung der Beleuchtungsanlage einer 300 m langen Anliegerstraße exemplarisch dargestellt.

Abgesehen von der Wartung und Entstörung der Beleuchtungsanlage, die der Betriebssicherheit der Beleuchtung dient, erfolgt eine stetige (energetische) Sanierung der Anlagen damit auch künftig eine energieeffiziente Straßenbeleuchtung zur Verfügung steht. Diese Sanierung ist einerseits der Notwendigkeit geschuldet, dass die Anlagenteile ohnehin altersbedingt ausgetauscht werden müssen; andererseits verlieren, bedingt durch die EU-Ökodesignverordnung, nicht energieeffiziente Leuchtmittel die CE-Kennzeichnung und dürfen infolgedessen in der Europäischen Union nicht mehr in den Handel gebracht werden, die Leuchtmittel werden „ausgephast" (**Anlage 3**).

Abschließend soll zum besseren Gesamtverständnis ein Überblick über die bei der Sanierung der Straßenbeleuchtung, je nach Ausgangslage, unterschiedlich (aufwändigen) Sanierungsvarianten gegeben werden. Dabei kommen folgende Sanierungsvarianten (**Anlage 4**), je nach Zustand der jeweiligen Beleuchtungsanlage, zur Ausführung:

Leuchtmitteltausch
Innerhalb einer Leuchte wird lediglich ein neues energieeffizientes Leuchtmittel eingebaut. Voraussetzung hierfür ist, dass für die Leuchte ein entsprechendes „Plug-in"-Leuchtmittel zur Verfügung steht. Das Leuchtmittel ist nicht fest verdrahtet, sondern wird in eine passende Fassung gesteckt (oder geschraubt).
Zudem sollte gesichert sein, dass sich die Leuchte noch in einem guten Zustand befindet und noch einige Jahre genutzt werden kann. Dieser Ansatz wird beispielsweise bei der im Jahr 2010 als Musterleuchte (vgl. VV 161/10 – Energetische Sanierung der Straßenbeleuchtung, hier: Darstellung der weiteren Vorgehensweise zur energetischen Sanierung und Bemusterung neuer Standardleuchten) festgelegten Leuchte „Lumega" der

Firma Trilux verfolgt. Die bislang in dieser Leuchte genutzten Natriumdampfhochdrucklampen werden durch effizientere Plug-In-Leuchtmittel (zz. Philips True Force) ersetzt.

Leuchtentausch
Diese Variante wird bei älteren Leuchten eingesetzt, weil für diese Leuchten häufig keine Plug-In-Leuchtmittel zur Verfügung stehen. Zudem ist meist bedingt durch Zustand und Alter der Leuchte ein Austausch erforderlich. In den letzten Jahren wurden, aufgrund der Auswirkungen der EU-Ökodesignverordnung, verstärkt die mit Leuchtstoffröhren bestückten Langfeldleuchten gegen LED-Leuchten ausgetauscht.

Mast- und Leuchtentausch
Neben der Leuchte wird hierbei auch das Tragsystem (i.d.R. ein Mast) erneuert. Anlass hierfür sind Schäden am Mast, die die Standsicherheit gefährden können (z.B. korossions- oder unfallbedingt). Anders als bei den vorgenannten Varianten ist neben der Elektroinstallation auch Tiefbau zur Herstellung der Mastfundamente erforderlich. Während beim Leuchtmitteltausch und beim Leuchtentausch häufig ganze Straßenzüge saniert werden, erfolgt der Mast- und Leuchtentausch meist nur punktuell. Er orientiert sich am Zustand des Tragsystems, dieser kann auch innerhalb einer Straße stark variieren.

Erneuerung der Leuchten, Maste und Erdkabel
Diese Variante kommt i.d.R. im Zusammenhang mit Kanal- und Straßenbaumaßnahmen und ggf. im unmittelbaren Umfeld von Kanal- und Straßenbaumaßnahmen zur Ausführung.

Die in Rede stehenden Maßnahmen in Dürwiß und St. Jöris wurden in die letzgenannte Kategorie eingeordnet, da davon auszugehen ist, dass neben dem Austausch von Mast und Leuchte auch die Erneuerung der Erdkabel oder zumindest die abschnittsweise Erneuerung der Erdkabel vorgenommen werden muss. Dies muss allerdings noch im weiteren Planungsprozess abschließend geprüft werden.
Daher resultiert die zeitliche Festlegung der Erneuerung der Straßenbeleuchtung in Dürwiß in der 2. Fortschreibung des Straßen- und Wegekonzeptes der Stadt Eschweiler aus der Ansetzung der Kanal- und Straßenbaumaßnahme „Hans-Böckler-Straße“. Die Maßnahme „Nr. 109 – Beleuchtung Dürwiß – Erneuerung von Masten, Leuchten und ggf. Erdkabel“ beinhaltet die an die Hans-Böckler-Straße angrenzenden Straßen im westlichen Teil von Dürwiß. Es ist beabsichtigt hier, analog wie bereits bei der Kanal- und Straßenbaumaßnahme „Karl-Arnold-Straße“ praktiziert, über das Baufeld des Tiefbaus hinaus die Beleuchtungsanlagen zu erneuern.

Fazit
Aufgrund der geringeren Förderquote sowie die Beschränkung der Förderung auf die energetisch wirksamen Anlagenkomponenten ist im vorliegenden Fall die Inanspruchnahme der Bundesförderung weniger lukrativ als eine Refinanzierung der Investitionskosten über das Kommunalabgabengesetz Nordrhein-Westfalen.

Finanzielle Auswirkungen:

Zur Durchführung der beschriebenen erforderlichen Sanierungsmaßnahmen stehen bei dem bei Produkt 125410101 – Gemeindestraßen – geführten Sachkonto 0911002 –IV 00AIB001 „Erneuerung der Straßenbeleuchtung“ für 2025 400.000,-€ zur Verfügung. Zur Durchführung der zuvor beschriebenen Aufgaben wird hier in den nächsten Jahren ein Ansatz in ähnlicher Größenordnung erforderlich sein.

Für die Unterhaltung der Straßenbeleuchtung stehen bei dem bei Produkt 125410101 – Gemeindestraßen geführten Sachkonto 52420200 – Unterhaltung Straßenbeleuchtung für 2025 400.000,-€ zur Verfügung. Mit diesen Mitteln werden die im Rahmen des Betriebsführungsvertrags erbrachten Leistungen beglichen, zudem werden hiermit die Aufwendungen aus dem Vertrag zum Betrieb und Instandhaltung der Beleuchtung in Weisweiler und Hücheln beglichen. Weiterhin müssen darüber hinaus noch die auftretenden Unfallschäden sowie sonstige Schäden an Leuchten, Masten und Erdkabeln oder Schaltstellen repariert werden

um den Betrieb der Beleuchtungsanlage sicherzustellen, auch diese Aufwendungen werden von diesem Sachkonto beglichen.

Personelle Auswirkungen:

Mit der Wartung und Instandhaltung der Straßenbeleuchtung ist in der Abteilung für Straßenbau und Verkehr ein Mitarbeiter (Vollzeitstelle) mit ca. 50 % seiner Arbeitszeit befasst.

Anlagen:
1_CDU-Antrag vom 20.01.2025
2_Fiktivrechnung
3_Ökodesign-Verordnung_Auslaufphasen
4_Komponenten der Straßenbeleuchtung

Anlage 1

CDU
FRAKTION ESCHWEILER

CDU-Fraktion | Johannes-Rau-Platz 1 | 52249 Eschweiler

Stadt Eschweiler

Bürgermeisterin Leonhardt

über Mail: ratsbuero@eschweiler.de

Eschweiler, 20.01.2025

Antrag: Sanierung der Straßenbeleuchtung in Dürwiß und St. Jöris

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Leonhardt,

am 17.04.2024 hat der Rat der Stadt Eschweiler die 2. Fortschreibung des Straßen- und Wegekonzepts (SWK) der Stadt Eschweiler beschlossen. Das SWK sieht in den Jahren 2026/2027 die Erneuerung der Beleuchtung in Dürwiß und im Jahr 2028 die Erneuerung der Beleuchtung in St. Jöris vor. Diese Maßnahmen begrüßen wir als CDU-Fraktion sehr und unterstützen diese ausdrücklich. Vor dem Hintergrund der finanziell angespannten Lage im Haushalt der Stadt Eschweiler beantragen wir eine zeitliche Anpassung der geplanten Maßnahmen unter Beachtung der folgenden Fördermaßnahme des Bundes:

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz fördert im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative die „Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtung". Dabei können Kommunen aus Braunkohlegebieten (gemäß § 2 Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020) einen Zuschuss von 40 Prozent der förderfähigen Gesamtausgaben erhalten. Gemäß der zugrundeliegenden Förderrichtlinie endet die Geltungsdauer der Richtlinie im Jahr 2027.

Unter Berücksichtigung der o.g. Geltungsdauer und mit der Aussicht auf eine Förderung der anfallenden Ausgaben für die Erneuerung der Beleuchtung in Dürwiß und St. Jöris in Höhe von 40 Prozent beantragt die CDU-Fraktion, die geplanten Maßnahmen zeitlich so durchzuführen, dass eine Förderung durch Bundesmittel möglich ist und die entsprechenden Fördermittel beantragt werden.

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Tel: 02403 71404
E-Mail: cdu-fraktion@eschweiler.de
www.cdu-eschweiler.de

Die CDU-Fraktion bittet, den Antrag für die kommende Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses sowie des Rates der Stadt Eschweiler auf die Tagesordnung zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

T. Schlenter

Thomas Schlenter

Fraktionsvorsitzender

Annahme: Anliegerstraße
300 m Länge
30 m Lichtpunktabstand

						100%		40% *		80%	
						Ausgaben		**Einnahmen**		**Einnahmen**	
Oz	**Menge**	**Einheit**	**LV-Text**	**EP**	**Einheit**	**GP**		**Förderung Klimaschutz**		**KAG**	
1	10,000	St.	Beleuchtungsmaste aufnehmen	150,00	€/St.	1.500,00	€		€	1.200,00	€
2	10,000	St.	Bestandsleuchten demontieren	50,00	€/St.	500,00	€		€	400,00	€
3	10,000	St.	Leuchte liefern und montieren	650,00	€/St.	6.500,00	€	2.600,00	€	5.200,00	€
4	10,000	St.	Lichtmast (Stahl, LPH 6,00m) liefern und aufstellen	850,00	€/St.	8.500,00	€		€	6.800,00	€
5	10,000	St.	Fundament für Beleuchtungsmast herstellen	250,00	€/St.	2.500,00	€		€	2.000,00	€
6	300,000	m	Kabel liefern und in Graben verlegen	12,00	€/m	3.600,00	€		€	2.880,00	€
7	300,000	m	Kabelgraben herstellen	90,00	€/m	27.000,00	€		€	21.600,00	€
					Summe [netto]:	50.100,00	€	2.600,00	€	40.080,00	€
					+ 19 % Mwst.:	9.519,00	€	494,00	€	7.615,20	€
					Summe [brutto]:	**59.619,00**	€	**3.094,00**	€	**47.695,20**	€
					Eigenanteil Stadt: Δ			56.525,00	€	11.923,80	€

* auf energetisch wirksame Komponenten

Auslauf-phase	Lampenart			Normen
1 September 2021		CFL-i	Kompaktleuchtstofflampe, integriertes VG...	(EU) 2019/2020 Ökodesign-Verordnung
		FL - T2/T7	7 mm – Leuchtstofflampe...	
		FL - T12/T38	38 mm – Leuchtstofflampe...	
25 Februar 2023		CFL-ni	Kompaktleuchtstofflampe, auch nichtintegrierte V...	RoHS
		Longlife LFL	Leuchtstofflampe > 25.000 h	RoHS
		FL – R T5/T16	16 mm – ringförmige Leuchtstofflampe	RoHS
		HS... CRI > 60 (<80,≤ 105 W)	Natriumhochdrucklampe verbessertem Farbwiedergabeindex	RoHS
25 August 2023		FL - T8/T26	26 mm - Leuchtstofflampe	RoHS
		FL - T5/T16	16 mm - Leuchtstofflampe	RoHS
25 Februar 2025		FL- R T9	29 mm – ringförmige Leuchtstofflampe	RoHS
25 Februar 2027		HS... ≤ 105 W, CRI > 80	Natriumdampf-Hochdrucklampe verbessertem Farbwiedergabeindex	RoHS
		HI...	Halogenmetalldampf-Hochdrucklampe	RoHS

Anlage 3 - Auslaufphasen gem. Ökodesign-Verordnung

Komponenten der Straßenbeleuchtung



Leuchte
+
Mast (Tragsystem)
(alternativ: Seil)
=
Leuchtstelle



LED inkl. Linsen zur Sicherstellung der Lichtverteilung auf der Verkehrsfläche



Leuchtenkorpus (Leuchte): In der Leuchte befinden sich die energetsich wirksamen Komponenten.

Telemangement: Steuerung der Leuchte (Dimmprofil).

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
660 Straßenbau und Verkehr

Vorlagen-Nummer
181/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

Raumverträglichkeitsprüfung für die Wasserstoffleitung H2ercules Belgien (H2BE) von Aachen-Lichtenbusch nach Eschweiler-Weisweiler

Beschlussvorschlag:

Der Planungs-, Umwelt- und Bauauschuss beschließt die nachfolgende Stellungnahme der Verwaltung der Stadt Eschweiler zur Beteiligung gemäß §15 Absatz 3 ROG gegenüber der Bezirksregierung Köln (Regionalplanungsbehörde) zur Raumverträglichkeitsprüfung für die Wasserstoffleitung H2ercules (H2BE) von Aachen Lichtenbusch nach Eschweiler-Weisweiler.

Raumverträglichkeitsprüfung für die Wasserstoffleitung H2ercules Belgien (H2BE) von Aachen-Lichtenbusch nach Eschweiler-Weisweiler

hier: Beteiligung gemäß § 15 Absatz 3 ROG

Ihr Schreiben vom 17.02.2025

[…]
Eine Beteiligung der verschiedenen Ämter der Stadt Eschweiler ist erfolgt und deren Rückmeldungen lassen sich wie folgt zusammenfassen.

Aus Sicht des Planungsamtes werden keine grundlegenden Bedenken zum Verfahren geäußert. Die Trassenfindung erfolgt weitgehend unter Berücksichtigung des Flächennutzungsplans (FNP 2009) und der von der Stadt Eschweiler beschlossenen rechtskräftigen Bebauungspläne.

- In der "Unterlage B - Raumverträglichkeitsstudie" auf der Seite 102/103 wird erläutert, dass die Trasse auf dem Stück TKSA08 zwischen SP 15+170 km und SP 15+360 km den Bebauungsplan 287 A (nicht "286a" vgl. Karte S. 103) quert. Dabei wird eine Teilfläche eines Baufensters im Gewerbegebiet belastet. Hier ist darauf zu achten, dass das Grundstück im Rahmen der Feinplanung von der Trasse freigehalten wird, damit es nicht zu einer unzumutbaren Einschränkung des Gewerbegrundstückes kommt.

- Auf der Seite 104/105 wird weiterhin erläutert, dass die Trasse auf dem Teilstück TKS A09 zwischen SP1 und SP2 einen "Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (Regionalplan), der im Flächennutzungsplan als "Gewerbliche Baufläche" dargestellt ist, mittig zerschneidet. Diese Fläche nördlich der Dürwißer Straße ist in der Machbarkeitsstudie "Industriedrehkreuz Weisweiler " des damaligen Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW als Potenzialfläche "P6" festgelegt worden (vgl. Sitzungsvorlage 366/18 unter https://rat.eschweiler.de/bi/vo0050.php?__kvonr=7270).

Dabei handelt es sich beim "Industriedrehkreuz Weisweiler" um ein regionales Schlüsselprojekt des Strukturwandels. Der Flächennutzungsplan der Stadt stellt bereits eine "Gewerbliche Baufläche" dar.

Die Stadt beabsichtigt, dort im Laufe dieses Jahres einen Bebauungsplan für die Entwicklung eines Gewerbe-/Industriegebietes aufzustellen. Aktuell werden mit der Grundstückseigentümerin Vorarbeiten für das Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Die geplante potenzielle Trassenachse zerschneidet zwischen SP 1 und SP 1,5 das vorgesehene Gewerbegebiet unzumutbar. Hier sind unbedingt Überlegungen anzustellen, die Trasse zu verlegen oder Maßnahmen zu treffen, die die geplante Entwicklung des Gewerbegebietes nicht einschränken. Ggf. ist im Rahmen der Feinplanung eine Verlegung an den Rand des Gewerbegebietes bzw. parallel zu bestehenden unterirdischen Leitungen zu prüfen.

- Ein Hinweis für die geplante "H2BE Station Weisweiler": Diese liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans 242 - Am Kraftwerk -, rechtskräftig seit 31.07.1998. Die Station liegt dort in einer "Fläche für die Landwirtschaft" gem. 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB. Nach der Kommentierung wird bei einer Festsetzung nach Nr. 18 die Zulässigkeit aller nicht mit den Funktionen der Landwirtschaft verbundenen und ihnen dienenden Vorhaben ausgeschlossen."

Seitens der Abteilung Kanalbau bestehen in dem Raumverträglichkeitsprüfungsverfahren keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird darauf hingewiesen, dass nachgelagert Abstimmungen bezüglich Gewässerkreuzungen und Verlegungen mit räumlichem Bezug zum städtischen Kanal zu erfolgen haben.

Ebenso bestehen seitens der Abteilung Straßenbau und Verkehr momentan keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme, auch hier sind im weiteren Planungsverlauf die Art und Weise der erforderlichen Querungen der Gemeindestraßen miteinander abzustimmen.

Gegen die vorliegenden Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung und deren Schlussfolgerungen in den einzelnen Bereichen bestehen von Seiten der Abteilung für Freiraum und Grünordnung keine Bedenken.
Es wird davon ausgegangen, dass im Zuge der anschließenden Umweltverträglichkeitsprüfung die vor Ort vorhandenen Kenntnisse auch oft kleinräumiger wertvoller Strukturen sowie die Festsetzungen und Entwicklungsziele der rechtskräftigen Landschaftspläne in die Betrachtung und Bewertung der einzelnen Varianten mit einfließen. Zudem werden in dem Verfahren dann auch Kartierungen und eine Artenschutzprüfung erforderlich werden.

Sofern für die geplanten oberirdischen Stationen entsprechende Bauanträge eingereicht werden, bestehen seitens des Bauordnungsamtes keine Bedenken gegen die Verlegung der Wasserstoffleitung.

Aus liegenschaftlicher Sicht kann keine Stellungnahme abgegeben werden, da aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich ist, welche städtischen Grundstücke von der geplanten Trasse betroffen sind.
Für eine vollumfängliche Prüfung wird darauf hingewiesen, dass die betroffenen städtischen Grundstücke benannt werden müssen, hierzu hat am 20.03.2025 ein erster Termin mit der OpenGridEurope stattgefunden. Bereits jetzt kann schon mitgeteilt werden, dass zu gegebener Zeit ein entsprechender Gestattungsvertrag abgeschlossen werden muss und die entsprechende Grundbuchsicherung zu erfolgen hat. Sodann ist noch zu prüfen, in wieweit durch den Trassenbau Nachteile für betroffene Pächter entstehen könnten. Hier muss unsererseits natürlich im Vorfeld eine Kontaktaufnahme erfolgen. Diesbezüglich wäre ebenfalls das Thema "Entschädigung der Pächter" zu klären.
Da die Raumverträglichkeitsprüfung zunächst nur auf einen "Korridor" abzielt, gehe ich davon aus, dass sobald der genaue Trassenverlauf bekannt ist, eine weitere Stellungnahme erfolgen muss.
Grundsätzlich wird seitens des Liegenschaftsamtes auf die Stellungnahme vom 05.09.2024 im Rahmen des Scooping-Verfahrensverwiesen.

Aus Sicht des Amtes für Brandschutz ist der Übergabepunkt im Wasserstoffkraftwerk Weisweiler wichtig. Bezüglich der Wasserstoffleitung-Verlaufspläne stehe man mit der Bezirksregierung im Austausch.

Bezüglich des Themas "Bodenschutz und Altlasten" (die eine tragende Rolle im Raumverträglichkeitsprüfungsverfahren spielen) wird auf die Zuständigkeit der Unteren Bodenschutzbehörde bei der Städteregion Aachen und dort speziell auf das Umweltamt A 70 hingewiesen. Auf diesen Sachverhalt wurde bereits mit Mail vom 05.03.2025 hingewiesen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 12.06.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:

Mit Datum vom 17.02.2025 hat die Bezirksregierung Köln die Stadt Eschweiler an der Raumverträglichkeitsprüfung für die Wasserstoffleitung H2ercules Belgien (H2BE) von Aachen-Lichtenbusch nach Eschweiler-Weisweiler beteiligt (Anlage1). Die Bekanntmachung erfolgte ebenfalls am 17.02.2025 im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Köln.
Im Zuge der Raumverträglichkeitsprüfung werden mögliche Trassen für die Wasserstoffleitung betrachtet, in dieser frühen Planungsphase ist noch keine Festlegung auf eine konkrete Linie erfolgt (Anlage 2).
Dem im Anhang beigefügten Anschreiben der Bezirksregierung Köln ist zu entnehmen, dass die Stellungnahme bis zum 27.03.2025 zu erfolgen hatte und eine Fristverlängerung nicht möglich war. Fristwahrend hat die Verwaltung der Stadt Eschweiler eine Stellungnahme vorbehaltlich der Zustimmung des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses abgegeben.

Finanzielle Auswirkungen:

Personelle Auswirkungen:

Anlagen:
1_Schreiben Bezirksregierung Köln
2_Übersichtsplan

- ANLAGE 1 -

Die Bürgermeisterin
der Stadt Eschweiler

Eing.: 17. Feb. 2025

60/Bauverwaltungs- und Friedhofsamt
Bezirksregierung Köln
24.02.25 14-15 Uhr

66 / Amt für Tiefbau, Grünflächen und Baubetriebshof
04. MRZ. 2025

18/2/25 M IH
20.26
→ ~~66~~ ~~35~~ → 66

Bezirksregierung Köln, 50606 Köln

Datum: 17.02.2025
Seite 1 von 3

An die Beteiligten
im Verfahren der
Raumverträglichkeitsprüfung
für das Vorhaben *H₂ercules Belgien (H₂BE) von Aachen-Lichtenbusch nach Eschweiler-Weisweiler*

Aktenzeichen:
32.01.02.-RaumVP-2025-01

Auskunft erteilt:
Frau Vesper
Frau Feirer
verena.vesper@bezreg-koeln.nrw.de
Zimmer: W1.04.134W1.04.121
Telefon: (0221) 147 - 3435
2276
Fax: (0221) 147 - 2905

Postanschrift:
Bezirksregierung Köln,
50606 Köln

Besucheranschrift:
Scheidtweilerstraße 4,
50933 Köln

DB bis Köln Hbf,
U-Bahn 16,18 bis Neumarkt,
U-Bahn 1,7 bis
Aachener Straße/ Gürtel

Besuchstermine nur nach telefonischer Vereinbarung

Landeshauptkasse NRW:
Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN:
DE59 3005 0000 0001 6835 15
BIC: WELADEDDXXX
Zahlungsavise bitte an zentrale-buchungsstelle@brk.nrw.de

Hauptsitz:
Zeughausstr. 2-8, 50667 Köln
Telefon: (0221) 147 – 0
Fax: (0221) 147 - 3185
USt-ID-Nr.: DE 812110859

poststelle@brk.nrw.de
www.bezreg-koeln.nrw.de

Raumverträglichkeitsprüfung für die Wasserstoffleitung H₂ercules Belgien (H₂BE) von Aachen-Lichtenbusch nach Eschweiler-Weisweiler

Beteiligung gemäß § 15 Absatz 3 ROG

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Open Grid Europe GmbH (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 29. Januar 2025 die Verfahrensunterlagen digital eingereicht und die Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung von Aachen–Lichtenbusch nach Weisweiler (Stadt Eschweiler) bei der Bezirksregierung Köln als zuständige Regionalplanungsbehörde beantragt.

Die Open Grid Europe GmbH (OGE) plant im Regierungsbezirk Köln die Errichtung und den Betrieb einer Wasserstofftransportleitung zwischen Lichtenbusch bei Aachen an der belgisch-deutschen Grenze (Eynatten auf belgischer Seite) und dem RWE-Kraftwerk bei Weisweiler (Stadt Eschweiler). Diese ist Teil des von der Bundesnetzagentur am 22.10.2024 genehmigten Wasserstoff-Kernnetzes und dient damit dem zügigen Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland. Das H₂ercules-Belgien Projekt hat das grundsätzliche Ziel, die Standorte der H₂-Erzeugung und der H₂-Importe mit H₂-Verbrauchsclustern im Westen und Süden Deutschlands mittels Rohrleitungen zu verbinden.

Die Maßnahme „H₂ercules-Belgien“ umfasst die Verlegung der Rohrleitung und die Errichtung einer GDRM-Anlage inklusive aller notwendigen technischen Einrichtungen mit einer Gesamtlänge von voraussichtlich etwa 27 Kilometer (in Abhängigkeit von der Trassenvariante).

Der Untersuchungsraum erstreckt sich über die Städteregion Aachen und über den Kreis Düren. Folgende Städte bzw. Gemeinden befinden sich in dem Untersuchungsraum:

- Städteregion Aachen: Aachen, Stolberg, Eschweiler, Würselen
- Kreis Düren: Langerwehe.

Der Öffentlichkeit sowie den in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen wird gemäß § 15 Absatz 3 des Raumordnungsgesetzes (ROG) Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Verfahrensunterlagen können in der Zeit

vom 26. Februar 2025 bis einschließlich zum 27. März 2025

online über die Internetseite der Bezirksregierung Köln unter der Adresse

https://url.nrw/raumvertraeglichkeitsverfahren

abgerufen werden.

Zudem sind die Verfahrensunterlagen auf der nachstehenden Internetseite verlinkt:

https://www.bezreg-koeln.nrw.de/bekanntmachungen

unter dem Titel

Raumverträglichkeitsprüfung für die Wasserstoffleitung H_2ercules Belgien (H_2BE) von Aachen-Lichtenbusch nach Eschweiler-Weisweiler

Die Öffentlichkeit und die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen können während der oben genannten Veröffentlichungsfrist Stellungnahmen zu den Verfahrensunterlagen bei der Bezirksregierung Köln abgeben. Deren Übermittlung soll elektronisch erfolgen:

E-Mail-Adresse: **raumvp@bezreg-koeln.nrw.de**

Ihre Stellungnahme wird elektronisch weiterverarbeitet und an die Vorhabenträgerin weitergeleitet.

Nähere Angaben u.a. zu den weiteren Einreichungsmöglichkeiten entnehmen Sie bitte dem anliegenden Bekanntmachungstext.

Dieser Bekanntmachungstext wird heute im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Köln am **17.02.2025** veröffentlicht.

Vorsorglich weise ich darauf hin, dass eine eventuell gewünschte Fristverlängerung über den 27.03.2025 hinaus nicht gewährt werden kann, da das Raumordnungsverfahren gemäß Raumordnungsgesetz innerhalb einer Frist von sechs Monaten abzuschließen ist.

Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie, mich möglichst kurzfristig über Änderungen von Anschriften oder Organisationsformen bzw. eine aus Ihrer Sicht notwendige Beteiligung weiterer öffentlicher Stellen zu informieren.

Die fristgerecht vorgebrachten Stellungnahmen können gemäß § 32 Absatz 2 LPlG NRW mit den beteiligten öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG erörtert werden. Über das Erfordernis einer Erörterung werde ich Sie rechtzeitig im Vorfeld zusammen mit weiteren Informationen zu Ablauf und Veranstaltungsort vorher informieren.

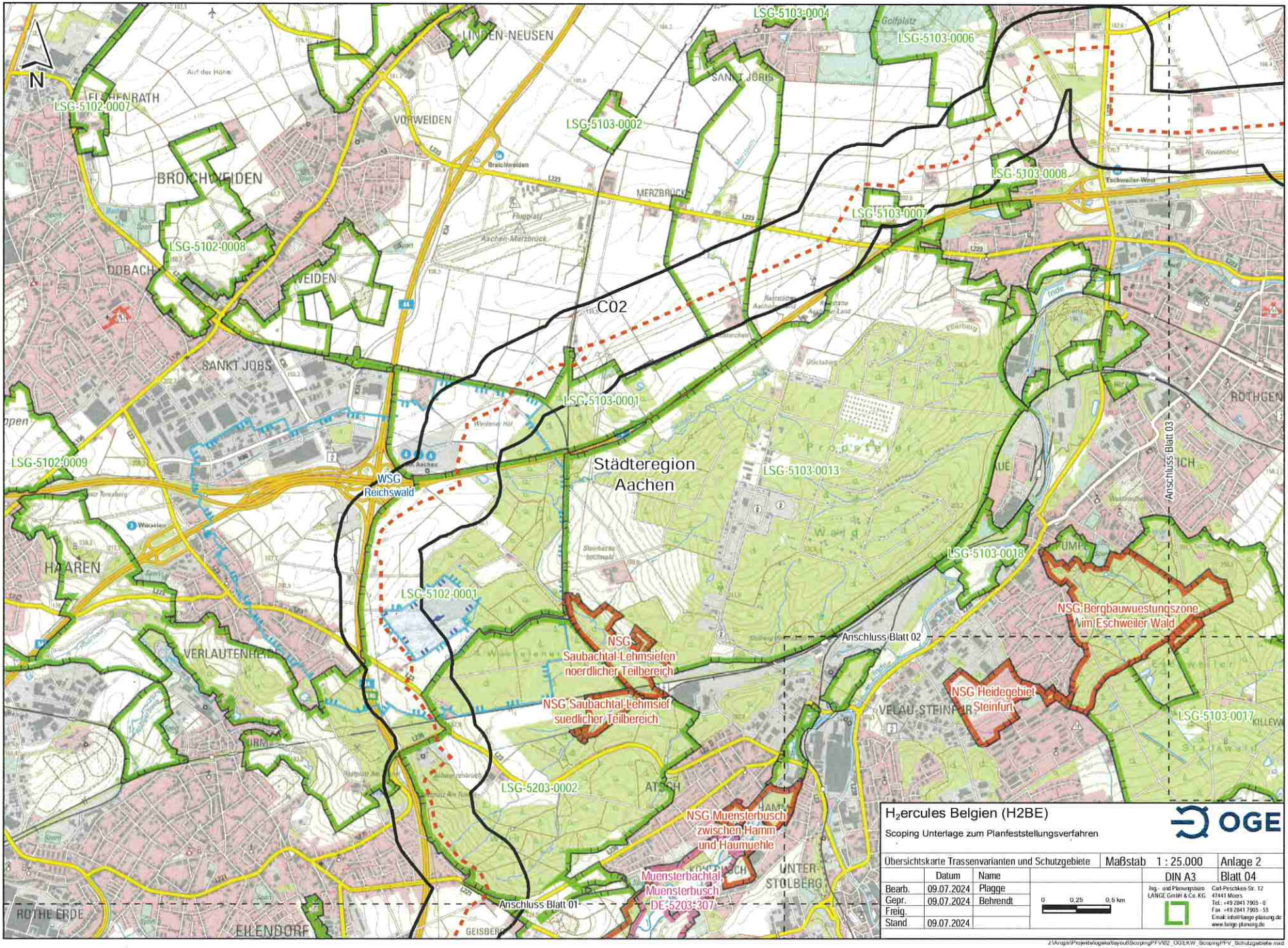
Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez. Vesper

Anlagen

- Beteiligtenliste
- Bekanntmachungstext



H_2ercules Belgien (H2BE)

Scoping Unterlage zum Planfeststellungsverfahren

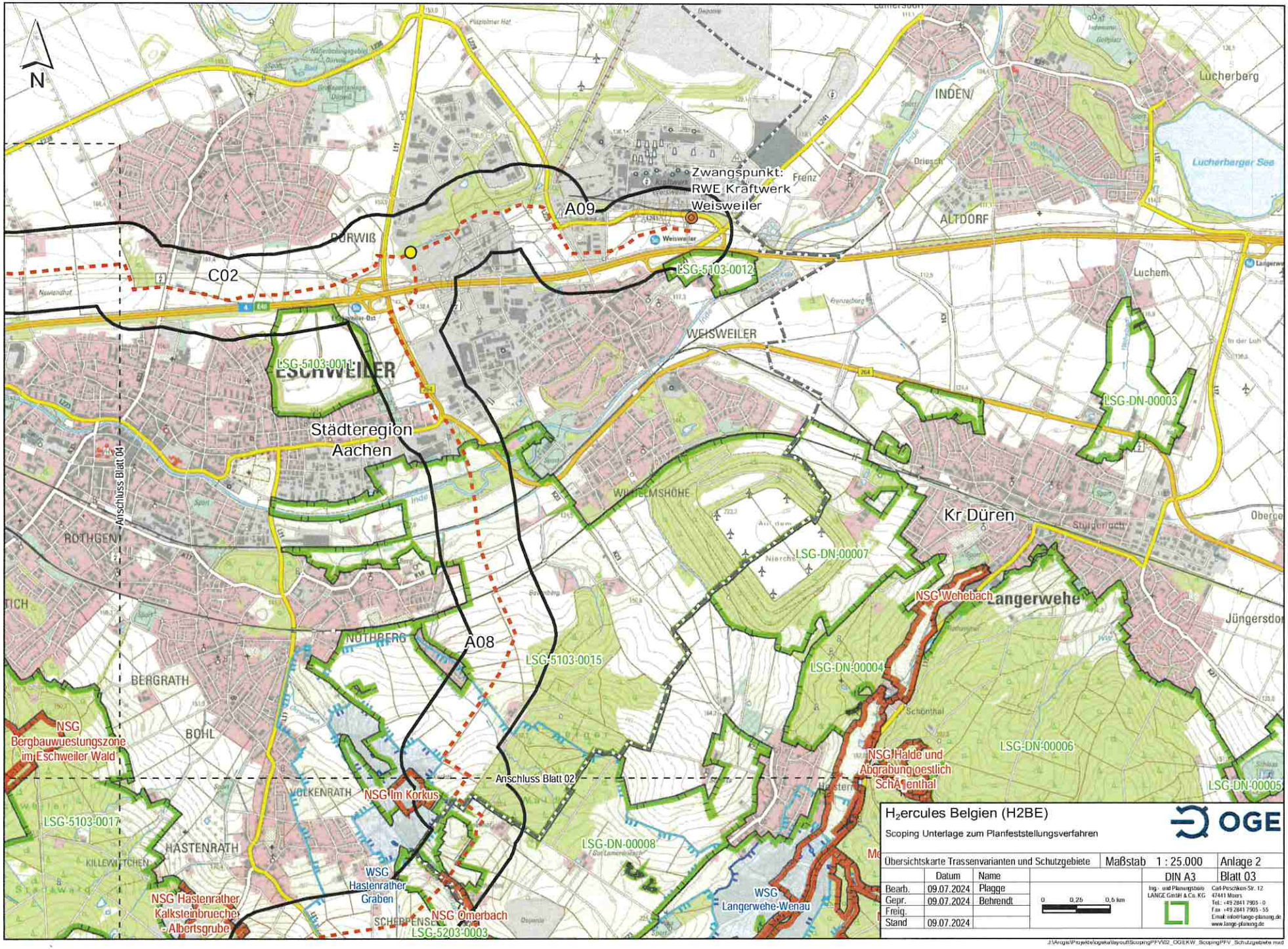
OGE

Übersichtskarte Trassenvarianten und Schutzgebiete			Maßstab 1 : 25.000	Anlage 2
	Datum	Name	DIN A3	Blatt 04
Bearb.	09.07.2024	Plagge		
Gepr.	09.07.2024	Behrendt	0 0,25 0,5 km	
Freig.				
Stand	09.07.2024			

Ing.- und Planungsbüro LANGE GmbH & Co. KG
Carl-Peschken-Str. 12
47441 Moers
Tel.: +49 2841 7905 - 0
Fax: +49 2841 7905 - 55
Email: info@lange-planung.de
www.lange-planung.de

J:\Arcgis\Projekte\logeka\layout\Scoping\PFV\02_OGEKW_ScopingPFV_Schutzgebiete.mxd

– Anlage 2 –



H_2ercules Belgien (H2BE)

Scoping Unterlage zum Planfeststellungsverfahren

OGE

Übersichtskarte Trassenvarianten und Schutzgebiete			Maßstab 1 : 25.000	Anlage 2
	Datum	Name	DIN A3	Blatt 03
Bearb.	09.07.2024	Plagge		
Gepr.	09.07.2024	Behrendt	0 0,25 0,5 km	
Freig.				
Stand	09.07.2024			

Ing.- und Planungsbüro LANGE GmbH & Co. KG
Carl-Peschken-Str. 12
47441 Moers
Tel.: +49 2841 7905 - 0
Fax: +49 2841 7905 - 55
Email: info@lange-planung.de
www.lange-planung.de

J:\Arcgis\Projekte\logiek\layout\Scoping\PFV\02_OGEKW_Scoping\PFV_Schutzgebiete.mxd

- Anlage 2 -

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
601 Umweltbelange und Friedhofswesen

Vorlagen-Nummer
136/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Kenntnisgabe	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

Sachstandsbericht zur Luftqualität in Eschweiler

Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 07.05.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:

Das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (LANUV) hat die vorläufigen, noch nicht validierten Ergebnisse der Luftqualitätsmessungen (Stickstoffdioxid) für den Passivsammler in der Indestraße aus dem Jahr 2024 veröffentlicht.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) liegt in Eschweiler im zurückliegenden Jahr 2024 bei 26 µg/m³ (Mikrogramm pro Kubikmeter). Der für das Jahr 2024 noch geltende Grenzwert (40 µg/m³) wird somit im sechsten Jahr hintereinander sicher eingehalten. Die Monatskenngrößen aus dem Jahr 2024 sind als Anlage 1 beigefügt.

Gegenüber dem Vorjahr (27 µg/m³) ist die Stickoxidbelastung um 1 µg/m³ zurückgegangen (Anlage 2).

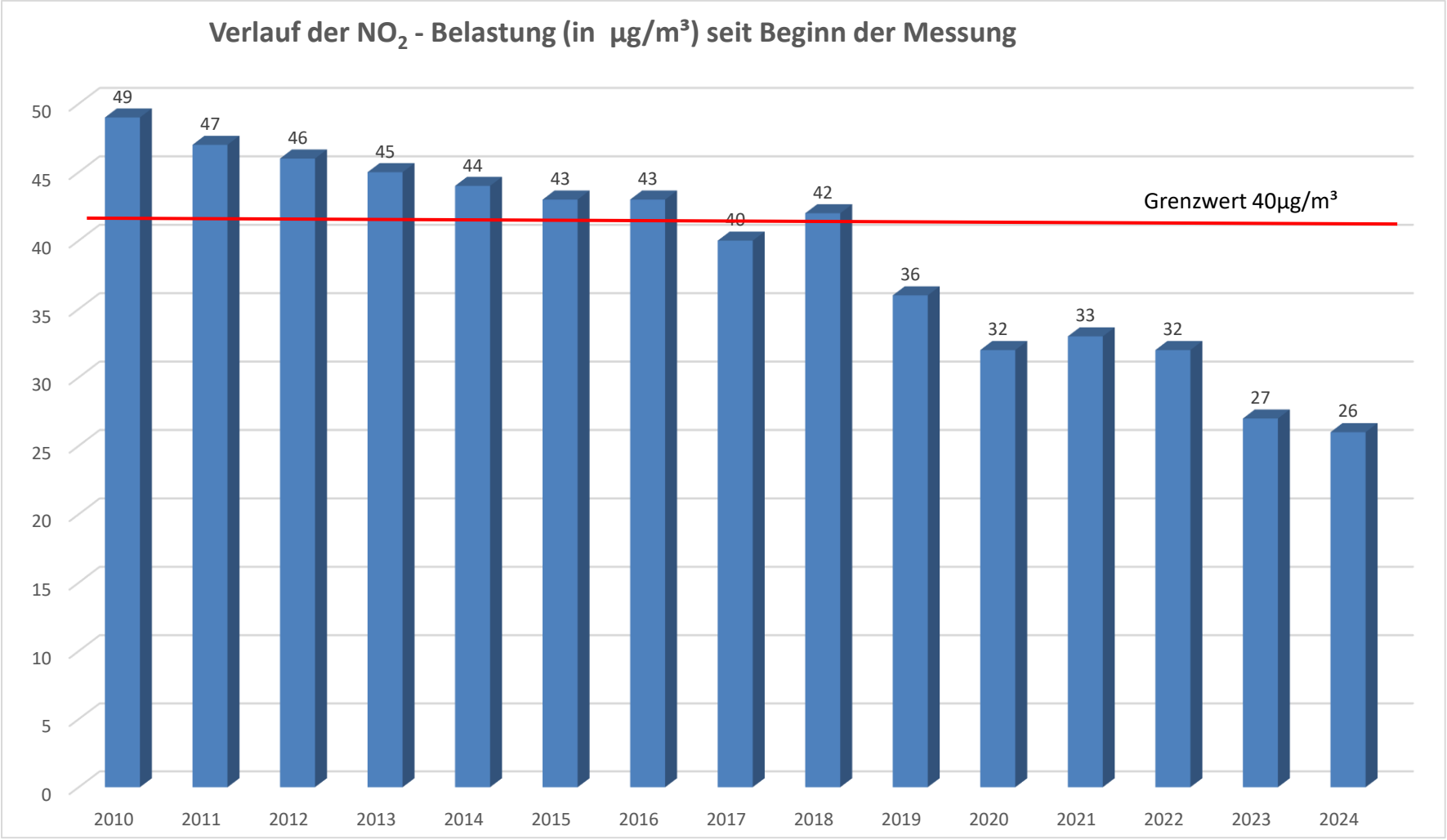
Eine Einordnung dieser Ergebnisse aus Eschweiler im landes- bzw. bundesweiten Vergleich kann noch nicht erfolgen, da das Landesumweltamt als „Messstellenbetreiber“ hierzu noch keine Veröffentlichung herausgegeben hat.

Ende 2024 wurde vom Europäischen Parlament eine neue EU-Luftqualitätsrichtlinie beschlossen. Diese sieht für den Parameter Stickstoffdioxid einen wesentlich ambitionierteren Grenzwert (Jahresmittelwert) in Höhe von 20 µg/m³ vor. Dieser neue Grenzwert wird nach einer Übergangszeit von 5 Jahren für alle europäischen Mitgliedsstaaten ab dem Jahr 2030 bindend sein.

Finanzielle Auswirkungen:
keine

Personelle Auswirkungen:
keine

Anlagen:
Jahreskennwerte 2024
Monatskennwerte 2024



Jahresmittelwert in µg/m³

Anlage 1

Monatswerte 2024 Stickstoffdioxid

Station	Beginn	Ende	Mittel
ESWI	09.01.2024	30.01.2024	30
ESWI	30.01.2024	05.03.2024	25
ESWI	05.03.2024	27.03.2024	26
ESWI	27.03.2024	29.04.2024	25
ESWI	29.04.2024	31.05.2024	26
ESWI	31.05.2024	28.06.2024	27
ESWI	28.06.2024	06.08.2024	23
ESWI	06.08.2024	30.08.2024	26
ESWI	30.08.2024	04.10.2024	32
ESWI	04.10.2024	08.11.2024	24
ESWI	08.11.2024	28.11.2024	23
ESWI	28.11.2024	08.01.2025	22
	Jahresmittelwert (µg/m³)		**25,8**

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
III/RF Referent Projektmanagement

Vorlagen-Nummer
167/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Kenntnisgabe	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025
2.	Kenntnisgabe	Rat der Stadt Eschweiler	öffentlich	02.07.2025

Sachstand kommunaler Wiederaufbau nach dem Hochwasserereignis 2021, insbesondere Hochbauten und sog. "Ankerprojekte"

Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 06.06.2025 gez. Leonhardt	gez. Vogelheim	gez. Duikers
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:

Vor ca. vier Jahren, am 14. und 15. Juli 2021, wurde die Stadt Eschweiler von einer folgenschweren Hochwasserkatastrophe erfasst. Über 13.000 Menschen wurden direkt betroffen, dazu ungezählte Unternehmen, Einzelhändler und Gewerbetreibende.

Auch die kommunale Infrastruktur der Stadt Eschweiler wurde schwer beschädigt. Rund 40 städtische Liegenschaften, Straßen, Kanäle, Grünanlagen und weitere Einrichtungen wurden schwer beschädigt oder zerstört. Unmittelbar nach der Flutkatastrophe erreichte die Stadt eine Welle der Hilfsbereitschaft, mit der die unmittelbaren Aufräumarbeiten bewerkstelligt werden konnten.

Nach dieser Aufräumphase schloss sich die Schaffung von Interimsstandorten für die betroffenen Einrichtungen, insbesondere für die Schulen und Kindertageseinrichtungen, an.

Parallel liefen die Planungen für den Wiederaufbau an. Diverse Maßnahmenvorplanungen führten schließlich zur Genehmigung des sog. Wiederaufbauplans durch die Bezirksregierung Köln. Rund 165 Mio. € wurden im März 2022 für den Wiederaufbau bis zum Jahr 2030 in rund 100 Maßnahmen und Teilmaßnahmen bewilligt, die sich wie folgt zuordnen lassen:

- Hochbau: ca. 145 Mio. €
- Tiefbau und Grün ca. 9 Mio. €
- Ausstattungen und Einrichtungen (überwiegend Schule) ca. 8 Mio. €
- IT-Ausstattung ca. 1 Mio. €
- Sonstige ca. 2 Mio. €

Dabei ist auffällig, dass der Anteil der betroffenen Hochbauten im Vergleich zu anderen betroffenen Kommunen sehr hoch ist.

Kurz vor dem vierten Jahrestag des Hochwasserereignisses kann festgehalten werden, dass ca. 57 % des genehmigten Gesamtvolumens nach nunmehr 45 % des Zeitraums zwischen dem Flutereignis und dem Ende des Förderzeitraums des Wiederaufbauplans entweder verausgabt oder in Aufträgen gebunden ist. Zudem können – nachdem die GGS Weisweiler ihr Bestandsgebäude mit Ende der Sommerferien 2024 wieder beziehen konnte – alle Schülerinnen und Schüler wieder auf Eschweiler Stadtgebiet beschult werden, gleichwohl die Schülerinnen und Schüler der Realschule Patternhof sowie der Willi-Fährmann-Schule nach wie vor in Interimsstandorten auf dem Drieschplatz bzw. am Indestadion Quartier untergebracht sind. Auch konnten alle Betreuungsangebote der Kindertagespflege auf Eschweiler Stadtgebiet verfügbar gemacht werden.

Im Zuge des Wiederaufbaus der Hochbauten zeigt sich die bestehende Bausubstanz der Gebäude als besonders herausfordernd. Infolge der Sanierung der Flutschäden sind vielfach weitere Sanierungen (Schadstoffsanierungen, Betonsanierungen) und Modernisierungen (insbesondere gebäudetechnische Anlagen wie Entlüftungen, Elektroanlagen, Heizungen…) baubedingt nicht nur geboten, sondern auch notwendig zur Schaffung eines genehmigungsfähigen/abnahmefähigen Gebäudezustandes.

Zudem fordert die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Lage im Bausektor, die Wiederaufbauarbeiten heraus. Zwar scheint die Verfügbarkeit von Baufirmen gegenüber den zwischenzeitlichen „Bauboom-Jahren“ bereits verbessert, nach wie vor aber schlägt der Fachkräftemangel insbesondere im Handwerksbereich auch auf die Wiederaufbauarbeiten durch und sorgt - wie in Teilen auch Lieferengpässe von Bauteilen - für Kapazitätsengpässe und Verzögerungen bei den ausführenden Unternehmen.

Zum jetzigen Zeitpunkt - vor vertiefter Kostenkalkulation der beiden Großprojekte Neubau Sportzentrum und Willi-Fährmann-Schule - kann noch keine Aussage zur Einhaltung des genehmigten Budgets von insgesamt rund 165 Mio. € getroffen werden. Sofern eine Budgetüberschreitung absehbar wird, geht die Verwaltung allerdings davon aus, dass angesichts der seit dem Jahr 2022 (Zeitpunkt der Erstellung des Wiederaufbauplans) und heute liegenden Baupreissteigerung von annähernd 29 % sowie der seitens des Landes mitgeteilten weiteren

Verfügbarkeit von Wiederaufbaumitteln im Landeshaushalt seitens des Fördermittelgebers eine Kompensation erfolgen wird.

Gründung der Wiederaufbaugesellschaft Eschweiler mbH

Zur Schaffung weiterer Personalkapazitäten sowie zur Verfahrensbeschleunigung der Wiederaufbaumaßnahmen hat der Rat der Stadt im November und Dezember 2023 die Gründung der Wiederaufbaugesellschaft Eschweiler beschlossen. Die Gründung wurde mit Eintragung in das Handelsregister am 26.02.2024 formal vollzogen.

Gemäß Wirtschaftsplanung/Stellenplan sind insgesamt 11 Stellen vorgesehen, darunter drei geringfügig Beschäftigte. Hiervon sind insgesamt 8 Stellen (davon zwei geringfügig Beschäftigte) der operativen Projekttätigkeit und drei Stellen (davon 1 geringfügig Beschäftigter) dem „Kaufmännischen Bereich“ der Gesellschaft zuzuordnen. Mit Ausnahme einer Stelle, deren Besetzung sich derzeit im Ausschreibungsverfahren befindet, sowie einer Werksstudenten-Stelle sind zwischenzeitlich alle Stellen besetzt worden. Insbesondere mit der Besetzung der Hauptamtlichen Geschäftsführung und der Projektmanagerstellen ist die Gesellschaft damit seit dem Herbst 2024 voll handlungsfähig.

Sachstand Ankerprojekte im Wiederaufbau

Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung kann für die jeweiligen Ankerprojekte folgender Sachstand mitgeteilt werden:

Willi-Fährmann-Schule

Aufgrund von massiven statischen Schäden nach dem Hochwasser wird das Gebäude vollständig abgerissen und an gleicher Stelle neu aufgebaut. Für den Wiederaufbau sind im aktuellen Wiederaufbauplan insgesamt (inkl. Ausstattung) 22,9 Mio. € vorgesehen. Mit der Preisgerichtssitzung am 03.07.2024 wurde der zur Neuplanung der Schule vorgesehene Wettbewerb abgeschlossen. Nach sich anschließender Verhandlungsvergabe erfolgte die Beauftragung durch die Wiederaufbaugesellschaft im Dezember 2024. In den nächsten Planungsschritten wird die vertiefte Nutzerbeteiligung sowie die Beteiligung der Fachplanungen derzeit vorbereitet und durchgeführt. Der Zeitplan sieht einen Bezug des Neubaus Mitte 2028 vor.

Die Abbrucharbeiten haben im Mai 2025 begonnen. Das Abbruchkonzept sieht zunächst eine Schadstoffbeseitigung und Rückbauarbeiten im Gebäudeinneren vor. Mit dem „sichtbaren“ Abbruch des Bestandsgebäudes wird dann im Sommer 2025 gerechnet. Die gesamte Abbruchmaßnahme wird planmäßig im Herbst 2025 abgeschlossen werden.

Zur Bereitstellung einer Ausweichfläche wurden drei temporäre eingeschossige Container-Ersatzbauten in Modulbauweise auf dem Grundstück der Franz-Rüth-Straße 5 in Eschweiler errichtet. Mittlerweile werden alle Schülerinnen und Schüler an diesem Interimsstandort beschult.

Die Projektverantwortung für das Gesamtprojekt (Abbruch, Neubau und Inbetriebnahme) obliegt der Wiederaufbaugesellschaft.

Sportzentrum Jahnstraße

Das Sportzentrum Jahnstraße – bestehend aus der Schwimmhalle und einer Sporthalle – wurde durch das Hochwasser massiv beschädigt. Das gesamte Untergeschoss wurde in einer Höhe von ca. 2m überflutet und flächendeckend von verunreinigtem Schmutzwasser, sowie damit einhergehenden Schadstoffen kontaminiert. Insbesondere die bauliche Substanz als auch die technische Ausrüstung der Schwimm- und Sporthalle erlitt erhebliche Schäden. Aufgrund der Ausmaße des Schadens wurde das Gebäude als nicht wirtschaftlich sanierbar eingestuft. Das Sportzentrum wird abgerissen und neu gebaut.

Für den Wiederaufbau sind im aktuellen Wiederaufbauplan insgesamt 51,7 Mio. € vorgesehen. Der interdisziplinäre Wettbewerb wurde mit der Preisgerichtssitzung vom 19.12.2024 abgeschlossen. Das sich anschließende Verhandlungsverfahren wird derzeit durch die Wiederaufbaugesellschaft durchgeführt. Der Abschluss des Verfahrens ist unter anderem von der Eingrenzung der Planungsaufgabe (Variantenentscheidung „6 oder 8 Bahnen“) abhängig, die im Juli 2025 abgeschlossen werden soll. Die Neuerrichtung wird nach aktuellem Zeitplan in der 2. Jahreshälfte 2030 abgeschlossen, die Inbetriebnahmephase schließt sich hieran an.

Für den Neubau ist die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens erforderlich. Der notwendige Aufstellungsbeschluss wurde bereits im Februar 2025 gefasst. Das weitere Verfahren ist zeitlich abhängig vom Abschluss des o.g. Verhandlungsverfahrens.

Die Planungen zum Abbruch des Bestandsgebäudes sind angelaufen. Aufgrund der schwierigen baulichen und liegenschaftlichen Situation, insbesondere der engen Bebauung und der tiefen Auskellerung, ist derzeit nicht auszuschließen, dass der Abbruch des Bestandsgebäudes erst unmittelbar vor Beginn der Neubauarbeiten durchgeführt werden kann und mit diesem im Bauablauf eng verzahnt werden wird.

Aktuell mehren sich Vandalismusvorfälle sowie Fälle unbefugten Eindringens. Derzeit werden verschiedene Maßnahmen – Einzäunung des Geländers bis hin zur Zumauerung - durch die Wiederaufbaugesellschaft ergriffen, um insbesondere das gefährliche illegale Eindringen in das Gebäude zu unterbinden.

Die Projektverantwortung für das Gesamtprojekt (Abbruch, Neubau und Inbetriebnahme) obliegt der Wiederaufbaugesellschaft.

Das Freibad Dürwiß wird zur Sicherstellung des Schwimmbetriebs in den Wintermonaten mit einer Traglufthalle überdacht, sodass das Freibad ganzjährig genutzt werden kann. Die Traglufthalle wird bis zur Fertigstellung der Schwimmhalle eingesetzt.

Rathaus

Das Rathaus wurde durch das Hochwasser im Kellergeschoss ca. 40 bis 100 cm überflutet. Dabei kam es zu Verschmutzungen und Beschädigungen in der Bausubstanz sowie in der technischen Ausrüstung. Durch den Wassereintritt im Kellergeschoss wurde das Archiv samt Inhalt sowie die Kunstsammlung beschädigt.

Das Rathaus wird saniert. Das Archivgut wird soweit möglich wiederhergestellt und eingelagert.

Die Hochwasser-Sanierung des Rathauses wird derzeit abschnittsweise durchgeführt. Mit einem Abschluss der Arbeiten wird derzeit Ende des Jahres 2025 gerechnet.

Die Projektverantwortung für das Gesamtprojekt (Sanierung und Inbetriebnahme) obliegt dem städtischen Hochbauamt.

Realschule Patternhof

Das Gebäude der Realschule Patternhof wurde durch das Hochwasser geflutet und stark beschädigt. Der Wasserstand erreichte im Erdgeschoss ca. 50 – 70 cm. Durch das Hochwasser wurden Schäden an der Bausubstanz, der technischen Ausrüstung und dem Inventar verursacht. Die entstandenen Schäden und Schadstoffeintragungen erfordern eine vollumfängliche Sanierung der Schule und eine Neuanschaffung des Inventars.

Zur Sicherstellung des Schulbetriebes wurden die Schülerinnen und Schüler vom 18.08.2021 bis Ende des Schuljahres 2022/2023 in einem Schulgebäude in der Tittelsstraße 63 in 52146 Würselen beschult. In den Sommerferien 2023 erfolgte der Umzug in den neuen temporären Containerstandort, der für 900 Schüler und 100

Lehrer ausgelegt ist. Parallel konnten die im Rahmen des 1. Bauabschnitts fertig gestellten Unterrichtsräume im Bestandsgebäude bezogen werden.

Derzeit wird die Sanierung des 2. Bauabschnitts durchgeführt. Die Bezugsfertigkeit der Schule wird nach derzeitigem Baufortschritt Ende des Jahres 2025 gegeben sein. Die Wiederaufbaugesellschaft ist mit der Planung und Durchführung der Inbetriebnahme zu Beginn des Jahres 2026 in enger Abstimmung mit der Schulleitung beauftragt. Nach aktuellem Planungsstand wird der Umzug der Schule in das Ursprungsgebäude in den Winterferien beginnen und bis spätestens zum Ende des Quartals I 2026 abgeschlossen werden können.

Aufgrund von Lieferengpässen sowie Altlastenproblematiken beim Bodenaushub wird der Ersatzbau der zerstörten Containeranlage entgegen der ursprünglichen Planung erst nachgelagert zum Umzug der Schule im 2. Quartal 2026 planmäßig abgeschlossen werden können. Eine übergangweise Kompensation im Bestandsgebäude ist in Abstimmung mit der Schule bereits berücksichtigt. Auch die Sanierung der Turnhalle wird aufgrund von Lieferengpässen erst im QI 2026 planmäßig abgeschlossen werden können.

Die Projektverantwortung für die Sanierung des Gebäudes obliegt dem städtischen Hochbauamt. Die Ausstattung und Inbetriebnahme wird durch die Wiederaufbaugesellschaft organisiert und betreut (jeweils in Abstimmung mit dem Amt für Schulen, Sport und Kultur).

Schulzentrum Mitte (Adam-Ries-Schule und EGS Stadtmitte)

Das Gebäude des Schulzentrums Stadtmitte wurde im Kellergeschoss bis knapp unter die Decke über dem Kellergeschoss geflutet. Das Hochwasser hat Schäden an der Bausubstanz, der technischen Ausrüstung und dem Inventar verursacht.

Für den Zeitraum der Sanierung wurde eine temporäre Containeranlage errichtet.

Bereits zu Ostern 2022 konnte die Hauptschule und im Sommer 2022 die Grundschule die Räumlichkeiten im Erd- und Obergeschoss wieder nutzen. Im April 2024 konnten fünf weitere Klassenräume im Kellergeschoss und im Sommer 2024 alle weiteren Räumlichkeiten mit Ausnahme des Mensa-Bereichs im Keller bezogen werden. Dieser konnte nach Karneval 2025 wieder in Betrieb gehen.

Im Sommer 2025 werden aufgrund im Zuge der Sanierung festgestellter Mängel an der Betonqualität der Decke des Erdgeschosses der Grundschule weitere Beton- und Schadstoffsanierungen in zwei Räumen sowie dem Flur durchgeführt werden. Mittels Kompensationsmaßnahmen im Gebäude (unter Einbezug weniger Flächen der Hauptschule) sowie provisorischer Zugänge für anliegende Klassenräume kann der Schulbetrieb am Standort dabei aufrechterhalten bleiben. Die Maßnahme wird planmäßig im Juni 2025 beginnen, sodass im Bauzeitenablauf die lärm- und staubintensiven Sanierungsarbeiten in den Sommerferien stattfinden werden. Der Abschluss der Maßnahme wird derzeit für Ende 2025/ Anfang 2026 erwartet.

Außerdem ist aufgrund von Hochwasserschäden die Sanierung des Parketts der Aula der Adam-Ries-Schule erforderlich. Auch hier ist vorgelagert eine Schadstoffsanierung erforderlich. Der Bauzeitenablauf verläuft parallel zur vorgenannten Betonsanierung in der EGS.

Im Zuge der Sanierungsarbeiten werden Baustelleneinrichtungen auf dem Vorgelände des gegenüberliegenden Sportzentrums vorgenommen. Diese sind nicht der Baumaßnahme Sportzentrum zuzuordnen und werden nach Abschluss der Sanierung im Schulzentrum wieder entfernt werden.

Weitere (eher „kosmetische“) Sanierungsmaßnahmen im Gebäudekomplex ohne nennenswerte Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Schulen können nachlaufend auftreten.

Die Projektverantwortung für das Gesamtprojekt (Sanierung und Inbetriebnahme) obliegt dem städtischen Hochbauamt in Abstimmung mit dem Amt für Schulen, Sport und Kultur.

GGS und KITA Weisweiler

Das Schul- und Kitagebäude wurde vollständig im Kellerbereich sowie im Erdgeschoss bis ca. 50 cm überflutet und flächendeckend von verunreinigtem Schmutzwasser sowie damit einhergehenden Schadstoffen kontaminiert.

Hierdurch waren neben Beschädigungen, Verschmutzungen und Verunreinigungen in der baulichen Substanz des Gebäudes auch die gesamte technische Ausrüstung sowie die Außenanlagen betroffen. Es kam zu Folgeschäden im Deckenbereich des Erdgeschosses aufgrund der aufsteigenden Feuchtigkeit. Aufgrund bautechnischer Anforderungen wurde zudem die Sanierung des Obergeschosses inkl. Beton- und Schadstoffsanierung notwendig.

Während der Sanierung wurde die KITA in einer temporären Ersatzcontaineranlage untergebracht. Zur Sicherstellung des Schulbetriebs der GGS Weisweiler wurden die Schülerinnen und Schüler vom 25.08.2021 bis zu den Sommerferien 2024 in einem ehemaligen Schulgebäude der Gemeinde Aldenhoven, Schwanenstr. 10 untergebracht.

Das Gebäude wurde zukunftsorientiert saniert und konnte nach den Sommerferien 2024 durch die GGS bezogen werden. Weitere Restarbeiten dauerten zum QII 2025 ohne Beeinflussung der Betriebsbereitschaft an. Die KiTa Weisweiler konnte zum Jahreswechsel 2025/2026 den Betrieb auf dem Driesch wiederaufnehmen. Die provisorische Containeranlage an der Burg wurde vor Karneval 2025 bereits demontiert. Das Außengelände wird durch die Wiederaufbaugesellschaft wiederhergestellt werden. Dabei soll auf Anregung der Pfarre der Teil, der bisher als Außenspielgelände der KiTa genutzt wurde, als Spiel- und Bewegungsfläche unter Beachtung des Denkmalschutzes erhalten bleiben.

Die Außenanlagen des Gebäudes werden abschnittsweise wiederhergestellt und modernisiert, um den Betrieb sicherstellen zu können. Die Fertigstellung der ersten beiden Bauabschnitte der Außenanlagen (rückwärtig zur Inde gelegener Schulhof sowie Außenfläche KiTa) erfolgte im QI 2025 (mit Ausnahme der notwendigen Anwuchsschonung). Die restlichen Arbeiten an den Außenanlagen werden planmäßig bis Mitte 2025 erfolgt sein. Danach wird es eine Einweihungsfeier geben.

Derzeit wird die Planung eines zweigruppigen Erweiterungsbaus der KiTa vorbereitet (siehe Beschluss des Jugendhilfeausschusses vom 22.11.2023). Eine Gruppe stellt dabei einen Ersatz für eine in der KiTa Franz-Rüth-Str. aus baulichen Gründen entfallende Gruppe dar und wird aus Mitteln des Wiederaufbauplans anteilig finanziert. Die andere Gruppe wurde zur KiBiz-Förderung angemeldet.

Die Projektverantwortung für das Gesamtprojekt (Sanierung und Inbetriebnahme) obliegt dem städtischen Hochbauamt in Abstimmung mit dem Amt für Schulen, Sport und Kultur sowie dem Träger BKJ. Der Wiederaufbaugesellschaft obliegt der Rückbau der provisorischen Containeranlage.

KiTa Franz-Rüth-Straße 3

Das Hauptgebäude der „AWO KITA Zauberhut“ wurde durch das Hochwasser geflutet und stark beschädigt. Der Wasserstand erreichte im Erdgeschoss ca. 1,0 – 1,4 m. Durch das Hochwasser wurden Schäden an der Bausubstanz, der technischen Ausrüstung und dem Inventar verursacht.

Für den Zeitraum der Sanierungsarbeiten wurde eine temporäre Containeranlage im Bereich des Indestadions errichtet.

Das Gebäude wurde vollständig saniert. Am 28.11.2023 konnte der Kindertagesstättenbetrieb am alten Standort wiederaufgenommen werden.

Sporthalle Kaiserstraße

Durch das Hochwasser wurde das Erdgeschoss der Sporthalle in einer Höhe von ca. 20 bis 30 cm vollflächig überflutet. Dabei kam es zu Beschädigungen, Verschmutzungen und Verunreinigungen in der baulichen Substanz des Gebäudes. Auch die technische Ausrüstung war direkt und indirekt betroffen. Das Inventar wurde zerstört.

Für den Zeitraum der Sanierung werden der Sportunterricht und Sportkurse auf andere Sporthallen verteilt.

Das Gebäude wurde vollständig entkernt und zukunftsorientiert wiederaufgebaut. Die Sporthalle konnte nach den Herbstferien 2024 den Betrieb vollständig wiederaufnehmen. Mängelbeseitigungsarbeiten insbesondere im Bereich der Tribünentechnik dauern noch an. Hierdurch kann es vereinzelt zu Sperrungen der Halle kommen.

Die Projektverantwortung für das Gesamtprojekt (Sanierung und Inbetriebnahme) obliegt dem städtischen Hochbauamt in Abstimmung mit dem Amt für Schulen, Sport und Kultur.

Weitere Projekte / Maßnahmen

Mit Herstellung der Arbeitsfähigkeit der Wiederaufbaugesellschaft sowie der fortschreitenden Abarbeitung der o.g. Projekte konnten nunmehr beginnend in der 2. Jahreshälfte 2024 weitere Wiederaufbaumaßnahmen in Angriff genommen werden.

Nachdem in der ersten Priorität insbesondere die Wiederaufbauprojekte im Bereich „Schule und Kinderbetreuung“ Priorität genossen, werden im nächsten Schritte insbesondere Gebäude mit sozialer und kultureller Belegung in den Fokus gerückt. Dies wird z.B. die Altentagesstätte „Auf dem Driesch“ in Weisweiler oder die dortige Grillhütte (die im bisherigen Hausmeisterhaus der GGS realisiert werden wird) betreffen.

Aus fördertechnischen Gründen ist zudem die Sanierung des Imbiss Weisweiler sowie des Kiosks Gutenbergstr. zu priorisieren, da diese als „private Wiederaufbaumaßnahme“ abgerechnet werden müssen und damit kürzeren Förderzeiträumen unterliegen.

Die weitere Priorisierung und Zeitplanung der Projekte wird in Abhängigkeit der personellen Kapazitäten der Wiederaufbaugesellschaft erarbeitet. Gem. Wirtschaftsplanung 2025 werden neben den vorgenannten Projekten im Jahr 2025 mit folgenden Maßnahmen begonnen werden:

- Kiosk Bushof (Sanierung und Planung im Jahr 2025)
- Wohnhaus Steinstraße (Planung 2025, Sanierung in Folgejahren)
- Talbahnhof (Planung 2025, Sanierung in Folgejahren)
- Villa Faensen (Planung 2025, Sanierung in Folgejahren)

Die Wiederaufbaugesellschaft erarbeitet derzeit eine Maßnahmenübersicht mit Projektstand („Statusbericht“), der zukünftig dem Aufsichtsrat der Wiederaufbaugesellschaft und dem Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss regelmäßig vorgelegt werden wird.

Finanzielle Auswirkungen:
Im Rahmen des genehmigten Wiederaufbauplans NRW stehen Mittel in Höhe von 165 Mio. € (unter Anrechnung von bereits geleisteten Versicherungszahlungen) zur Verfügung.

Zum jetzigen Zeitpunkt - vor vertiefter Kostenkalkulation der beiden Großprojekte Neubau Sportzentrum und Willi-Fährmann-Schule - kann noch keine Aussage zur Einhaltung des genehmigten Budgets von insgesamt rund 165 Mio. € getroffen werden. Sofern eine Budgetüberschreitung zu Tage treten würde, geht die Verwaltung allerdings davon aus, dass angesichts der seit dem Jahr 2022 (Zeitpunkt der Erstellung des Wiederaufbauplans) und heute liegenden Baupreissteigerung von annähernd 29 % sowie der seitens des Landes mitgeteilten weiteren Verfügbarkeit von Wiederaufbaumitteln im Landeshaushalt seitens des Fördermittelgebers eine Kompensation erfolgen wird.

Personelle Auswirkungen:

Der Wiederaufbau bindet nach wie vor Personalkapazitäten insbesondere im technischen Dezernat wie auch in der Schul- und Sportverwaltung. Die zwischenzeitlich erfolgte Herstellung der vollständigen Arbeitsfähigkeit der Wiederaufbaugesellschaft ist mit einer deutlichen - wenn auch nicht vollständigen - Entlastung des städtischen Personalkörpers verbunden.

Anlagen:

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
400 Schulverwaltung

Vorlagen-Nummer
134/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Kenntnisgabe	Schulausschuss	öffentlich	22.05.2025
2.	Kenntnisgabe	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

Sachstand zur baulichen Erweiterung und Sanierung der Gesamtschule Waldschule

Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 07.05.2025 i. V. Duikers gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:
Mit Ratsbeschluss vom 12.12.2023 (Vorlage 310/23) wurde die Verwaltung beauftragt, in Form einer ganzheitlichen Machbarkeitsstudie die notwendigen baulichen Maßnahmen am Schulstandort der Waldschule zu untersuchen. Hierbei sollten der aufgrund der schulischen Entwicklung erforderliche Raumbedarf, der Umgang mit den Bestandgebäuden sowie Aspekte der Nachhaltigkeit wie z.B. energetische Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

Mit der Verwaltungsvorlage 374/24 wurde der Schulausschuss in seiner Sitzung am 21.11.2024, der Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss am 11.1.2024 darüber in Kenntnis gesetzt, dass das Architekturbüro Wolf-Völker, Venderbosch & Rehahn Architekten PartG mbB (WVR Architekten) aus Eschweiler zunächst mit der Erstellung einer Voruntersuchung für die Machbarkeitsstudie beauftragt wurde. Nach Identifizierung der drei genauer zu betrachtender Handlungsfelder (Energie und Bau, Sicherheit und Lehre) wurde ein Raumbuch zu allen Räumen im Schulkomplex, in dem Sanierungsbedarf besteht, erstellt. Es wurde bereits in der zuletzt genannten Verwaltungsvorlage darauf hingewiesen, dass mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie im 2. Halbjahr 2025 gerechnet wird.

Mit Blick darauf, dass für das zweite Halbjahr aktuell noch keine Schulausschusssitzung terminiert ist, soll an dieser Stelle der derzeitige Sachstand als Zwischenbericht dargestellt werden.

Wie bereits in der letzten Verwaltungsvorlage ausgeführt wurde, wurde bereits im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens für die Jahre 2024/25 schulseitig der Bedarf an einer kurzfristigen Bereitstellung weiterer Klassenräume aufgrund der erfolgten Erhöhung der Zügigkeit von vier auf fünf Züge angemeldet. Dieser Bedarf konnte im Lauf des bisherigen Prozesses bestätigt werden.

Die bisherige Planung hat u. a. ergeben, dass für die anstehende Bauphase die Errichtung einer Containeranlage erforderlich ist, um den Raumbedarf der Schule decken zu können. Hierzu wird auch auf die Erläuterungen in der Vorlage 374/24 verwiesen.

Zur Errichtung der Container wurden in Abstimmung mit der Schule vorab mehrere Standorte untersucht. Letztendlich wurde sich auf die Umsetzung der Containeranlage auf dem unteren Schulhof vor dem Altbau verständigt. Da dieser Schulhof derzeit für die 5. Klassen vorgesehen ist und dieser durch den künftigen Containerbau eingeschränkt wird, soll der angrenzende Bereich vor den Werkräumen als zusätzlicher Ausweichstandort für die Schulhofnutzung nutzbar gemacht werden. Die geprüften Alternativstandorte waren baurechtlich nicht kurzfristig umsetzbar oder stellten aus schulorganisatorischer Sicht keine annehmbare Lösung dar.

Das mit der Schule abgestimmte Raumprogramm sieht derzeit eine zweigeschossige Containeranlage vor, die Richtung Altbau einen Erschließungsflur mit einem innen liegenden Haupttreppenhaus beinhaltet. Zur anderen Seite, der des Hangs und des Hauptgebäudes, befinden sich im Erdgeschoss zwei Klassenräume sowie notwendige Nebenräume wie die Sanitärräume, Lagermöglichkeiten und ein Technikraum. Im Obergeschoss sind drei weitere Klassenräume vorgesehen. Rückseitig befindet sich zudem ein zweites offenes Fluchttreppenhaus. Auf beiden Etagen sind darüber hinaus Putzmittelräume vorgesehen. Die beschriebene Containerlösung soll den Zeitraum überbrücken bis die laufende Machbarkeitsstudie abgeschlossen ist, die Weiterentwicklung des Schulstandorts festgelegt wurde und der Raumbedarf anderweitig gedeckt werden kann. Die Containeranordnung wurde an den vorhandenen Baumbestand angepasst, um möglichst viel Fläche zwischen dem neuen Containerbau und dem Altbau zu erhalten.

Die Schulkonferenz der Waldschule hat der Umsetzung der Containeranlage in der Form zugestimmt.

Zwischenzeitlich wurde ein externes Architekturbüro mit der Erstellung des Bauantrags und der Vorbereitung der Vergabe beauftragt. Der Bauantrag soll nach Möglichkeit bis Ende Mai d.J. ausgearbeitet und eingereicht werden. Im Anschluss soll das Vergabeverfahren durchgeführt werden. Die Errichtung der Container ist für das 2. Halbjahr 2025 vorgesehen. Bei planmäßigem Verlauf wird mit einer Fertigstellung und der Inbetriebnahme voraussichtlich im ersten Quartal 2026 gerechnet. Die genaue Terminschiene ist jedoch noch abhängig von der Verfügbarkeit der Container und der entsprechenden Firmen und kann erst im Vergabeverfahren bzw. danach in der Abstimmung mit den zu beauftragenden Firmen abschließend geklärt werden.

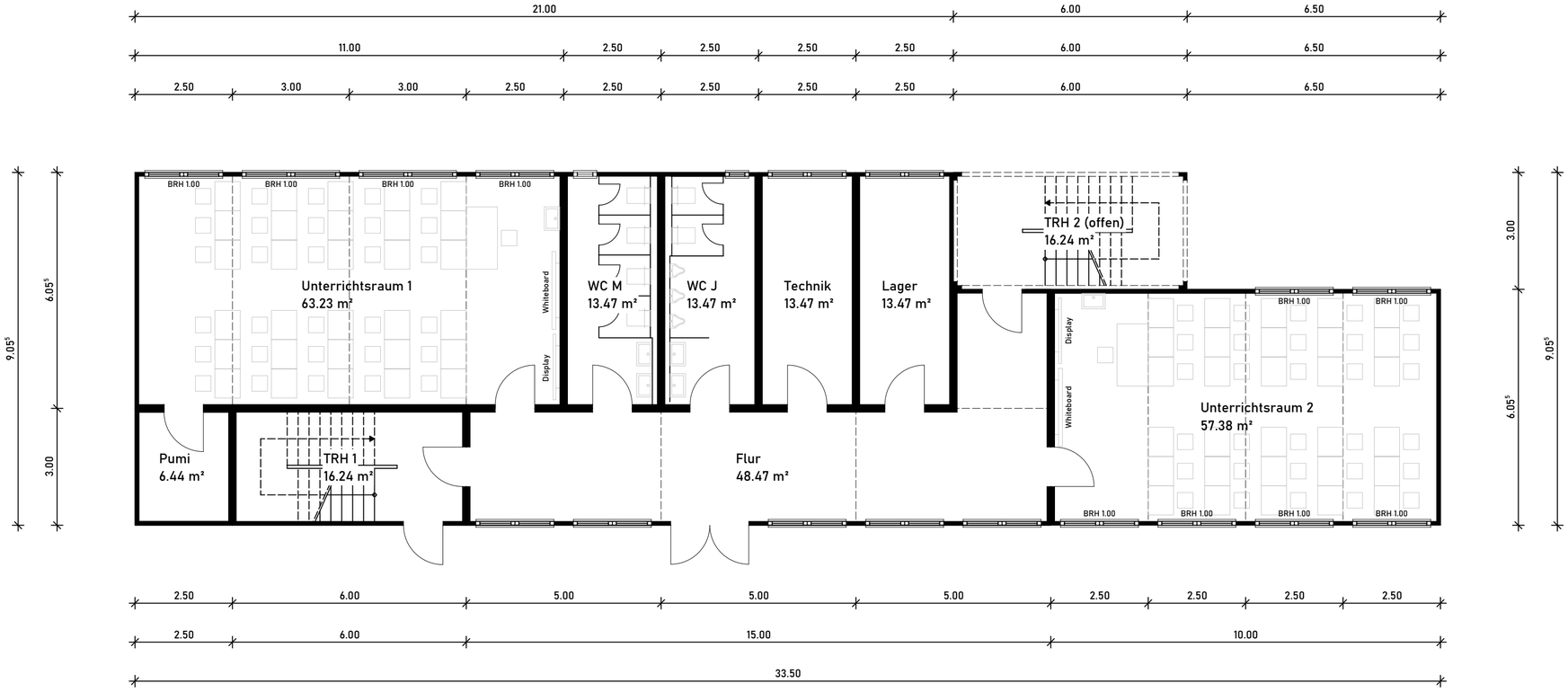
Die Gesamtkosten für die Herstellung der Containeranlage werden nach aktueller Kostenschätzung mit rund 1.050.000,00 € veranschlagt. Derzeit liegt jedoch die Kostenberechnung zum Abschluss der Leistungsphase 3 noch nicht vor. Die Kosten müssen nach Vorliegen der Kostenberechnung bzw. nach Vorliegen der Angebote für die Containeranlage noch einmal überprüft werden.

Finanzielle Auswirkungen:
Gesamtschule Waldschule

Die Mittel für die bauliche Errichtung der Containeranlage werden gemäß dem Haushalt 2024/2025 in Produkt 011111203 unter dem Sachkonto 09110002 IV24AIB036 zur Verfügung gestellt (in 2024: 50.000€ und in 2025: 1.000.000€).
Für die Ausstattung der Container mit Mobiliar sind pro Klassensatz rund 10.000 Euro und somit insgesamt 5 x 10.000 = 50.000 Euro für das Haushaltsjahr 2026 im Produkt 032180101 unter dem Sachkonto 08110002 IV00BGA021 einzuplanen.

Personelle Auswirkungen:
Die Betreuung der baulichen Maßnahmen erfolgt durch die Mitarbeiter des Hochbauamtes unter Beteiligung externer Planungsbüros. Für die Ausstattung der Container mit Mobiliar sind die Mitarbeiter der Schulverwaltung zuständig.

Anlagen:
Container Waldschule Erdgeschoss
Container Waldschule Obergeschoss
Lageplan Container Waldschule



Projekt:
Containeranlage Waldschule - Städt. Gesamtschule Eschweiler

Friedrichstraße 12-16
52249 Eschweiler

Projektstand:
Entwurf

VORABZUG

Projektnr.:	Plannummer:	Maßstab:	Planformat:	Datum:
2024_181	100	1:100	Din A1	07.03.2025

Inhalt:
Erdgeschoss

Index	Datum	Inhalt
A		
B		
C		
D		
E		

Bauherr:

Stadt Eschweiler
Technisches Gebäudemanagement

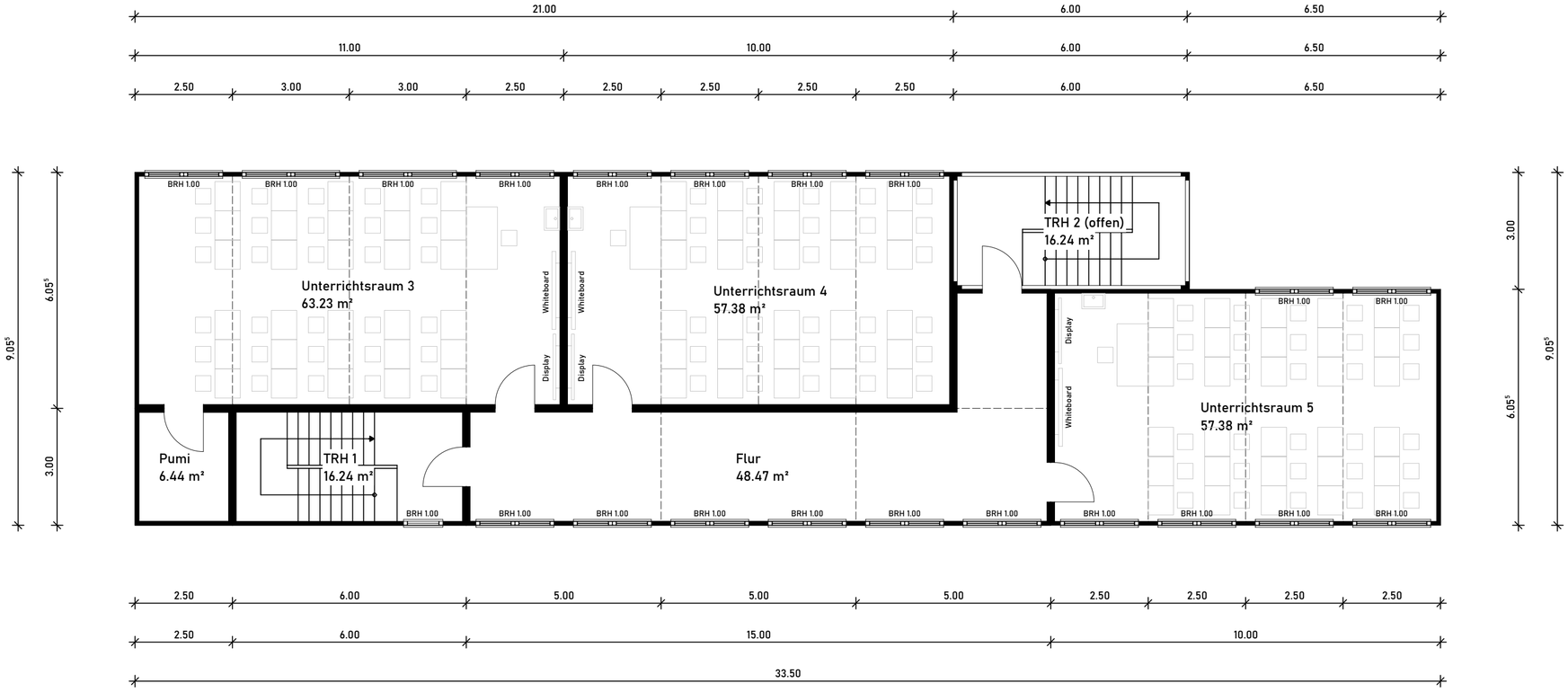
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Architekt:

wvr.
ARCHITEKTEN

Jülicher Straße 35
52249 Eschweiler
Fon 02403-9612150
Info@wvr-architekten.de

Planer:



Projekt:
Containeranlage Waldschule - Städt. Gesamtschule Eschweiler

Friedrichstraße 12-16
52249 Eschweiler

Projektstand:
Entwurf

VORABZUG

Projektnr.:	Plannummer:	Maßstab:	Planformat:	Datum:
2024_181	101	1:100	Din A1	07.03.2025

Inhalt:
Obergeschoss

Index	Datum	Inhalt
A		
B		
C		
D		
E		

Bauherr:

Stadt Eschweiler
Technisches Gebäudemanagement

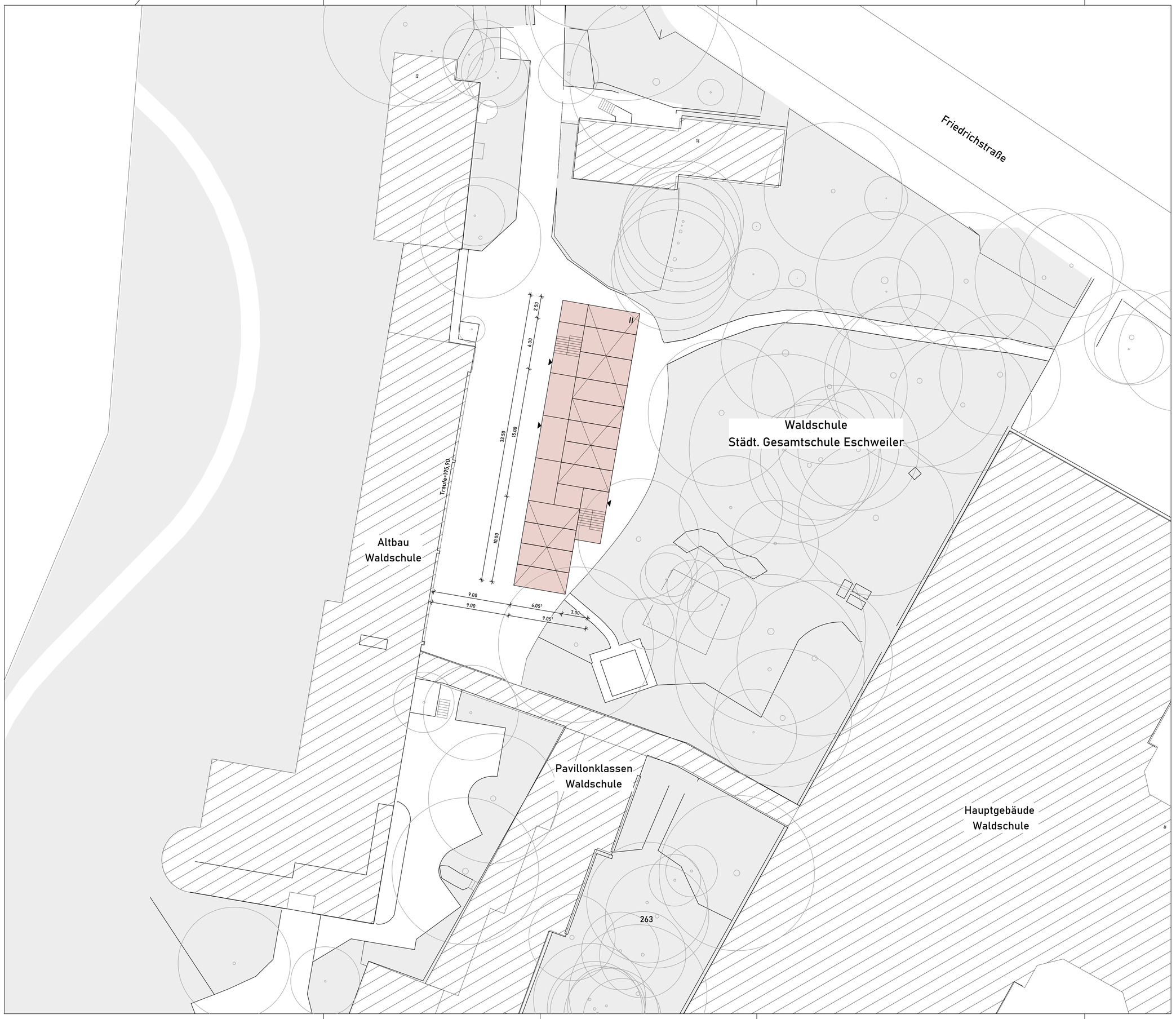
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Architekt:

wvr.
ARCHITEKTEN

Jülicher Straße 35
52249 Eschweiler
Fon 02403-9612150
Info@wvr-architekten.de

Planer:



Legende

Gebäudebestand

Projekt:
Containeranlage Waldschule - Städt. Gesamtschule Eschweiler

Friedrichstraße 12-16
52249 Eschweiler

Projektstand:
Entwurf

VORABZUG

Projektnr.:	Plannummer:	Maßstab:	Planformat:	Datum:
2024_181	001	1:500	Din A1	04.03.2025

Inhalt:
Lageplan

Index	Datum	Inhalt
A		
B		
C		
D		
E		

Bauherr:

Stadt Eschweiler
Technisches Gebäudemanagement

Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Architekt:

wvr.
ARCHITEKTEN

Jülicher Straße 35
52249 Eschweiler
Fon 02403-9612150
Info@wvr-architekten.de

Planer:

Stadt Eschweiler
Die Bürgermeisterin
400 Schulverwaltung

Vorlagen-Nummer
141/25

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Kenntnisgabe	Schulausschuss	öffentlich	22.05.2025
2.	Kenntnisgabe	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	18.06.2025

Standortentwicklung der KGS Bergrath - hier: Sachstandsmitteilung

Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls	Datum: 08.05.2025 i. V. Duikers gez. Vogelheim		
1	**2**	**3**	**4**
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

Sachverhalt:
Mit Verwaltungsvorlage 311/23 wurde seitens des Schulausschusses, des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses und des Rates der Stadt Eschweiler am 27.09.2023 beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, mit einer ganzheitlichen Machbarkeitsstudie die notwendigen baulichen Maßnahmen am Schulstandort auszuarbeiten und weiterzuentwickeln.

Hierbei sollten der aufgrund der schulischen Entwicklung erforderliche Raumbedarf, der Umgang mit den Bestandsgebäuden sowie energetische Gesichtspunkte und Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtigt werden. Für die Gründe des Umbaus wird auf die oben genannte Verwaltungsvorlage verwiesen.

Nachfolgend wird der aktuelle Sachstand berichtet:

Wie dem Sachverhalt der o.a. Verwaltungsvorlage zu entnehmen war, sollten bereits ab dem Schuljahr 2024/25 vorab zwei zusätzliche Räume für die Sicherstellung der Dreizügigkeit durch eine temporäre Containeranlage auf dem Schulgelände geschaffen werden. Die Schule hat für das laufende Schuljahr 2024/25 Fachunterrichtsräume als Klassenräume genutzt und durch schulorganisatorische Maßnahmen ein weiteres Schulhalbjahr im Bestand überbrückt, da sich die Vergabe der Containeranlage verzögerte.

Zwischenzeitlich hat im Februar und März 2025 die Errichtung und Inbetriebnahme der Containeranlage stattgefunden. Die Containeranlage wurde so geplant, dass im Bedarfsfall eine ebenerdige Erweiterung sowie eine Aufstockung möglich sind, die erfolgen können, sofern dies im Zuge der anstehenden Erweiterungs- und Sanierungsarbeiten erforderlich wird.

Wie der o.a. Vorlage zu entnehmen war, wurde die Verwaltung im letzten Jahr mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt, aus der ein Konzept zur Sicherstellung des Rechtsanspruchs auf einen Ganztagsplatz ab 2026 und zur Umsetzung des Sanierungsbedarfs in den Bestandsgebäuden hervorgehen sollte. Hierzu ist ein externes Architekturbüro mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt worden.

Bei dem vorliegenden Planungsentwurf bleibt das bestehende Schulgebäude in seiner jetzigen Form weitestgehend erhalten und in Nutzung, während das bisherige Mensagebäude und die alten Pavillonklassen auf dem Schulhof abgerissen werden müssen, um an gleicher Stelle einen Erweiterungsbau zu verorten.
Nach Fertigstellung des Erweiterungsbaus ist in dieser Variante eine weitgehende Sanierung des Bestandgebäudes geplant. Die schulische Nutzung des Altbaus an der Kopfstraße soll im Zuge der Umsetzung beendet werden. Eine vollständige Barrierefreiheit der Obergeschosse und des Untergeschosses im Hauptgebäude kann aufgrund der Bestanderschließung nicht realisiert werden. Dennoch kann bei der Variante das Erdgeschoss inklusive Mensa barrierefrei erreicht werden, so dass es schulorganisatorisch möglich wäre, auch körperlich eingeschränkte Schüler*innen aufzunehmen. Teil des Gesamtkonzepts ist auch die Nutzbarmachung der im Erweiterungsbau geplanten Mensa für außerschulische Veranstaltungen (z.B. durch Vereine).

In einem zweiten Schritt wird derzeit der Planungsentwurf vertieft und die Kosten werden ermittelt. Insbesondere der Sanierungsbedarf im Bestand muss hierbei unter Hinzuziehung weiterer Fachplaner genauer untersucht werden.
Parallel erfolgt die Beteiligung der Schule. Die Anforderungen für die Planung, somit das Raumkonzept wurden ausführlich mit der Schule im Oktober 2022 besprochen und danach einvernehmlich festgelegt. Auf der Grundlage dieser Vereinbarung hat das Architekturbüro eine Planung erstellt, die in einem gemeinsamen Termin mit der erweiterten Schulleitung einschließlich Hausmeister, Vertretern der Verwaltung und dem Architekturbüro am 07.10.2024 vorgestellt wurde und gemäß den Anmerkungen überarbeitet wurde.

Am 11.11.24 wurden der Schule die aktualisierten Pläne vorgestellt und weitere Anmerkungen und Wünsche der Schule in das Erweiterung- und Umbaukonzept aufgenommen. Derzeit erfolgt auf dieser Grundlage nun die finale Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie inkl. der oben beschriebenen Vertiefung hinsichtlich der Kosten und der Betrachtung des Bestands.

Die weitere Planung und Ausführung müssten in der Folge beauftragt und ausgearbeitet werden, so dass abhängig von der Bereitstellung der erforderlichen Mittel in der Haushaltsplanung der Baubeginn für einen Erweiterungsbau in 2027 erfolgen könnte. Die reine Bauzeit dieser Maßnahme kann vorab auf ca. 18 Monate geschätzt werden. Die Sanierung des Bestands müsste im Anschluss erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:
Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen wird auf die Verwaltungsvorlage 311/23 verwiesen.

Personelle Auswirkungen:
Hinsichtlich der personellen Auswirkungen wird auf die Verwaltungsvorlage 311/23 verwiesen.

Anlagen: