



**Machbarkeitsstudie mit dreistufigem Werkstattverfahren zur Entwicklung des Industriedrehkreuzes Weisweiler – Inden – Stolberg**

im Auftrag des

Ministeriums für Wirtschaft, Innovation,  
Digitalisierung und Energie des Landes  
Nordrhein-Westfalen





# Abschlussbericht

## Machbarkeitsstudie mit dreistufigem Werkstatt- verfahren zur Entwicklung des Industriedreieckes Weisweiler – Inden – Stolberg

Im Auftrag des

Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung  
und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen



Bearbeitet von:



NRW.URBAN GmbH & Co. KG

Fritz-Vomfelde-Straße 10

40547 Düsseldorf

0211 / 5 42 38-0

[info@nrw-urban.de](mailto:info@nrw-urban.de)

[www.nrw-urban.de](http://www.nrw-urban.de)

Düsseldorf, 30. April 2018

Fotos: NRW.URBAN

Anmerkung: Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit nur die männliche oder weibliche Form verwendet wird.

Bearbeitung:

Jennifer Boländer

Alexandra Fehlhaber

Thomas Fischer-Reinbach

Michael Harms

Karoline Heck

Ludger Kloidt

Jens Kohnen

Elmar Scharfenberg

Marion Trautmann

Anmerkung: Die Pläne von NRW.URBAN in dieser Machbarkeitsstudie sind nicht maßstäblich. Im Anlagenband sind die maßstäblichen Pläne enthalten.

Bei den Flächenangaben handelt es sich um Brutto-Flächenangaben, außer es wird explizit auf Netto-Flächen verwiesen.



# Inhaltsverzeichnis

1. Kurzfassung .....	9
2. Einleitung – Angebot und Auftrag .....	15
2.1. Vorgehensweise – Beteiligte und Werkstattverfahren.....	16
3. Rahmenbedingungen – Industriepolitik in NRW .....	21
3.1. Eckdaten Deutschland und NRW .....	21
3.2. Braunkohlebergbau und -tagebau .....	23
3.3. Kommunen im Industriedreieck – Gemeinsame Geschichte .....	25
3.3.1. Stadt Eschweiler – Eckpunkte, Daten, Fakten, Märkte .....	27
3.3.2. Gemeinde Inden – Eckpunkte, Daten, Fakten, Märkte .....	32
3.3.3. Kupferstadt Stolberg – Eckpunkte, Daten, Fakten, Märkte .....	34
4. Untersuchungsraum und erste Einschätzungen .....	41
4.1. Standort Weisweiler .....	43
4.2. Standort Stolberg .....	48
4.3. Experteninterviews mit Repräsentanten aus der Region .....	50
4.4. Ergebnisse der ersten Werkstatt .....	55
5. Bestandsaufnahme und SWOT-Analyse für die Standorte Weisweiler und Stolberg.....	59
5.1. Planerische Rahmenbedingungen – Weisweiler.....	59
5.2. Gebäudebestand und Erschließung – Weisweiler .....	69
5.2.1. Innere und äußere Erschließung .....	71
5.2.2. Allgemeine technische Infrastruktur.....	75
5.3. Altlasten und Baugrund – Weisweiler .....	79
5.4. Ökologische Ersteinschätzung – Weisweiler .....	82
5.4.1. Klimatische Verhältnisse .....	83
5.4.2. Böden .....	85
5.4.3. Vegetation und Fauna .....	87
5.4.4. Landschaftsplan .....	90
5.5. Planerische Rahmenbedingungen – Stolberg .....	94
5.6. Gebäudebestand und Erschließung – Stolberg .....	97
5.6.1. Innere und äußere Erschließung .....	98
5.6.2. Allgemeine technische Infrastruktur.....	101
5.7. Altlasten und Baugrund – Stolberg .....	103
5.8. Ökologische Ersteinschätzung – Stolberg .....	106
5.8.1. Klimatische Verhältnisse .....	106
5.8.2. Böden .....	109
5.8.3. Vegetation und Fauna .....	109
5.8.4. Landschaftsplan .....	111

6.	Regionalwirtschaftliche Einordnung .....	115
6.1.	Die Wirtschaftsregion Aachen.....	116
6.1.1.	Leitmärkte und Perspektiven .....	118
6.1.2.	indeland in der Wirtschaftsregion Aachen.....	120
6.1.3.	Standortfaktoren.....	122
6.1.4.	Untersuchung zur regionalwirtschaftlichen Einordnung.....	123
6.2.	Wohnungsmärkte .....	125
6.3.	Gewerbeflächen und Bedarfssituation .....	128
7.	Entwicklungsszenarien .....	133
7.1.	Flächenverfügbarkeit / Entwicklungsgeschwindigkeiten – Standort Weisweiler.....	133
7.2.	Flächenverfügbarkeit / Entwicklungsgeschwindigkeiten – Standort Stolberg 137	
7.3.	Entwicklungsszenarien .....	139
7.3.1.	Szenario A – Verkauf nach Verfügbarkeit .....	140
7.3.2.	Szenario B – Freizeit- und Handelsnutzung.....	142
7.3.3.	Szenario C – Logistikansiedlung.....	143
7.3.4.	Szenario D – Energieerzeugung und Produktion .....	152
7.4.	Ergebnisse der zweiten Werkstatt.....	155
8.	Nutzungskonzept und Masterplan.....	159
8.1.	Potenzialflächen im Nutzungskonzept Weisweiler .....	160
8.1.1.	Kategorisierung der Potenzialflächen .....	163
8.1.2.	Konzept Städtebau .....	166
8.1.3.	Grün- und Freiflächen, Biotopvernetzung und Artenschutz.....	171
8.1.4.	Freizeit und Erholung.....	174
8.1.5.	Grünkonzept.....	175
8.2.	Entwicklungsgeschwindigkeiten – Standort Weisweiler .....	177
8.2.1.	Strukturpolitische Effekte und Arbeitsplätze .....	180
8.3.	Handlungsnotwendigkeiten zur Neuordnung des Standortes Weisweiler	184
8.3.1.	Städtebau / Interkommunales Vorgehen.....	184
8.3.2.	Abbruch und Entsorgung .....	185
8.3.3.	Altlasten und Baugrund .....	186
8.3.4.	Verkehrliche Erschließung.....	187
8.3.5.	Technische Infrastruktur .....	188
8.3.6.	Grünordnung und Kompensation.....	189
8.4.	Potenzialflächen im Nutzungskonzept Stolberg .....	189
8.4.1.	Kategorisierung der Potenzialflächen .....	192
8.4.2.	Konzept Städtebau .....	193
8.4.3.	Grün- und Freiflächen, Biotopvernetzung .....	195
8.4.4.	Freizeit und Erholung.....	196

8.4.5.	Grünkonzept .....	197
8.5.	Entwicklungsgeschwindigkeiten – Standort Stolberg .....	198
8.5.1.	Strukturpolitische Effekte und Arbeitsplätze .....	200
8.6.	Handlungsnotwendigkeiten zur Neuordnung des Standortes Stolberg ...	201
8.6.1.	Städtebau / Interkommunales Vorgehen .....	202
8.6.2.	Abbruch und Entsorgung.....	202
8.6.3.	Altlasten und Baugrund.....	202
8.6.4.	Verkehrliche Erschließung .....	203
8.6.5.	Technische Infrastruktur.....	204
8.6.6.	Grünordnung und Kompensation .....	205
8.7.	Ergebnisse der dritten Werkstatt .....	207
9.	Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen .....	211
9.1.	Standort Weisweiler – Erweiterung IGP.....	213
9.2.	Standort Stolberg .....	214
9.3.	Standort Weisweiler – Entwicklung Industriegebiet.....	216
9.3.1.	Erste Aussagen zur Standortprofilierung .....	219
9.4.	Organisation.....	219
9.5.	Kosten- und Finanzierung .....	220
9.5.1.	Kosten Standort Weisweiler .....	222
9.5.2.	Kosten Standort Stolberg .....	225
9.5.3.	Erlöse Standorte Weisweiler und Stolberg .....	227
9.6.	Förderzugänge.....	229
9.6.1.	Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm NRW (RWP).....	230
9.6.2.	Förderfähige Tatbestände .....	231
9.6.3.	Empfehlung.....	232
10.	Ausblick .....	235
11.	Abbildungsverzeichnis .....	239
12.	Tabellenverzeichnis .....	243
13.	Anlagenverzeichnis.....	245
14.	Literaturverzeichnis.....	247



# 1. Kurzfassung

„Was passiert nach der Schließung und Stilllegung des Braunkohlekraftwerks Weisweiler voraussichtlich im Jahr 2030?“ Diese Frage war der Auslöser für einen Antrag der IRR Innovationsregion Rheinisches Revier an das Wirtschaftsministerium des Landes NRW (MWIDE) auf Förderung einer „Machbarkeitsstudie für das Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden – Stolberg“. Welche Folgen hat das Ende der Braunkohleförderung im Tagebau Inden und die damit verbundene Kraftwerksschließung für die angrenzenden Städte und Gemeinden und die Region? Wie können die absehbaren strukturpolitischen Folgen mit Arbeitsplatzabbau und Beschäftigtenverlusten frühzeitig aufgefangen und abgefedert werden? Wie sieht das Zukunftsszenario für die freiwerdenden Flächen aus und welche regionale Bedeutung kann eine neue Nutzung und Entwicklung dieser Flächen haben?

Diese Fragen und mögliche Antworten darauf bewegen die Initiativen „Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (IRR)“<sup>1</sup> und die „Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH“<sup>2</sup>. Sie arbeiten deshalb bereits heute im Sinne einer präventiven Strukturpolitik, um frühzeitig Alternativen für die wirtschaftliche Ausrichtung der Region nach dem Ende der Braunkohleförderung und -verstromung anzudenken.

NRW.URBAN erhielt im Februar 2017 vom Wirtschaftsministerium NRW den Auftrag zur Erarbeitung der Machbarkeitsstudie mit dreistufigem Werkstattverfahren für die Entwicklung des Industriedrehkreuzes Weisweiler – Inden – Stolberg.

Zentrale regionale Akteure bilden den sog. „Begleitausschuss der Konsortialpartner“ zu dieser Machbarkeitsstudie unter dem Dach der IRR. Dieser Ausschuss tagte zu Beginn der Arbeiten, nach der zweiten Werkstatt und dem Vorliegen der Entwicklungsszenarien und vor Abgabe des hier vorliegenden Schlussberichtes. Er wurde jeweils über wichtige Meilensteine der Auftragsabwicklung informiert und entschied über die Vergabe externer Aufträge und Gutachten. Konsortialpartner sind: Städte-Region Aachen, Stadt Eschweiler, Kupferstadt Stolberg, Gemeinde Inden, Entwicklungsgesellschaft indeland mbH, Kreis Düren, IHK Aachen, EVS und RWE Power, Köln.

<sup>1</sup> <http://rheinisches-revier.de/vision/> und <http://rheinisches-revier.de/aktuelles/aktuelles/einzelansicht-aktuelles/article/zweite-perspektivwerkstatt-zum-industriedrehkreuz-weisweiler-inden-stolberg/>

<sup>2</sup> <http://www.indeland.de/entdecken/indeland>

Neben den Flächen des Braunkohlekraftwerks und in seinem unmittelbaren Umfeld werden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung auch die möglicherweise in Beziehung stehenden Flächen am Bahnhof Stolberg untersucht. Die beiden Untersuchungsstandorte in Weisweiler und Stolberg liegen nicht in einem unmittelbar räumlichen Zusammenhang. Traditionell verbindet sie jedoch die industriegeschichtliche Tradition des Bergbaus.

### **Dreistufiges Werkstattverfahren**

Den Kern der vorliegenden Machbarkeitsstudie bildete ein dreistufiges Werkstattverfahren mit dem Ziel, fortwährend einen breit angelegten Diskussions- und Kooperationsprozess mit den maßgeblichen Akteuren in der Region und Flächeneigentümern zu gewährleisten. Die Werkstätten wurden jeweils mit externen Fachvorträgen angereichert.

Teilnehmer- und Diskussionskreis der Werkstätten waren Vertreter bzw. Vertreterinnen folgender Organisationen und Institutionen:

- Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer (AGIT), Aachen
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 32 Regionalentwicklung, Braunkohle, Köln
- Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH, Düren
- EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH, Stolberg
- Gemeinde Inden
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen, Aachen
- Kreis Düren, Dezernat 4, Düren
- Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR), Jülich
- NRW.INVEST GmbH, Düsseldorf
- Region Aachen, Zweckverband, Aachen
- RWE Power AG, Liegenschaften, Köln
- Städteregion Aachen
- Stadt Eschweiler
- Kupferstadt Stolberg

Frühzeitig stellte sich eine relativ große Übereinstimmung der Haltungen im Hinblick auf zukünftige Nutzungsoptionen an den Standorten Weisweiler und Stolberg heraus:



- Insgesamt wird einer gewerblich/ industriellen Nutzung am Standort Weisweiler Priorität eingeräumt; das Themenspektrum Energie/-Erzeugung, Produktion und Logistik ist hier relevant.
- Für den Standort Stolberg werden Perspektiven im Ausbau zum Containerterminal / Güterverteilzentrum gesehen.
- Zukunftstrends und -märkte sollen in die perspektivische Nutzung der Standorte einbezogen werden. Insbesondere für Weisweiler liegt aufgrund der Nähe zu den Hochschulen in Aachen und Jülich und der zur Verfügung stehenden Flächenpotenziale die Kooperation mit Forschung und Entwicklung nahe.
- Die Möglichkeiten, frühzeitig Flächen in die Umnutzung zu bringen, um schon jetzt spätere Arbeitsplatzverluste auszugleichen, ist den Akteuren ein wichtiges Anliegen.

### **Szenarien, Nutzungskonzept und Masterplan**

In der Folge wurden für beide Standorte und die dort zur Verfügung stehenden Flächen Entwicklungsgeschwindigkeiten und Verfügbarkeiten aufgezeigt. Hierbei stellte sich heraus, dass sowohl in Weisweiler als auch in Stolberg kurzfristig mobilisierbare Flächen vorhanden sind, die schon jetzt für den Strukturwandel aktiviert werden können.

In der Diskussion der für beide Standorte entwickelten Szenarien folgte für den Standort Weisweiler die Ablehnung von Handels- und Freizeitnutzungen. Im Prozess weiter detailliert wurden die Nutzungen Energie, Produktion, kleine und mittlere Unternehmen sowie wertschöpfende Logistik. Zukunftsorientierte Forschung, z.B. durch die Zusammenarbeit mit der RWTH Aachen oder dem Forschungszentrum Jülich, ist ausdrücklich erwünscht.

Für den Standort Stolberg steht das Thema Logistik – als Güterverteilzentrum an der Bahnlinie – im Vordergrund. Dabei soll durch wertschöpfende Logistik eine möglichst arbeitsplatzintensive Flächennutzung realisiert werden. Schon im ersten Werkstattverfahren wurde deutlich, dass bei allen weiteren Überlegungen die frühzeitige Schaffung von (Ersatz-) Arbeitsplätzen mit bedacht werden soll.

Die konkrete Verbindung beider Standorte im Rahmen eines möglichen gemeinsamen Nutzungsszenarios konnte – insbesondere wegen lang andauernder Planungshorizonte und notwendiger Genehmigungsverfahren mit Vorlaufzeiten – noch nicht formuliert werden.

Im weiteren Prozess gewannen verkehrstechnische Fragen und Prognosen im Kontext der sich nun konkretisierenden Nutzungen sowie regionalwirtschaftliche Fragen, wie Flächenbedarfe und mögliche Standortprofilierungen an Bedeutung. Hierzu wurden externe Aufträge an IVV Aachen, Quaestio Bonn und Carpus + Partner Aachen vergeben.

Die seitens NRW.URBAN erarbeiteten Konzepte für die Untersuchungsstandorte beinhalten insgesamt acht Potenzialflächen in Weisweiler sowie vier Potenzialflächen am Standort Stolberg. Das entwickelte städtebauliche Entwurfskonzept unterbreitet hierbei konkrete Vorschläge zur Erschließung, Zonierung und Nutzung jedes einzelnen Teilstandortes. Diese werden ergänzt durch eine detaillierte Kategorisierung der Potenzialflächen, bei denen Nutzungseinschränkungen (Leitungstrassen, Bauverbots- oder Baubeschränkungszonen o.a.) ebenso eine Rolle spielen wie zukünftig mögliche Emissionsmöglichkeiten (GE / GI). Vorschläge zur Gestaltung des Freiraums, z.B. zur Vernetzung von Strukturen und zur Verortung notwendiger Ausgleichsmaßnahmen runden das Konzept ab. Die Betrachtung der zeitlichen Verfügbarkeit der einzelnen Flächen zeigt deutlich, dass bereits heute – nicht zuletzt auf Grund bereits bestehenden Planungsrechts – an beiden Standorten mit ersten Maßnahmen begonnen werden kann und soll.

In Weisweiler besteht die Möglichkeit im Rahmen einer neuerlichen Erweiterung des Industrie- und Gewerbeparks Eschweiler (IGP) im Untersuchungsraum zusätzliche Unternehmen anzusiedeln und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Die aktuelle Vermarktung des interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets „Am Grachtweg“ bestätigt, dass erste Flächen im Untersuchungsraum bereits heute in Nutzung genommen werden und so neue Arbeitsplätze geschaffen werden können. In Stolberg wird die zukünftig gewünschte – großflächigere – Nutzung bereits im Rahmen der heutigen Infrastruktur angestoßen. Der Wunsch, diese Maßnahmen in ein stimmiges, mittel- bis langfristiges Gesamtnutzungskonzept einzubetten, ist gekoppelt an eine weitere, im regionalen Konsens abgestimmte Standortprofilierung.

Der entwickelte Masterplan zeigt Arbeitsplatzeffekte an beiden Standorten im jeweils vierstelligen Bereich auf, wobei zunächst auf gängige Durchschnittswerte für die geplanten Ansiedlungen zurückgegriffen wurde.

## Handlungsempfehlungen

Für die weitere Entwicklung der im Masterplan aufgezeigten Ergebnisse wird zwischen drei Bereichen unterschieden:

- Erweiterung des IGP Eschweiler um rd. 30,4 ha (P1+P7) sowie Schaffung von rd. 10,5 ha Produktions- und Logistikflächen (P8) → Entwicklungszeitraum 2018-2022 / Kooperation von Stadt Eschweiler und RWE Power AG sowie ggfls. zusätzlichen Projektpartnern und -entwicklern
- Entwicklung Euregio Railport mit komplementären GE-Flächen (rd. 38,3 ha) in Stolberg → Entwicklungszeitraum 2018-2030 / Kooperation von Kupferstadt Stolberg und EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH sowie ggfls. zusätzlichen Projektpartnern und -entwicklern
- Entwicklung eines Industriegebietes am Kraftwerksstandort und Umgebung von rd. 117,8 ha zzgl. rd. 35 ha für Gas- und Dampfturbinenkraftwerk (P2 bis P6) → Zeitraum ab 2023 ff. / Kooperation im Rahmen interkommunaler, strategischer Partnerschaft

Am Standort Weisweiler wurden insgesamt rund 193,7 ha Flächenpotenziale lokalisiert. Diese übersteigen den bis 2035 ermittelten Gewerbeflächenbedarf der Stadt Eschweiler um rd. 144,7 ha. Am Standort Stolberg wurden insgesamt rd. 43,6 ha Potenzialflächen lokalisiert, die rein rechnerisch die Bedarfe der Kupferstadt Stolberg (rd. 48,4 ha) bis 2035 nicht decken können, insbesondere weil ein Großteil der Flächen bereits im aktuell rechtskräftigen Flächennutzungsplan als Gewerbeflächen dargestellt sind bzw. sich teilweise in Nutzung befinden<sup>3</sup>. Die vorgenannte Flächengröße verdeutlicht das enorme Potenzial für eine erfolgreiche Gestaltung des Strukturwandels. Ein auf regionaler Ebene abgestimmtes Vorgehen zur Ermöglichung interkommunaler Gewerbegebietsentwicklungen ist hierbei unabdingbar für den Projekterfolg. Dies gilt aufgrund der Dimension der Flächenpotenziale in besonderem Maße für den Standort Eschweiler.

Es wurde deutlich, dass eine erfolgreiche Entwicklung der Standorte nur gelingen kann, wenn insbesondere die verkehrlichen Themen unmittelbar weitergehend forciert werden. Hierbei stellen vor allem die Anschlussstelle Eschweiler-West und die Zufahrtstrassen zum Standort Stolberg (3. BA L 238n u.a.) sowie das heutige Schienennetz im Umfeld beider Standorte Entwicklungshemmnisse dar. Da entsprechende

---

<sup>3</sup> Es wurden nur die Bedarfe (Städteregionales Gewerbeflächenkonzept der AGIT) den ermittelten Potenzialen im Untersuchungsgebiet gegenübergestellt.

Prozesse, die u.a. die Herstellung eines leistungsfähigen Straßen- und Schienensystems verfolgen, Zeiträume von mind. 10 – 20 Jahren in Anspruch nehmen können, wird der Aufbau einer geeigneten Organisationsform bereits zum jetzigen Zeitpunkt empfohlen. Hierbei können die in den Arbeitsprozess dieser Studie aktiv eingebundenen Akteure sowie weitere relevante Player den laufenden Strukturwandel entscheidend mitgestalten.

Als Möglichkeiten für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen werden alternativ eine eigenwirtschaftliche Entwicklung durch RWE für den Standort Weisweiler oder die Gründung einer Entwicklungsgesellschaft für beide Standorte aufgeführt und die damit verbundenen Vorteile dargestellt. Am Standort Stolberg ist alternativ eine Entwicklung unter Beteiligung der EVS und weiterer Partner denkbar.

Mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie werden die laufenden Transformationsprozesse durch den absehbaren Rückzug der Braunkohle konstruktiv bereichert. Sie legt eine Grundlage für eine weitere Detaillierung, für organisatorische Vorbereitungen und konkrete Umsetzungen.

## 2. Einleitung – Angebot und Auftrag

NRW.URBAN GmbH & Co. KG hatte am 16.12.2016 ein Angebot zur Durchführung und Bearbeitung einer Machbarkeitsstudie mit dreistufigem Werkstatt-Verfahren zur Entwicklung des Industriedrehkreuzes Weisweiler – Inden – Stolberg erstellt. Den Auftrag zur Durchführung der Arbeiten erteilte das damalige Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes NRW (MWEIMH), heute Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW (MWIDE) mit Schreiben vom 02.02.2017 unter der Vergabenummer 06/2017.

Zum Hintergrund: Auf die Region im rheinischen Braunkohlerevier und damit auf den Untersuchungsraum kommt in den nächsten Jahrzehnten ein tiefgreifender Strukturwandel zu, da das Ende des Rheinischen Braunkohlentagebaus absehbar ist. Dadurch werden vielfältige wirtschaftsstrukturelle Auswirkungen sowie Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt entstehen. Die Initiativen „Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (IRR)<sup>4</sup> und die „Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH“<sup>5</sup> arbeiten deshalb im Sinne einer präventiven Strukturpolitik. In der IRR sind neben den Kreisen Düren und der StädteRegion Aachen auch die Kreise Euskirchen, Heinsberg, der Rhein-Erft-Kreis und der Rhein-Kreis Neuss sowie weitere Gesellschafter organisiert. In der Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH wird ein gemeinsames Konzept des Kreises Düren, der Städte Eschweiler, Jülich und Linnich, der Gemeinden Langerwehe, Inden, Niederzier und Aldenhoven für Transformationsprozesse nach dem Abzug der Braunkohle verfolgt. Durch öffentliche und private Zusammenarbeit in der Region werden bereits aktuell Impulse gesetzt und Strategien für die Zeit nach der Braunkohle vorbereitet<sup>6</sup>.

Zentrale regionale Akteure bildeten den sog. „Begleitausschuss“ zu dieser Machbarkeitsstudie, der jeweils über wichtige Meilensteine der Auftragsabwicklung informiert wurde und während der Bearbeitung dreimal tagte.

Der Auftrag an NRW.URBAN & Co. KG umfasst zwei Standorte, die einerseits im Bereich des Braunkohlekraftwerks Weisweiler mit Umfeld und andererseits im Bereich des Bahnhofs Stolberg/ Rheinland angesiedelt sind. Im Bereich Eschweiler-

<sup>4</sup> <http://rheinisches-revier.de/vision/ und http://rheinisches-revier.de/aktuelles/aktuelles/einzelansicht-aktuelles/article/zweite-perspektivwerkstatt-zum-industriedrehkreuz-weisweiler-inden-stolberg/>

<sup>5</sup> <http://www.indeland.de/entdecken/indeland>

<sup>6</sup> <https://news.rwe.com/rwe-power-und-irr-initiieren-zukunftsforum-paffendorf/>

Weisweiler wird die Gemeinde Inden mit Teilflächen tangiert. Der Auftrag beinhaltet laut Angebot die Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes für beide Teilflächen, das Möglichkeiten und Wege aufzeigen soll, wie die mit der Aufgabe der Braunkohleförderung aus dem Tagebau Inden und der damit verbundenen Stilllegung des Braunkohlekraftwerks Weisweiler verbundenen Arbeitsplatzverluste und strukturellen Veränderungen in der Region frühzeitig bedacht und perspektivisch aufgefangen werden können.

Den Inhalt der vorliegenden Machbarkeitsstudie bilden die Darstellung von Haltungen und Einschätzungen maßgeblicher regionaler Akteure zu zukünftigen Nutzungsszenarien der Flächen, Expertenanalysen und -meinungen sowie Bestandsaufnahmen vor Ort und Erkenntnisse aus bereits vorliegenden Untersuchungen und Veröffentlichungen. Diese sollten in verschiedenen Schritten zu einem konsensfähigen Nutzungskonzept für die Standorte führen, dass in den Masterplan mit Handlungsempfehlungen, Zeit-Maßnahmenplanung sowie Kosten- und Finanzierungsübersicht mündet. Die Gesamtbetrachtung beider Standorte in Weisweiler und Stolberg ist kennzeichnend und soll mögliche Verknüpfungen und Synergien für die Entwicklung aufzeigen.

## **2.1. Vorgehensweise – Beteiligte und Werkstattverfahren**

Den Kontext der vorliegenden Machbarkeitsstudie bildete ein dreistufiges Werkstattverfahren mit dem Ziel, Ergebnisse aus Experteninterviews, aus Bestandsaufnahmen und -analysen sowie erste Nutzungsvorstellungen und -szenarien und Handlungsempfehlungen in einem breit angelegten Diskussionsprozess mit zentralen Akteuren aus der Region und wichtigen Flächeneigentümern vor Ort zu besprechen. In drei moderierten Werkstätten gab es jeweils die Gelegenheit, im Plenum sowie in kleineren Arbeitsgruppen während des Bearbeitungsprozesses auf die Aussagen des vorliegenden Nutzungs- und Strukturkonzeptes und des entsprechenden Masterplans Einfluss zu nehmen. Die ursprünglich vorgesehenen Arbeitsphasen haben sich während des Bearbeitungsprozesses notwendigerweise etwas verschoben, so dass insgesamt drei Werkstatttermine vor dem Abschlussbericht stattfanden. Parallel wurden kontinuierlich viele Einzelgespräche geführt und umfangreiche Informationen für den Prozess eingeholt.



Der gesamte Prozess erstreckte sich über etwa ein Jahr und wird hier schematisch dargestellt.

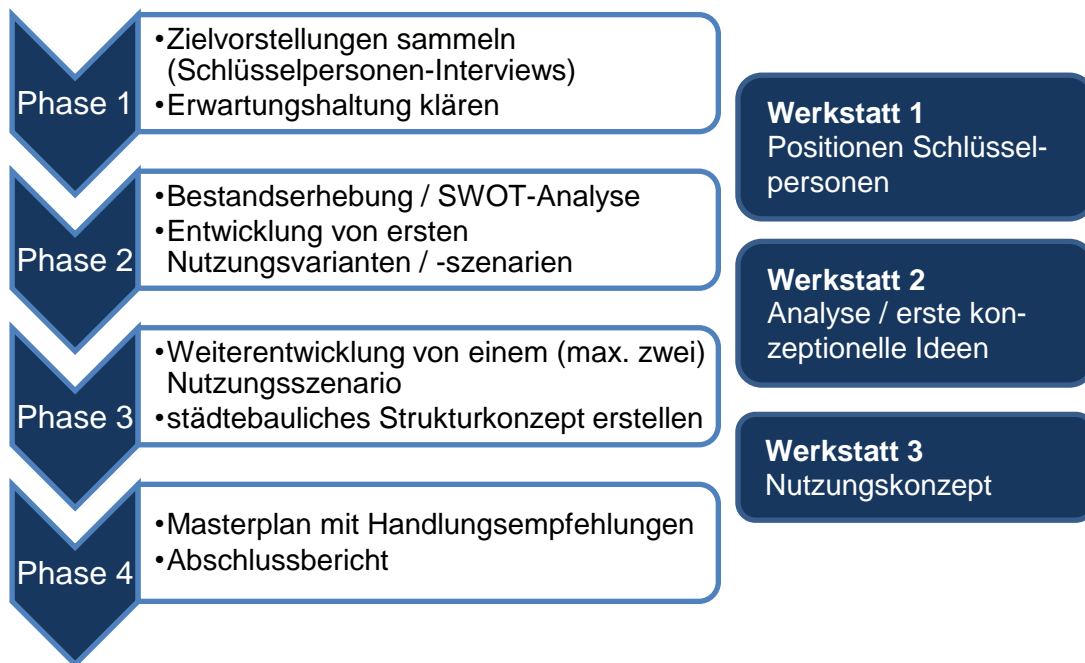


Abbildung 1: Prozessablauf (NRW.URBAN 2017)

Die Werkstattverfahren fanden an folgenden Terminen und Orten statt; sie wurden in enger Abstimmung mit Vertretern der IRR vorbereitet. Diese übernahm darüber hinaus auch die organisatorische Unterstützung vor Ort:

- 1. Werkstatt am 07. Juni 2017 in der RWE Ausbildungswerkstätte Weisweiler
- 2. Werkstatt am 09. November 2017 im Zinkhütterhof, Stolberg
- 3. Werkstatt am 21. März 2018 im Restaurant Indemann, Gemeinde Inden

In die Werkstätten wurde jeweils derselbe Teilnehmer- und Diskussionskreis eingeladen, um die Kontinuität im Arbeitsprozess zu wahren. Die Vertreter bzw. Vertreterinnen standen für folgende Organisationen und Institutionen:

- Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer (AGIT), Aachen
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 32 Regionalentwicklung, Braunkohle, Köln
- Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH, Düren
- EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH, Stolberg
- Gemeinde Inden
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen, Aachen
- Kreis Düren, Dezernat 4, Düren
- Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR), Jülich
- NRW.INVEST GmbH, Düsseldorf

- Region Aachen, Zweckverband, Aachen
- RWE Power AG, Liegenschaften, Köln
- StädteRegion Aachen
- Stadt Eschweiler
- Kupferstadt Stolberg

In jede Werkstatt wurden zusätzlich Fachexperten zu den jeweils aktuellen Diskussthemata eingeladen, die weitere Anregungen für die gemeinsame Bearbeitung der Themen lieferten. Dies waren in der 1. Werkstatt:

- newPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH, Datteln und
- NRW.INVEST GmbH, Düsseldorf

mit Darstellungen von Erfahrungen aus der komplexen Entwicklung ein großer Gewerbe- und Industrieareals am Rande des Ruhrgebiets sowie mit Darstellung des aktuellen Marktes für Gewerbe- und Industrieflächennachfrage in NRW – auch unter internationaler Perspektive. Dabei ist newPark ein Pilotprojekt in regionaler Kooperation mit Förderung durch das Land, den Bund und die EU. Auf einem Areal von mehr als 150 ha vermarktbarer Fläche soll ein Standort für „Neue Industrie“ in NRW realisiert werden<sup>7</sup>. Seitens NRW.INVEST wurden die Standortvorteile NRWs – auch in Europa – in den Vordergrund gestellt. Zudem wurden die aktuelle Stärke des Logistikmarktes und Zukunftsanforderungen aus der Logistikbranche beschrieben, die durch Expansion und Umsatzwachstum Flächennachfragen sowie Ertüchtigungen und Erweiterungen in den Verkehrssystemen erzeugen und erfordern<sup>8</sup> (Präsentationen siehe Anlagenband Anlage 1 und Anlage 2).

In der 2. Werkstatt referierten:

- LOG-IT Club e.V., Dortmund und
- RWTH Aachen, Lehrstuhl für Production Engineering of E-Mobility Components

zur aktuellen Situation und zu perspektivischen Anforderungen des Logistik-Marktes sowie zum Zukunfts- und Innovationsthema der E-Mobilität, das von der RWTH Aachen maßgeblich betreut vorangetrieben wird. Seitens des LOG-IT Clubs wurden die steigenden Standortanforderungen der Logistikbranche beleuchtet und der Wandel von reiner Lagerung und Verteilung zu neuen Wertschöpfungsketten und mobilitätsorientierten Dienstleistungen betont<sup>9</sup>. Der Vertreter der RWTH Aachen ging auf

<sup>7</sup> <http://www.newpark.de/konzept/vision/>

<sup>8</sup> <https://www.nrwinvest.com/de/branchen-in-nrw/logistik/>

<sup>9</sup> <http://www.log-it-club.de/profil/>

die Zukunftsperspektiven der E-Mobilität und der Vorreiterfunktion der Region ein. Damit verbunden seien zukünftig Anforderungen aus der Batterieproduktion, die derzeit noch nicht in Deutschland vorgehalten würde<sup>10</sup>, womit auch weitere Nachfrage nach Flächen entstünden (Präsentationen siehe Anlagenband Anlage 3 und Anlage 4).

In der dritten Werkstatt kam fachlicher InPut zusätzlich von:

- AGIT Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer mbH, Aachen
- Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH, Kreis Düren
- Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Aachen
- Carpus+Partner AG, Aachen
- Bochum Perspektive 2022 GmbH, Bochum

Betrachtet wurden einerseits das Marktgeschehen bei Gewerbe- und Industrieflächensituation sowie die Bedarfssituation in der StädteRegion Aachen und im indeland. Dabei wurde – für den Gesamttraum gesehen – ein erhebliches Gewerbe- und Industrieflächendefizit hervorgehoben und die daraus folgenden strukturellen Bedarfe skizziert. Durch IVV wurde die Verkehrssituation im Untersuchungsraum näher beleuchtet und entsprechende Prognosen für Straße und Schiene aufgestellt. Handlungsnotwendigkeiten zur Ertüchtigung und Maßnahmen zur Verbesserung folgten. Darüber hinaus wurden Erfahrungsberichte aus komplexer Projektentwicklung bei Gewerbe- und Industrieflächen im Großraum der Region Aachen vorgetragen. Ein Beispiel für die planerische und organisatorische Umsetzung von Konzeptionen wurde aus Erfahrungen der Revitalisierung der ehemaligen OPEL-Flächen in Bochum beige-steuert (vergl. dazu auch Kap. 8.7) (Präsentationen siehe Anlagenband Anlage 5 bis Anlage 9).

Dieser Bericht ist das Ergebnis eines einjährigen Recherche-, Gesprächs- und Diskussionsprozesses zur Definition von Planungs- und Nutzungszielen für die Standorte in Weisweiler und Stolberg. Er zeigt erste Wege zur Findung von Umsetzungsstrategien auf, die mit den Akteuren für den Untersuchungsraum am Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden – Stolberg im Verfahren besprochen und abgestimmt wurden.

---

<sup>10</sup> <http://www.pem.rwth-aachen.de/cms/PEM/Der-Lehrstuhl/~fkff/Lehrstuhlleitung/>

Allen Beteiligten danken wir für Ihre Mitwirkung, Ihre Diskussionsbereitschaft und Ihr Engagement. Wir danken vor allem auch all denen, die uns freundlicherweise vielfältige Informationen für den Prozess zur Verfügung gestellt haben und immer wieder für Nachfragen zur Verfügung standen.

NRW.URBAN GmbH & Co. KG, Düsseldorf, im April 2018

## 3. Rahmenbedingungen – Industriepolitik in NRW

Der Standort Industriedreieck Weisweiler – Inden – Stolberg, seine Entstehung, seine Nutzung und seine Perspektiven sind einzubinden in die Standortpolitik für Industrie und Gewerbe des Landes NRW. Dabei sind im Hintergrund die Ziele und Einordnungsnotwendigkeiten in Bundesbelange und Belange der EU, z.B. im Hinblick auf eine spätere Förderung, zu beachten.

Hier sei vorweggenommen, dass die vorliegende Untersuchung nach Abstimmung mit Experten aus der Region, aus der Wissenschaft und aus der Wirtschaft sowie nach der Befragung externer Sachverständiger im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Untersuchungsstandorte eine gewerblich/ industrielle Weiternutzung priorisiert. Dies wird in späteren Kapiteln weiter ausgeführt.

### 3.1. Eckdaten Deutschland und NRW

Nordrhein-Westfalen ist statistisch gesehen das Bundesland mit den meisten Einwohnern in Deutschland, gefolgt von Bayern und Baden-Württemberg. Im Hinblick auf die Bevölkerungsdichte liegen die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen vorne, Deutschlands größte Städte sind Berlin, Hamburg, München und Köln in NRW<sup>11</sup>. Im Jahr 2016 hatte NRW 17,9 Mio. Einwohner auf einer Fläche von rd. 34.000 km<sup>2</sup>; über 20% der Bevölkerung waren über 65 Jahre alt, unter 20 Jahre waren rd. 19%, der Ausländeranteil betrug 11,8%. Prognosen stellen bis zum Jahr 2050 einen Rückgang der Bevölkerung auf 17 Mio. dar, wobei Flüchtlingsbewegungen nicht berücksichtigt sind<sup>12</sup>.

Gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich aller deutschen Bundesländer liegt die Wirtschaft NRWs auf dem ersten Platz<sup>13</sup> und erzeugt rund ein Fünftel des gesamtdeutschen Bruttoinlandsproduktes. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt/ Einwohner (Stand 2015) liegt NRW dagegen auf dem 6. Platz aller Bundesländer nach Hamburg, Bremen, Bayern, Hessen und Baden-Württemberg<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> <https://de.statista.com/themen/27/bevoelkerung/>

<sup>12</sup> <https://www.wirtschaft.nrw/daten-und-fakten-zur-wirtschaft-nrw-0>

<sup>13</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36889/umfrage/bruttoinlandsprodukt-nach-bundeslaendern/>

<sup>14</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/73061/umfrage/bundeslaender-im-vergleich---bruttoinlandsprodukt/>

Hinsichtlich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt NRW ebenfalls auf Platz 1 im deutschlandweiten Vergleich<sup>15</sup>. Mit rund 6,8 Mio. sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von rund 32,8 Mio. bundesweit stellt NRW etwa ein Fünftel dieser Arbeitskräfte. In NRW gab es (Stand 2017) gut 9 Mio. Erwerbstätige, mit über drei Viertel sind sie dem Dienstleistungsbereich zuzuordnen, das produktive Gewerbe (Energie- und Wasserversorgung, Bergbau, verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe) liegt bei rd. 22%, Land- und Forstwirtschaft, Fischerei liegen bei unter 1%<sup>16</sup>. Die Arbeitslosenquote liegt in Deutschland mit 5,8% derzeit (Stand 2018, Quelle statista) auf einem seit langem ungekannten niedrigen Niveau. Zum Vergleich: Westdeutschland 5,3%, Ostdeutschland 7,7%; NRW schneidet mit 7,3% bei diesem Faktor nicht gut ab. Es handelt sich dabei um strukturelle und langfristige Anforderungen.

Nach China und den USA steht Deutschland als Exportland an dritter Stelle weltweit; wichtigste Exportgüter waren 2016 Kraftwagen und Kraftwagenteile, Maschinen sowie chemische Erzeugnisse<sup>17</sup>. NRW ist inzwischen in Deutschland Exportland Nr. 3 hinter Baden-Württemberg und Bayern. 60% aller Exporte aus NRW gehen in Länder der europäischen Union: wichtigste Exportländer sind die Niederlande, Belgien, Frankreich, Großbritannien und Italien. NRW exportiert vor allem chemische Erzeugnisse, Maschinen, Kraftwagen und -teile sowie Eisen- und Stahlerzeugnisse<sup>18</sup>.

Wirtschaft und Industrie haben auch für die zukünftige Entwicklung des Landes und seiner Regionen einen erheblichen Stellenwert. Bezogen auf den Untersuchungsraum spielen die Themen Braunkohlegewinnung und Energieerzeugung eine maßgebliche Rolle. Bereits 2016 hat das Land in seinen Industriepolitischen Leitlinien<sup>19</sup> die Zukunfts- und Innovationsfähigkeit NRWs bekräftigt und in seiner Strategie neben der Digitalisierung auch das Thema Energiewirtschaft in den Vordergrund gestellt. Im Koalitionsvertrag 2017 für Nordrhein-Westfalen<sup>20</sup> werden diese Leitlinien im Grundsatz bestätigt und sollen kontinuierlich weiterentwickelt werden.

NRW gilt dabei als Zentrum der deutschen Energieversorgung und ca. ein Drittel des deutschen Stroms wird hier erzeugt und verbraucht<sup>21</sup>. Im Kontext mit der Einhaltung

<sup>15</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/37739/umfrage/anzahl-sozialversicherungspflichtig-beschaeftigter-nach-bundeslaendern/>

<sup>16</sup> <https://www.wirtschaft.nrw/daten-und-fakten-zur-wirtschaft-nrw-0>

<sup>17</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/151019/umfrage/exportgueter-aus-deutschland/>

<sup>18</sup> <https://www.wirtschaft.nrw/daten-und-fakten-zur-wirtschaft-nrw-0>

<sup>19</sup> <https://www.wirtschaft.nrw/industriepolitische-leitlinien>

<sup>20</sup> [https://www.cdu-nrw.de/sites/default/files/media/docs/nrwkoalition\\_koalitionsvertrag\\_fuer\\_nordrhein-westfalen\\_2017\\_-\\_2022.pdf](https://www.cdu-nrw.de/sites/default/files/media/docs/nrwkoalition_koalitionsvertrag_fuer_nordrhein-westfalen_2017_-_2022.pdf)

<sup>21</sup> <https://www.wirtschaft.nrw/energiewirtschaft-nrw>



von Klimaschutzziele und der Energiewende geht es immer auch um das Nebeneinander von konventionellen und erneuerbaren Energien. Dabei wird der Anteil der konventionellen und fossilen Energiegewinnung tendenziell zurückgehen, aber im Hinblick auf permanente Versorgungssicherheit für die Industrie und private Haushalte stehen derzeit noch Diskussionen an.

### 3.2. Braunkohlebergbau und -tagebau

Im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen zur Energiegewinnung steht hier die Braunkohle im Mittelpunkt. Sie dient vor allen Dingen der Stromerzeugung und wird im offenen Tagebau gewonnen, da NRW im rheinischen Revier zwischen Köln, Aachen und Mönchengladbach über große Vorkommen verfügt. Dort werden derzeit drei Tagebaue betrieben: Garzweiler II, Hambach und Inden – der Untersuchungsraum grenzt an den Tagebau Inden; das Kraftwerk Weisweiler dient zur Verstromung der dort gewonnenen Braunkohle.

Tagebaue sind langfristig durch planungs- und genehmigungsrechtliche Vorgaben und Entscheidungen festgelegt. Die aktuellen Entscheidungen<sup>22</sup> auch im Zuge der Erarbeitung des Landesentwicklungsplanes<sup>23</sup>, der 2017 rechtskräftig wurde, betreffen die Zukunft des Abbaugbietes Garzweiler, die Grenzen der Tagebaue Hambach und Inden bleiben danach unverändert. Die Gewinnung von Braunkohle (Aufsuchen, Gewinnen und Aufbereiten der Braunkohle) ist als bergbauliche Tätigkeit einzuordnen und fällt damit unter Bergrecht im Sinne des Bundesberggesetzes (BergG)<sup>24</sup>. Für die Bergaufsicht ist in NRW die Abteilung Bergbau und Energie bei der Bezirksregierung Arnsberg zuständig; im Zuge von Raumordnung und Landesplanung werden sog. „Braunkohlepläne“ festgeschrieben, die weitere Regelungen treffen. Bei der Bezirksregierung Köln ist der Braunkohleausschuss angesiedelt, der diese Pläne aufstellt, die jeweils vom Wirtschaftsministerium als Landesplanungsbehörde genehmigt werden.

Vor dem Hintergrund übergeordneter Klimaziele und der Tatsache, dass die Auskohlung des Tagebaus Inden endlich ist, wird mit einem absehbaren Ende des Braun-

<sup>22</sup> <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/kabinett-beschliesst-neuen-landesentwicklungsplan-und-garzweiler-leitentscheidung>

<sup>23</sup> <https://www.wirtschaft.nrw/landesplanung>

<sup>24</sup> <https://www.gesetze-im-internet.de/bbergg/BJNR013100980.html>

kohletagebaus Inden und seiner Rekultivierung sowie der damit verbundenen Aufgabe des Kraftwerks Weisweiler ca. im Jahr 2030 zu rechnen sein<sup>25</sup>. Einen Überblick über die Bedeutung des rheinischen Reviers für Beschäftigung, Lagerung und Förderung findet man bei RWE Power als Teil des RWE-Konzerns und führendes Unternehmen der Energiegewinnung und -erzeugung in NRW<sup>26</sup>. Nach eigenen Angaben zählt das Unternehmen RWE zu den führenden Versorgern mit den Kerngeschäften Erzeugung, Vertrieb, und Verteilung von Strom und Wärme. Bei der RWE Power AG werden derzeit mehr als 17.000 Menschen in Kraftwerken, Tagebauen und Fabriken beschäftigt<sup>27</sup>.

Im Rheinischen Revier werden derzeit rd. 100 Millionen Tonnen Braunkohle gefördert, die überwiegend zur Stromerzeugung genutzt wird. Dabei beschäftigt das Unternehmen dort ca. 10.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, darunter etwa 400 Auszubildende. Brutto-Lohn- und Gehaltssummen (Braunkohle) in Höhe von ca. 700 Mio. Euro kommen auch indirekt der Region und dem Land zugute. Das Unternehmen generiert zusätzlich ein Auftragsvolumen von rd. 800 Mio. Euro in der Region. Ausgelöste Beschäftigungseffekte (indirekt, einkommensinduziert) werden für das Rheinische Revier mit rd. 7.000 Arbeitsplätzen, in der Region mit rd. 10.000, in NRW mit rd. 15.000 und bundesweit mit rd. 22.000 Arbeitsplätzen beziffert<sup>28</sup>. Diese Verflechtungen beleuchtet auch eine Untersuchung im Auftrag der RWE Power AG, Stand 2010<sup>29</sup>.

Bundesweit wird Braunkohle heute in drei Revieren (Rheinisches, Lausitzer und Mitteldeutsches Revier) gewonnen. Die Jahresfördermenge betrug 2017 rund 171,3 Millionen Tonnen. Deutschland ist damit weltweit das größte Braunkohlenförderland, danach folgen China, Russland und die USA<sup>30</sup>.

---

<sup>25</sup> [https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw\\_01.c.471589.de/diwkompakt\\_2014-084.pdf](https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.471589.de/diwkompakt_2014-084.pdf)

<https://www.energiejobs.de/news/artikel-34530-rwe-schickt-zwei-braunkohle-bloেকে-in-die-bereitschaft>

<sup>26</sup> <http://www.rwe.com/web/cms/mediablob/de/3769478/data/76904/2/rwe-power-ag/energie-traeger/braunkohle/DEBRIV-Bundesverband-fuer-Braunkohle-Braunkohle-in-Deutschland-Daten-und-Fakten-2016.pdf>

<sup>27</sup> <https://www.rwe.com/web/cms/mediablob/de/346062/data/183460/2/rwe/innovation/rohstoffe/braunkohle/rheinisches-braunkohlenrevier-pdf.pdf>

<sup>28</sup> [http://www.nf-niederaussem.de/fileadmin/pdf/Sitzung\\_24/Pr%C3%A4sentation\\_RWE\\_Strukturwandel.pdf](http://www.nf-niederaussem.de/fileadmin/pdf/Sitzung_24/Pr%C3%A4sentation_RWE_Strukturwandel.pdf)

<sup>29</sup> [http://www.eefa.de/images/veroeffentl/Endbericht-RWE\\_Regiokohle\\_Final\\_05-11-2010-1.pdf](http://www.eefa.de/images/veroeffentl/Endbericht-RWE_Regiokohle_Final_05-11-2010-1.pdf)

<sup>30</sup> <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/konventionelle-energetraeger.html>

Die Aufgabe, Schließung sowie der Rückbau des Tagebaus und der energieerzeugenden Anlagen, z.B. des Kraftwerks Weisweiler, sind mit komplexen genehmigungsrechtlichen Anforderungen und Verfahren verbunden: diese werden von den Genehmigungsbehörden entsprechend gesteuert und überwacht. Mit dem Rückzug der Braunkohle aus der Region ist der Abbau von rd. 10.000 Arbeitsplätzen (unmittelbar Beschäftigte) und weiterer mehrerer tausend Arbeitsplätze durch indirekt ausgelöste Beschäftigungseffekte absehbar<sup>31</sup>.

Aktuell hat das Bundeskabinett die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ eingesetzt, um den stattfindenden Strukturwandel in Deutschland aktiv zu begleiten sowie Wachstum und Beschäftigung in den davon betroffenen Regionen zu stärken<sup>32</sup>. Ziel ist die Erarbeitung von Vorschlägen und eines Aktionsprogrammes; dazu wird die Arbeit in Unterkommissionen zu Fragen von Beschäftigung und Infrastruktur sowie Energie- und Klimapolitik erfolgen<sup>33</sup>.

### 3.3. Kommunen im Industriedreieck – Gemeinsame Geschichte

Bereits um 1800 wurde beim Brunnenbau in der Nähe des Ortes Inden Braunkohle gefunden und man begann mit dem Abbau des Flözes, der sog. „Goltstein Grube“; im Zuge der Industrialisierung mit dem Bau von Eisenbahnlinien und Brücken sowie der Möglichkeit, schwereres technisches Gerät einzusetzen, gewann die Braunkohle in der Region an Bedeutung. Die Goltsteinkuppe mit dem sog. „Indemann“ (siehe unten) erinnert heute daran.

Zu Beginn des 20. Jh. wurde die Braunkohle-Industrie AG Zukunft (BIAG) gegründet, um die Braunkohlevorkommen im Raum Eschweiler zu fördern. Ziel war auch der Bau eines Braunkohlekraftwerks<sup>34</sup>. Um 1910 wurden im Eschweiler Stadtteil Weisweiler das Braunkohlekraftwerk sowie die Brikettfabrik errichtet. Die Standorte lagen südlich

<sup>31</sup> [http://www.nf-niederaussem.de/fileadmin/pdf/Sitzung\\_24/Pr%C3%A4sentation\\_RWE\\_Strukturwandel.pdf](http://www.nf-niederaussem.de/fileadmin/pdf/Sitzung_24/Pr%C3%A4sentation_RWE_Strukturwandel.pdf)

Vergl. dazu auch: Regionomica, Strukturpolitische Begutachtung der Flächensituation in der IRR, Aachen 2015

<sup>32</sup> <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2018/20180606-bundeskabinett-setzt-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung-ein.html>

<sup>33</sup> <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/zukunft-der-kohle-die-jahrhundertfrage-15659126.html>  
<https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/rwe-chef-rolf-martin-schmitz-kohleausstieg-bis-2030-unmoeglich-aid-23553795>

<sup>34</sup> [http://industriemuseen-emr.de/de\\_DE/braunkohle-industrie](http://industriemuseen-emr.de/de_DE/braunkohle-industrie)

des Verlaufs der heutigen BAB 4, Betrieb und Produktion bestanden hier bis in die 70er Jahre<sup>35</sup>. Die BIAG Zukunft ging später im Unternehmen Rheinische Braunkohle AG (Rheinbraun) auf; im Zuge von Neustrukturierungen im RWE-Konzern wurde die Tochtergesellschaft RWE-Rheinbraun 2003 Teil der RWE Power. Die RWE Power AG entstand im Zuge der Fusion von RWE und VEW im Jahre 2000 und der damit verbundenen Holding-Struktur der RWE AG.

Der Tagebau Zukunft<sup>36</sup> im Raum Eschweiler wurde ab 1935 aufgeschlossen, kam wegen des 2. Weltkriegs zum Erliegen und wurde danach wieder aufgenommen. Er war 1987 ausgekohlt. In diesem Zuge wurde gemeinsam von den Kommunen Aldenhoven, Alsdorf, Eschweiler, Würselen und Stolberg eine Trägergesellschaft für den heutigen Blausteinsee gegründet, der dann als interkommunales Projekt aus dem Tagebaurestloch entstand. Die Befüllung begann im Jahr 1994, seine endgültige Größe von rd. 100 ha erreichte der See im Jahr 2005<sup>37</sup>. Der Blausteinsee war auch Ankerpunkt in der EuRegionale 2008. Die Verfüllung und Aktivierung des Blausteinsees kann als Möglichkeit für den bevorstehenden Wandel und die Verfüllung des Tagebaus Inden als Restsee gesehen werden.

Räumliche Verflechtungen zwischen den Städten Stolberg und Eschweiler, die in der vorliegenden Machbarkeitsstudie gemeinsam betrachtet werden, bestehen über die Gewinnung von Bodenschätzen im sog. „Aachener Revier“. Wobei damit zunächst das Steinkohlerevier gemeint ist; die Städte in dieser Region sind aber auch durch eine lange gemeinsame industriegeschichtliche Tradition verbunden. Die Industrialisierung im 19. Jh., die auch den Bau von Verkehrswegen und Bahnstrecken mit sich brachte, betraf beide Städte im Verbund<sup>38</sup>.

Stolberg gilt geschichtlich als Kupfer- und Messingstadt<sup>39</sup> mit frühen Nachweisen von Erzbergbau und Steinkohle<sup>40</sup>, Eschweiler<sup>41</sup> – auch durch den Eschweiler Bergwerksverein (EBV)<sup>42</sup> – als Abbaugelände von Steinkohle und Braunkohle.

<sup>35</sup> <https://www.eschweilergeschichtsverein.de/mediathek/sliders/sls-kraftwerk.html>

<sup>36</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Tagebau\\_Zukunft](https://de.wikipedia.org/wiki/Tagebau_Zukunft)

<sup>37</sup> <https://www.blausteinsee.com/vom-tagebau-zum-naherholungsgebiet/>

<sup>38</sup> Siehe auch: [https://de.wikipedia.org/wiki/Raum\\_Eschweiler-Stolberg#/media/File:Streckennetz\\_EVS\\_2017.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Raum_Eschweiler-Stolberg#/media/File:Streckennetz_EVS_2017.jpg)

<sup>39</sup> [http://www.stolberg.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=867057&waid=696](http://www.stolberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=867057&waid=696)

<sup>40</sup> <http://www.historische-ortskerne-nrw.de/Stadtkerne/portrait.php?stadt=48>

<sup>41</sup> [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=855988&waid=458](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=855988&waid=458)

<sup>42</sup> [http://www.rheinische-industriekultur.de/objekte/Herzogenrath/ebv\\_haupt/ebv\\_haupt.html](http://www.rheinische-industriekultur.de/objekte/Herzogenrath/ebv_haupt/ebv_haupt.html)

### 3.3.1. Stadt Eschweiler – Eckpunkte, Daten, Fakten, Märkte

Die Stadt Eschweiler (Große Mittelstadt) liegt im Nordosten der StädteRegion Aachen im Regierungsbezirk Köln und hatte 2015 ca. 55.900 Einwohner. Der langsame aber stetige Bevölkerungsanstieg hat seine Ursache in Wanderungsgewinnen, größte Gewinne sind aus Stolberg und Aachen festzustellen. Bis zum Jahr 2040 wird Schrumpfung prognostiziert<sup>43</sup>. Das heutige Stadtgebiet entstand im Rahmen der kommunalen Neugliederung des Raumes Aachen<sup>44</sup> im Jahr 1972, in diesem Rahmen wurde Weisweiler Teil der Stadt Eschweiler.

#### Stadtentwicklung

Unter dem Titel „Eschweiler 2030 ... mit Energie in die Zukunft!“ beschäftigt sich die Stadt im Zuge ihrer Zukunftsausrichtung strategisch mit der Thematik Energie und Nachhaltigkeit und hat dazu eine Vielzahl von Aktionsfeldern im Rahmen der städtischen Entwicklung benannt.

Im Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung ist Eschweiler Innenstadt – Nord als Sanierungsgebiet im Programmteil „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“<sup>45</sup>, hier wurden z.B. der Umbau des innerstädtischen Marktplatzes und weiterer öffentlicher Flächen veranlasst, begleitet durch ein Hof- und Fassadenprogramm für private Eigentümer. Im Zuge der Attraktivitätssteigerung im Bereich des ehemaligen City-Centers nehmen weitere Projekte zur Stärkung der Innenstadt zunehmend Gestalt an<sup>46</sup>.

Im Rahmen des Programms „Hilfen für Kommunen zur Integration von Flüchtlingen“ ist die Stadt mit dem Quartier Eschweiler-West vertreten<sup>47</sup>. In Eschweiler-West wohnen rd. ca. 5.000 Einwohner mit einem für die Stadt überdurchschnittlich hohen Anteil von Ausländern und Menschen mit Migrationshintergrund. Die Maßnahmen sollen die Lebenssituation von Bewohnerinnen und Bewohnern verbessern und sind eine Kombination aus städtebaulichen und sozialplanerischen Maßnahmen (Unterstützung und

<sup>43</sup> <https://www.it.nrw.de/kommunalprofil/I05334012.pdf>

<sup>44</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Aachen-Gesetz\\_\(1971\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Aachen-Gesetz_(1971))

<sup>45</sup> <http://public.eschweiler-innenstadt-nord.de/foerdermittel-bewilligt/>

<sup>46</sup> <http://www.aachener-zeitung.de/lokales/region/leerstehendes-city-center-ralf-schumacher-investiert-millionen-1.1719776>

[http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul\\_id=33&record\\_id=89134](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul_id=33&record_id=89134)

<sup>47</sup> <http://www.eq-west.de/pages/projekt.php>

Hilfe); sie werden durch ein Quartiersbüro vor Ort und ein dort angesiedeltes Quartiersmanagement begleitet. Träger sind die Stadt Eschweiler in Kooperation mit dem AWO Kreisverband Aachen-Land e.V.

Bereits im Jahr 2011 gab es das Studienprojekt „Weisweiler im Wandel“, das sich speziell mit der Ortslage Weisweiler und seiner Zukunftsgestaltung beschäftigte<sup>48</sup>. Der Stadtteil Röhe hat im Jahr 2017 am Wettbewerb „Unser Dorf hat Zukunft“ der StädteRegion Aachen teilgenommen und eine Silbermedaille erzielt. Organisiert wurde die Bewerbung von der Interessensgemeinschaft der Röher Ortsvereine<sup>49</sup>.

### **Gewerbe und Industrie**

Folgende Gewerbe- und Industrieflächen werden für die Stadt Eschweiler<sup>50</sup> im Gewerbeflächen-Monitoring der Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer mbH (AGIT) dargestellt<sup>51</sup>: GE Lenzenfeldchen, IGP Eschweiler, GeTeCe<sup>52</sup>, Königsbenden, Südliches Elektrowerk, In der Krause. Einige dieser Flächen sind stadtnah und bereits ausgenutzt. Industrie- und Gewerbeflächen, wie etwa der IGP, wurden in Kooperation mit RWE Power auf den Weg gebracht und umgesetzt.

---

<sup>48</sup> [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=856125&waid=458](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=856125&waid=458)

<sup>49</sup> [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=869924&waid=458](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=869924&waid=458)  
<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/eschweiler/zweiter-platz-im-dorf-wettbewerb-auf-roehewartet-noch-ein-bisschen-arbeit-1.1787270>

<sup>50</sup> [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=855878&waid=458](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=855878&waid=458)

<sup>51</sup> [http://the-locator.eu/72EMR\\_Frontend/businesssparks.xhtml;jsessionid=3A7C6976145C178A051670C7178FFF37.tomcatProdA](http://the-locator.eu/72EMR_Frontend/businesssparks.xhtml;jsessionid=3A7C6976145C178A051670C7178FFF37.tomcatProdA)

<sup>52</sup> <http://www.getece-eschweiler.de/portal/index.php?link=konzept>



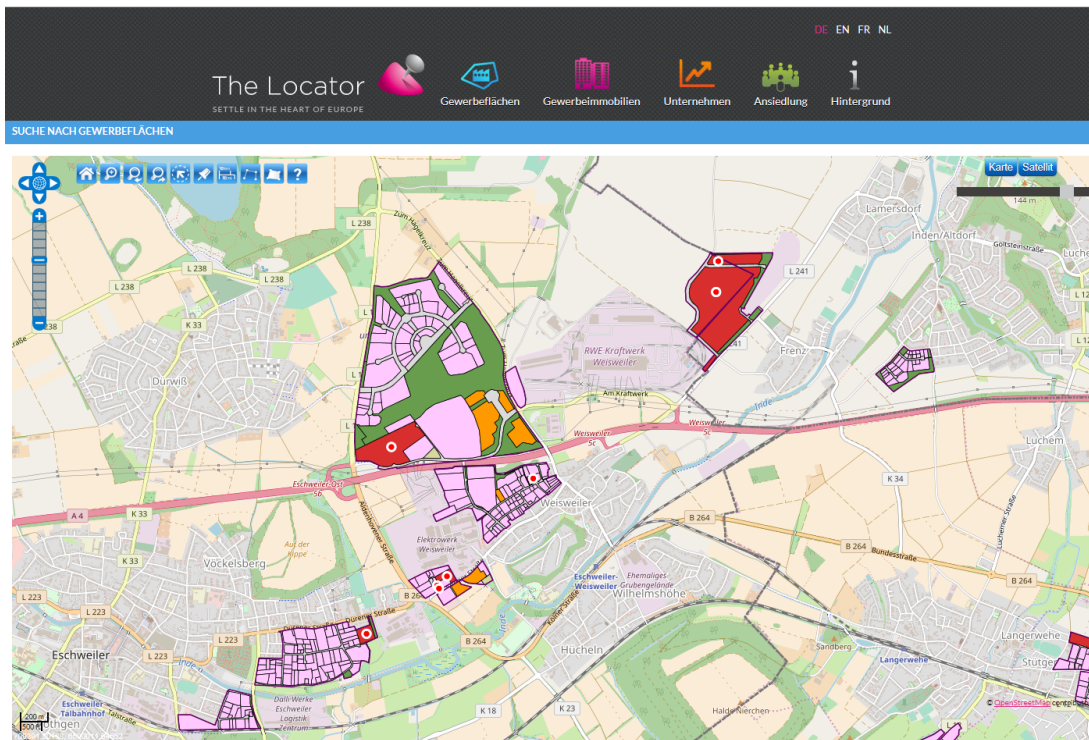


Abbildung 2: Gewerbe- und Industrieflächen Eschweiler (siehe FN 40)

Ein Großteil der Eschweiler Gewerbeflächen ist aus der Reaktivierung von Brachflächen mit industrieller/ gewerblicher Vornutzung hervorgegangen. Diese Themen werden bei der Stadt Eschweiler gebündelt im Bereich Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Tourismus<sup>53</sup>. Die Stadt Eschweiler ist mit verschiedenen Standorten und Brachflächen auch aktiv in der Landesinitiative „Flächenpool NRW“<sup>54</sup>.

### Standort und Kraftwerk Weisweiler

Dominant für das Erscheinungsbild ist das Braunkohlekraftwerk Weisweiler mit der angrenzenden Müllverbrennungsanlage Weisweiler (MVA). Im Gebiet Weisweiler bestehen weiterhin das Elektrowerk Weisweiler (EWW) sowie die Gewerbe- und Industriegebiete In der Krause und der Industrie- und Gewerdepark Eschweiler (IGP). Im Raum Weisweiler befindet sich auch die Zentralkläranlage der Stadt Eschweiler.

<sup>53</sup> [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?region\\_id=437&waid=461&item\\_id=855879&oldrecord=77720&oldmodul=5&olddesign=0&oldkey-word=0&oldeps=20&oldaz=all&oldcat=0&fsize=1&contrast=0](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?region_id=437&waid=461&item_id=855879&oldrecord=77720&oldmodul=5&olddesign=0&oldkey-word=0&oldeps=20&oldaz=all&oldcat=0&fsize=1&contrast=0)

<sup>54</sup> <http://nrw-flaechenpool.de/landesinitiative/>



Abbildung 3: Fläche Elektrowerk Weisweiler (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)

Das Kraftwerk Weisweiler reicht mit seiner Entstehungsgeschichte zurück in die Anfänge des rheinischen Braunkohletagebaus: bereits 1909 begannen erste Planungen, ab 1914 wurde der erste Strom aus Braunkohle des Tagebaus Zukunft erzeugt (siehe oben). Das heutige Kraftwerk geht zurück bis auf das Jahr 1955, bis 1975 wurden acht Blöcke in Betrieb genommen, das Kraftwerk im Weiteren immer wieder modernisiert. So wurden ab Mitte der 1980er Jahre alle 8 Blockanlagen mit Rauchgasentschwefelungsanlagen ausgestattet und die Kessel mit dem Ziel der NO<sub>x</sub>-Minderung umgebaut. Heute gibt es jeweils zwei 300- und 600 Megawatt-Blöcke (Grundlast), dazu seit 2006/ 2007 zwei Vorschaltgasturbinen (VGT) für die Mittel- und Spitzenlast sowie die Turbine der naheliegenden Müllverbrennungsanlage. Der gemittelte Braunkohleeinsatz pro Jahr betrug zwischen 2012-2014 rd. 18,4 Mio. t/ a

Das Kraftwerk beschäftigt 640 Mitarbeiter, darunter 24 Auszubildende<sup>55</sup>.



Abbildung 4: Kraftwerk Weisweiler (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)

<sup>55</sup> <http://www.rwe.com/web/cms/de/60142/rwe-power-ag/energetraeger/braunkohle/standorte/kw-weisweiler/>

## Tagebau Inden

Der Tagebau Inden liefert rd. 19 Mio. Tonnen Braunkohle im Jahr, die dem Kraftwerk Weisweiler zur Verfügung stehen. Der Tagebau soll noch bis zum Jahr 2030 aktiv sein und hat eine genehmigte Abbaufäche von 45 km<sup>2</sup>. Für den Tagebau wurden 5.760 Menschen umgesiedelt, darunter auch die Ortschaft Inden, der Fluss Inde wurde in diesem Zusammenhang verlegt. Erste ausgekohlte Bereiche konnten bereits rekultiviert werden. Der geplante „Indesche See“ / "Indesche Ozean" soll nach der Schließung des Tagebaus entstehen und ca. 11 km<sup>2</sup> Fläche einnehmen. Federführend für dieses Leitprojekt im Strukturwandel nach der Braunkohle ist die „Entwicklungsgesellschaft indeland“ als interkommunaler Zusammenschluss mit Beteiligung des Kreises Düren. Die Braunkohlepläne I und II<sup>56</sup> der Bezirksregierung Köln regeln den Betrieb und die Zukunft des Tagebaus Inden. Im Tagebau Inden werden rd. 690 Mitarbeiter beschäftigt, davon rd. 25 Auszubildende<sup>57</sup>.



Abbildung 5: Blick auf den Tagebau Inden (Quelle: NRW.URBAN März 2018)

Im Zuge der geänderten Wiedernutzbarmachung des Tagebaus Inden von der Variante Verfüllung hin zur Variante See wurden von der Prognos AG, Düsseldorf, im Auftrag der Bezirksregierung Köln die Auswirkungen auf die Regionalwirtschaft untersucht<sup>58</sup>. Im Hinblick auf den Vergleich der **direkten Wertschöpfungseffekte** wurde der Variante See eine eindeutige ökonomische Vorteilhaftigkeit zugesprochen. Betrachtet wurden die Themen: Freizeitwirtschaft (themenorientierte FZ-Infrastruktur); Tourismus/ Freizeit/ Erholung; Wohnen; technologieorientiertes Gewerbe; Dienstleistungen und Landwirtschaft. Entscheidend sind hier die ökonomischen Vorteile im Bereich Wohnen (über Bauinvestitionen). Aber auch ohne Berücksichtigung

<sup>56</sup> [https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/braunkohlenplanung/braunkohlenplaene/plan\\_inden/index.html](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/braunkohlenplanung/braunkohlenplaene/plan_inden/index.html)

[https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/braunkohlenplanung/braunkohlenplaene/plan\\_inden\\_teilabschnitt\\_zwei/index.html](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/braunkohlenplanung/braunkohlenplaene/plan_inden_teilabschnitt_zwei/index.html)

<sup>57</sup> <http://www.rwe.com/web/cms/de/60026/rwe-power-ag/energietae-ger/braunkohle/standorte/tagebau-inden/>

<sup>58</sup> [https://www.aachener-stiftung.de/fileadmin/ASKB/Media/Gutachten\\_Prognos.pdf](https://www.aachener-stiftung.de/fileadmin/ASKB/Media/Gutachten_Prognos.pdf)

dieses Themas dominiert die Variante See die Variante Verfüllung. Die Betrachtungen der Wertschöpfungskette beider Varianten einschließlich **indirekter Effekte sowie abgeleiteter Arbeitsplatzeffekte** zeigen eine positive Bilanz zugunsten der Variante See. Zudem werden Image- und Attraktivitätseffekte im Kontext weicher Standortfaktoren mit regionaler Wirkung entstehen. (siehe hierzu auch: Kap. Regionalwirtschaft / Standortfaktoren).

### 3.3.2. Gemeinde Inden – Eckpunkte, Daten, Fakten, Märkte<sup>59</sup>

Die Gemeinde Inden und Kleine Kleinstadt<sup>60</sup> im Kreis Düren hat rd. 7.200 EW (Stand 2015) und insgesamt eine stabile Bevölkerungsentwicklung. Bis 2040 wird ein weiterer Anstieg der Bevölkerung prognostiziert, dabei wird die demografische Entwicklung zu einer alternden Bevölkerung führen. Die Gemeinde Inden profitiert aus Zuzügen der benachbarten Städte und aus der Region. Inden hat folgende Ortsteile: Frenz, Inden / Altdorf, Lammersdorf, Lucherberg und Schophoven und ist traditionell auch mit Kohlegewinnung und industrieller Produktion verbunden.

Im Zentralort Inden befinden sich das Rathaus sowie ein entsprechendes Einkaufs- und Dienstleistungszentrum. Grund- und Hauptschulen sowie Kindergärten/ Kindertagesstätten sind in der Gemeinde vorhanden, weiterführende Schulen werden in den nahegelegenen Städten besucht.

#### Freizeit und Erholung

Der sog. Indemann auf der Goltsteinkuppe in Inden/ Altdorf ist eine Aussichtsmöglichkeit mit benachbarter Gastronomie und wechselnder Beleuchtung sowie „Wahrzeichen“ der Region am Tagebau Inden<sup>61</sup>. Die Gemeinde liegt in der sog. Grünmetropole<sup>62</sup> der Region Aachen-Düren-Heinsberg, die auch das gemeinsame industrielle Erbe touristisch zugänglich macht. Industriekultur, Museen, historische Bauwerke werden auch im Hinblick auf das Dreiländereck Deutschland-Niederlande-Belgien betrachtet. Darüber hinaus positioniert sich die Gemeinde mit indeland als Freizeit- und Erholungsregion in strukturellen Wandel<sup>63</sup>.

<sup>59</sup> <http://www.gemeinde-inden.de/allgemeines/zdf/index.php>

<sup>60</sup> Gebietstypdefinition nach IT.NRW – Kommunalprofil der Gemeinde Inden, <https://www.it.nrw.de/kommunalprofil/I05358020.pdf>

<sup>61</sup> [http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Indemann\\_neu\\_1\\_okt.pdf](http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Indemann_neu_1_okt.pdf) und [http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Indemann\\_neu\\_2\\_okt.pdf](http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Indemann_neu_2_okt.pdf)

<sup>62</sup> <http://www.gruenmetropole.eu/>

<sup>63</sup> [http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Freizeitbegleiter\\_doppelseitig.pdf](http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Freizeitbegleiter_doppelseitig.pdf)



## Industrie und Gewerbe

Inden verfügt gemeinsam mit Eschweiler insbesondere über das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet „Am Grachtweg“, das in Kooperation mit RWE bereitgestellt und überregional vermarktet wird<sup>64</sup>. Nach aktuellsten Informationen haben die Erschließungsarbeiten für das Gebiet nun begonnen, um die Ansiedlungsvorhaben eines Speditions- und Logistikunternehmens aus der Region und eines IT-Unternehmens vorzubereiten<sup>65</sup>. Darüber hinaus sind Restflächen im bestehenden Gewerbegebiet Pier vorhanden<sup>66</sup>.

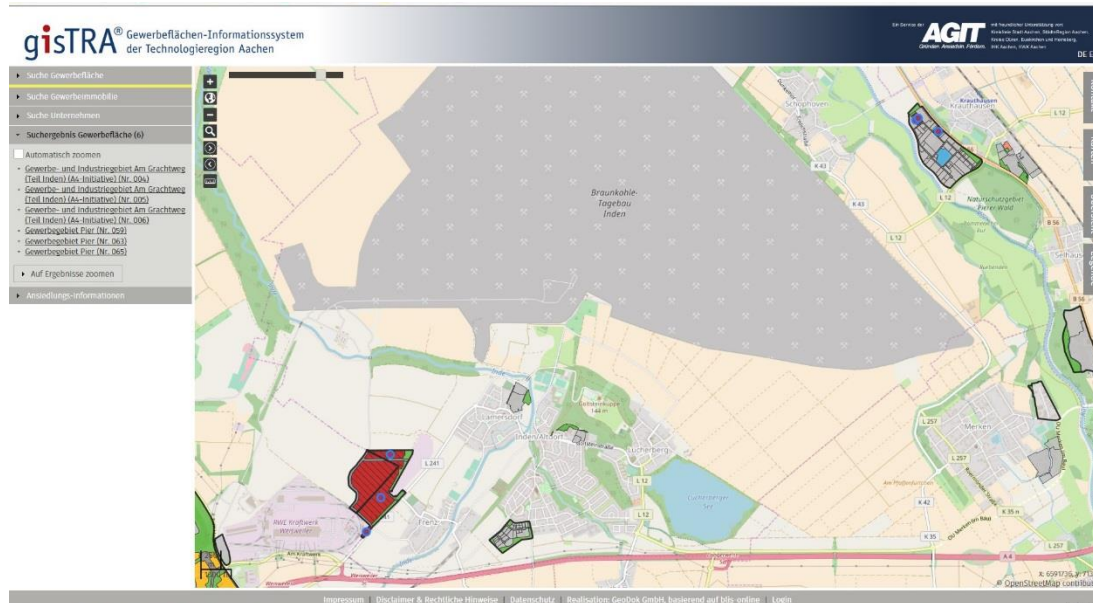


Abbildung 6: gisTRA Inden – GE- und GI-Gebiet „Am Grachtweg“ rot dargestellt (siehe FN 57)

## Strukturwandel indeland

Im Zuge einer präventiven Strukturpolitik für die Zeit nach der Braunkohle haben sich die regionalen Akteure unter dem Dach der Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH zum Konzept eines „Masterplans 2030“ zusammengefunden. Dieser Masterplan beleuchtet Stärken und Schwächen sowie Leitzeile, Leitlinien und Perspektiven für die zukünftige Entwicklung und bildet eine Vielzahl von Themenfeldern ab: Wirtschaft & Arbeit, Bildung, Ausbildung, Forschung & Wissenschaft, Wohnen & Leben; Entwicklung der Mittelzentren Eschweiler & Jülich; Ressourceneffizienz & Energie; Mobilität; Freiraum, Erholung, Freizeit, Kultur & Sport, interkommunales und regionales Denken & Handeln.

<sup>64</sup> <https://interkommunales.nrw/projekt/interkommunales-industriegebiet-inden-eschweiler-am-grachtweg/>

<sup>65</sup> <https://news.rwe.com/ministerprasident-armin-laschet-beim-spatenstich-neues-industriegebiet-in-eschweiler-mit-500-arbeitsplätzen/>

<sup>66</sup> <http://www.gistra.de/AGIT-GISTRA/main.xhtml?lang=de>

Folgender Leitgedanke wird darin entwickelt: „Die indeland-Kommunen streben eine ressourceneffiziente Entwicklung an, die unter behutsamer Fortentwicklung der unverwechselbaren Eigenarten dieses Raumes sozial ausgewogen, umwelt- und klimaverträglich und wirtschaftlich erfolgreich ist.“

Dem beschriebenen Leitgedanken wurden themenspezifische Leitlinien zugeordnet, diese sind<sup>67</sup>:

- Wohn- und Arbeitsbevölkerung dauerhaft an das indeland binden;
- den wirtschaftlichen, sozialen und landschaftlichen Strukturwandel in Folge der Beendigung des Braunkohlentagebaues vorausschauend beeinflussen;
- die Potenziale der Forschungs- und Bildungslandschaft indeland im Kontext der Euregio Maas-Rhein nachhaltig fortentwickeln;
- Modellregion für ressourceneffizientes Wirtschaften;
- Aufbau einer zukunftsweisenden, ressourceneffizienten und umweltschonenden Infrastruktur.

Den Themenfeldern wurden bereits umfangreiche Maßnahmenkataloge zugeordnet, die als Grundlage dienen und weiter fortgeschrieben werden sollen. Dabei steht die interkommunale Kooperation unter dem Dach der geltenden Raumordnung und Landesplanung und unter Beteiligung der Energiewirtschaft im Vordergrund<sup>68</sup>.

### **3.3.3. Kupferstadt Stolberg – Eckpunkte, Daten, Fakten, Märkte**

Die „Kupferstadt“ Stolberg ist ein Mittelzentrum und Große Mittelstadt mit rd. 56.700 Einwohnern sowie Nachbarstadt der Stadt Aachen in der StädteRegion Aachen, sie liegt im Vennvorland und am Vichtbach. Die stabile Bevölkerungsentwicklung profitiert von Zuwanderungen aus Aachen, die die Fortwanderung, z.B. nach Eschweiler, kompensiert.

Namensgebend ist die oberhalb der historischen Altstadt gelegene Burg Stolberg. Die Stadt ist mit der Altstadt und dem historischen Ortsteil Breinig Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft historische Stadt- und Ortskerne NRW<sup>69</sup>. Stolberg und seine Sehenswürdigkeiten werden auch im Kontext des Vereins "Monschauer LandTouristik e.V."

<sup>67</sup> [https://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23\\_Masterplan-indeland.pdf](https://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23_Masterplan-indeland.pdf)

<sup>68</sup> [http://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23\\_Masterplan-indeland.pdf](http://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23_Masterplan-indeland.pdf)  
[https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionale\\_perspektiven.pdf](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionale_perspektiven.pdf)

<sup>69</sup> <http://www.historische-ortskerne-nrw.de/Stadtkerne/portrait.php?stadt=48>

sowie der Stadt selbst aktiv vermarktet<sup>70</sup>. Eine Sehenswürdigkeit ist das Museum für Industrie-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte „Zinkhütter Hof“.

Zur Kupferstadt Stolberg gehören diverse zum Teil ländlich geprägte Stadtteile, in denen es Bestrebungen zur Verbesserung im Ortsbild und vieles mehr gibt. Die südliche Hälfte des Stadtgebietes ist Teil des Naturparks Nordeifel. Im Zuge der kommunalen Neugliederung des Raumes Aachen im Jahr 1972 entstand das heutige Stadtgebiet. 50% des heutigen Stadtgebietes bestehen aus Wald.

### **Stadtentwicklung und Wirtschaft**

Im Rahmen des Bund-Länder-Programms zur Städtebauförderung ist Stolberg im Programmteil „Stadtumbau West“ seit 2014 mit der Talachse Innenstadt beteiligt. Schwerpunkte sind z.B. die Neugestaltung des Kaiserplatzes und die Aufwertung der Rathausstraße begleitet durch ein Quartiersmanagement und Verfügungsfonds<sup>71</sup>.

Die Belange der Wirtschaftsförderung sind bei der Stadt gebündelt, die Standortfindung und Ansiedlungswünsche koordiniert. Stolberg agiert im Netzwerk mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft StädteRegion Aachen mbH und der Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer AGIT mbH sowie im regionalen Verbund der Euregio Maas-Rhein. Stolberg war mit verschiedenen Flächen, u.a. auch am Bahnhof Stolberg, in Gesprächen mit der Landesinitiative „Flächenpool NRW“.

---

[http://www.stolberg.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=867091](http://www.stolberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=867091)

<sup>70</sup> <https://www.monschauerland.de/>

<sup>71</sup> <https://www.mhkbq.nrw/ministerium/presse/pressemitteilungsarchiv/pm2017/pm20171121a/index.php>

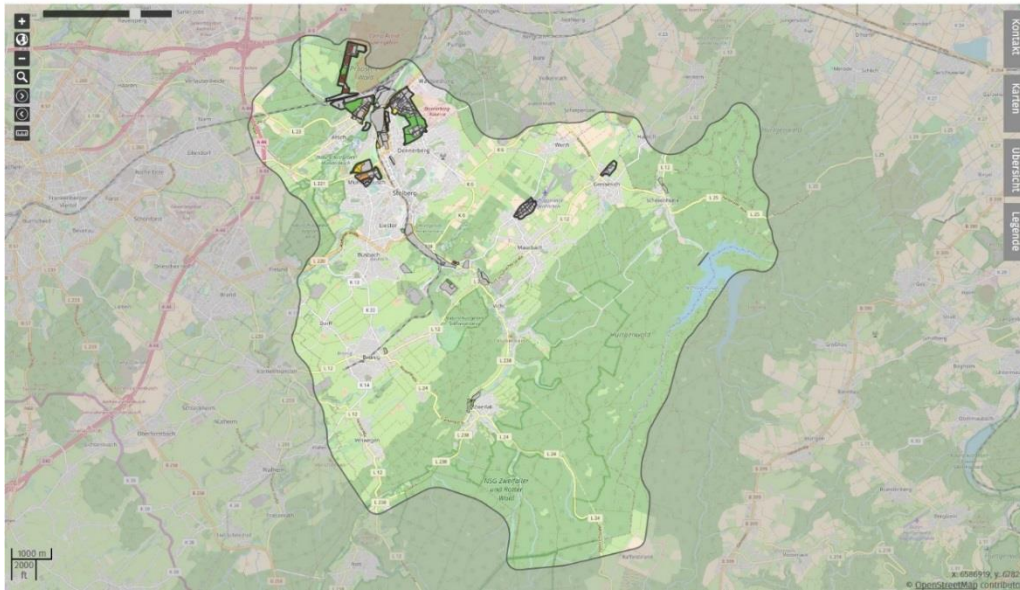


Abbildung 7: Gewerbeflächen in Stolberg (Quelle siehe FN 63)

Neben den traditionellen Industrie- und Gewerbeflächen entlang der Vicht und am Hauptbahnhof gibt es jüngere Gerwerbstandorte, u.a. Camp Astrid, eine ehemals von den belgischen Streitkräften genutzte militärische Liegenschaft<sup>72</sup> und die Gewerbegebiet Steinfurt und Mausbach<sup>73</sup>. Angrenzend an Camp Astrid im Propsteier Wald bestehen weitere interkommunale Überlegungen im Hinblick auf eine nachhaltige Nachnutzung von Flächen auf dem Gebiet Stadt Eschweiler – ebenfalls im Propsteier Wald<sup>74</sup>.



Abbildung 8: Gewerbegebiet "Camp Astrid" (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)

<sup>72</sup> [http://www.camp-astrid.net/gas/M0023\\_Startseite.html](http://www.camp-astrid.net/gas/M0023_Startseite.html)

<sup>73</sup> <http://stolberg.gistra.de/AGIT-GISTRA/main.xhtml?lang=de>

<sup>74</sup> [http://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23\\_Masterplan-indeland.pdf](http://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23_Masterplan-indeland.pdf)  
[http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?waid=459&modul\\_id=15&record\\_id=23179](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=459&modul_id=15&record_id=23179)



## Bahnhof Stolberg

Der Bahnhof Stolberg entstand im Zuge der Industrialisierung an der Hauptstrecke Köln-Aachen. Er diente schon früh als Umschlagplatz von Steinkohle aus Eschweiler sowie Stolberger Industriegüter. Die Gleise wurden entsprechend den wachsenden und steigenden Anforderungen immer wieder ausgebaut. Stolberg wurde Verkehrsknotenpunkt im Schienenverkehr, verschiedene Strecken trafen sich dort und querten die Stadt. Das Bahnhofsgebäude entstand in den Jahren 1886 bis 1888, die Anlage wurde zur selben Zeit als sog. „Keilbahnhof“ eröffnet. Stolberg war zeitweise einer der größten Güterbahnhöfe in Deutschland.

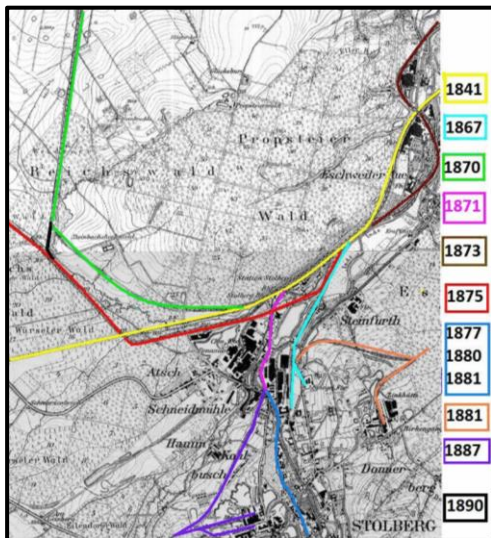


Abbildung 9: Eisenbahntwicklung im 19. Jh. in Stolberg<sup>75</sup>

Daran anknüpfend gibt es Bestrebungen, den Bahnhof Stolberg und sein Umfeld im Sinne eines Güterverkehrs-/ Güterverteilzentrums auszubauen<sup>76</sup>.

Im Personenverkehr ist inzwischen Stolberg Haltepunkt im Euregiobahnnetz<sup>77</sup> und liegt an der Strecke Köln-Aachen. Die EVS (EUREGIO Verkehrsschienenennetz GmbH), ein privat geführtes, mittelständiges Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen, hat dort am Bahnhof ihren Sitz. Die EVS führt aktuell auf vier Strecken mit einer Gesamtlänge von rd. 40 km die Betriebshoheit aus und hält insgesamt 19 Haltepunkte

<sup>75</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Stolberg\\_\(Rheinland\)\\_Hauptbahnhof#/media/File:Eisenbahntwicklung\\_im\\_19.\\_Jahrhundert\\_in\\_Stolberg\\_Rhld..gif](https://de.wikipedia.org/wiki/Stolberg_(Rheinland)_Hauptbahnhof#/media/File:Eisenbahntwicklung_im_19._Jahrhundert_in_Stolberg_Rhld..gif)

<sup>76</sup> <http://www.aachener-zeitung.de/lokales/stolberg/stolberg-als-hafen-terminal-mitten-in-der-voreifel-1.1699854>

<sup>77</sup> <https://www.evs-online.com/sites/geschichte.htm>

für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) vor; das Unternehmen ist auch im Güterverkehr auf der Schiene aktiv<sup>78</sup>. Der Netzbetrieb im Einzelnen unterliegt der Aufsicht und Genehmigung der Bundesnetzagentur<sup>79</sup>. Der Betrieb der Euregiobahn ist vertraglich mit der DB Regio geregelt. Die Vergabe dieser Leistungen erfolgt über den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR); derzeit wird die Ausschreibung für den weiteren Betrieb ab 2020/ 2021 vorbereitet<sup>80</sup>.

Darüber hinaus ist die Deutsche Bahn aktiv bei der Modernisierung der Situation am Bahnhof Stolberg und in seinem Umfeld. Hier werden einerseits die Barrierefreiheit verbessert und andererseits neue Parkmöglichkeiten in Bahnhofnähe geschaffen<sup>81</sup>.

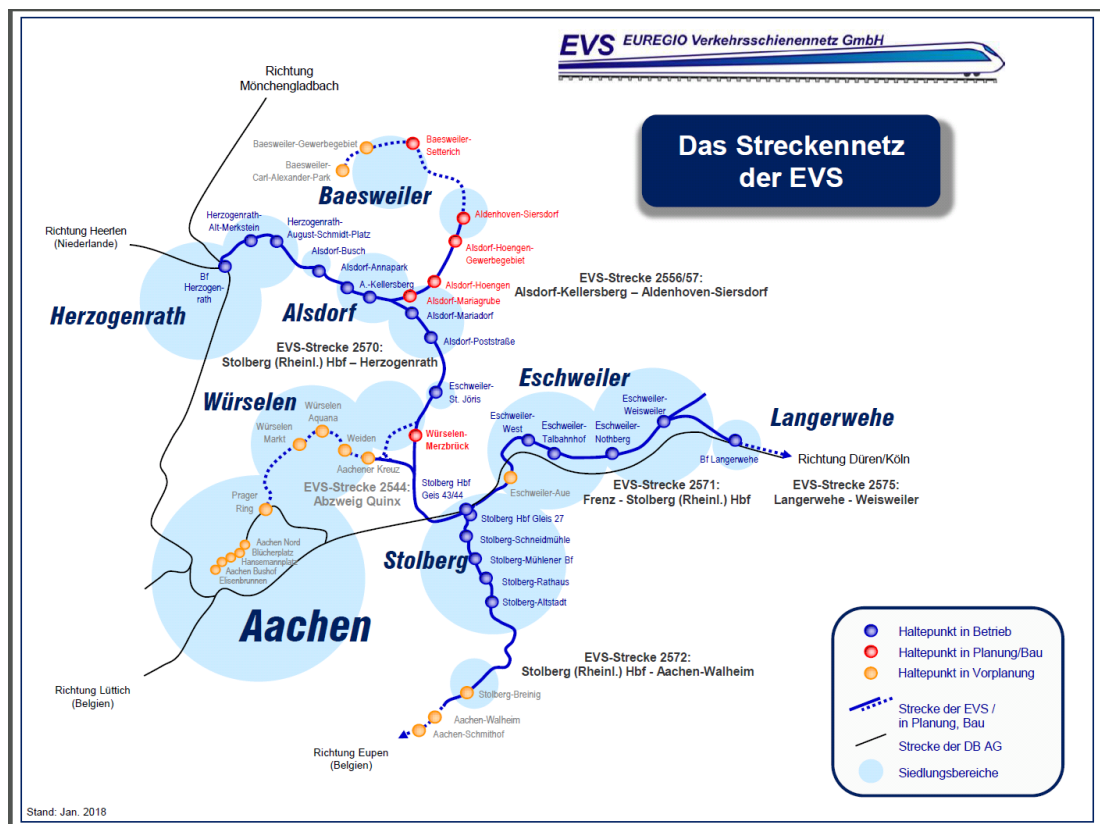


Abbildung 10: Das Streckennetz der EVS, Stand: Januar 2018<sup>82</sup>

<sup>78</sup> <https://www.evs-online.com/sites/unternehmen.htm>

<sup>79</sup> [https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service-Funktionen/Beschlusskammern/1BK-Geschaeftszeichen-Datenbank/BK10-GZ/2017/2017\\_0001bis0999/2017\\_0300bis0399/BK10-17-0368/BK10-17-0368\\_Z\\_04g\\_Infrastrukturbeschreibung\\_Download\\_BF.pdf?blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service-Funktionen/Beschlusskammern/1BK-Geschaeftszeichen-Datenbank/BK10-GZ/2017/2017_0001bis0999/2017_0300bis0399/BK10-17-0368/BK10-17-0368_Z_04g_Infrastrukturbeschreibung_Download_BF.pdf?blob=publicationFile&v=2)

[https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service-Funktionen/Beschlusskammern/1BK-Geschaeftszeichen-Datenbank/BK10-GZ/2017/2017\\_0001bis0999/2017\\_0300bis0399/BK10-17-0367/BK10-17-0367\\_Z\\_Anlage\\_04k%20SNB-AT%202019\\_bf.pdf?blob=publicationFile&v=5](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service-Funktionen/Beschlusskammern/1BK-Geschaeftszeichen-Datenbank/BK10-GZ/2017/2017_0001bis0999/2017_0300bis0399/BK10-17-0367/BK10-17-0367_Z_Anlage_04k%20SNB-AT%202019_bf.pdf?blob=publicationFile&v=5)

<sup>80</sup> <https://www.nvr.de/spnv-wettbewerbsverfahren/laufende-verfahrenen/?L=0>

<http://ted.europa.eu/TED/notice/ud?uri=TED:NOTICE:215962-2017:TEXT:DE:HTML>

<sup>81</sup> <https://avv.de/de/aktuelles/neuigkeiten/spatenstich-fuer-modernisierung-des-bahnhofs-stolberg-erfolgt>

<sup>82</sup> [https://www.evs-online.com/pics/fotos/Streckennetz\\_Stand180122.pdf](https://www.evs-online.com/pics/fotos/Streckennetz_Stand180122.pdf)

Die Bahnstrecke Mönchengladbach–Stolberg wurde ca. 1875 durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet. Planmäßiger Verkehr findet im Rahmen der Euregiobahn auf dem südlichen Teilstück – der Eschweiler Talbahn oder Indetalbahn – statt. Die EVS ist im Kontext weiter aktiv im Rahmen der Verbesserung des Schienenverkehrs in der Region<sup>83</sup>.

#### **Eckpunkte Rahmenbedingungen:**

- **Die Region ist vom industriellen Strukturwandel im Kohlerückzug geprägt.**
- **Die Nähe zur Stadt Aachen und zum Großraum Köln bietet Vorteile und Chancen.**
- **Die Kommunen im sog. Industriedreieck Eschweiler – Inden – Stolberg haben eine gemeinsame Tradition.**
- **Heute haben diese Kommunen unterschiedliche Prägung und Strukturen.**
- **Gemeinsame Anstrengungen des Landes, aller Kommunen sowie privater Akteure bereiten aktiv die Transformation vor.**

<sup>83</sup> <https://www.evs-online.com/sites/visionen.htm>



## 4. Untersuchungsraum und erste Einschätzungen<sup>84</sup>

Der Untersuchungsraum gehört zum Rheinischen Revier und umfasst Flächen an den Standorten in Eschweiler / Inden und in Stolberg. In der weiteren Bearbeitung hat es sich als sinnvoll und notwendig erwiesen, beide Bereiche zunächst getrennt voneinander zu betrachten und zu beschreiben, da kein unmittelbarer räumlicher Zusammenhang gegeben ist.

Das Rheinische Revier liegt zwischen Aachen, Köln und Düsseldorf. Der Kernbereich umfasst die kreisfreie Stadt Mönchengladbach und die Kreise Düren, Heinsberg, Rhein-Kreis Neuss und Rhein-Erft-Kreis (vgl. Abbildung 11). Mit 2,2 Millionen Einwohnern und einer Fläche von 4.807 km<sup>2</sup> nimmt das Rheinische Revier einen Anteil von 12 % bzw. 14 % von NRW ein<sup>85</sup>. Die Braunkohle wurde im 17. Jahrhundert in der Region entdeckt, aber erst im Jahr 1892 wurde das erste Kraftwerk zur Elektrizitätsversorgung in Frechen errichtet<sup>86</sup>. Heute macht die Braunkohle im Rheinischen Revier 40% der nordrhein-westfälischen Stromproduktion aus<sup>87</sup>. Die Kohle dafür wird in den Tagebauen Garzweiler, Hambach und Inden gewonnen, welche bis 2045 sukzessive geschlossen werden.

Mit dem Rückzug der Braunkohle aus dem rheinischen Revier ist auf lange Sicht der Abbau von rd. 10.000 Arbeitsplätzen (unmittelbar Beschäftigte) und weiterer mehrerer tausend Arbeitsplätze durch indirekt ausgelöste Beschäftigungseffekte verbunden<sup>88</sup>.

---

<sup>84</sup> Die Abfolge der Ausführungen in Kap. 4 entsprechen dem Bearbeitungsprozess dieser Studie sowie dem Ablauf der 1. Werkstatt. Die Grundlage für die Expertengespräche bildete eine erste Beschreibung der Untersuchungsstandorte. Die Ergebnisse der Experteninterviews flossen dann in die Werkstatt ein, wurden durch externe Fachbeiträge ergänzt und strukturiert in Arbeitsgruppen diskutiert. Daraus konnten erste Nutzungsideen und Hinweise für die weitere Bearbeitung abgeleitet werden.

<sup>85</sup> IRR (2017): Herausforderungen des Strukturwandels. Nachbarschaftsforum Niederaußem. S. 6. Jülich

<sup>86</sup> IAT (2014): Präventiver Strukturwandel. Strukturpolitische Möglichkeiten für die Innovationsregion Rheinisches Revier. S. 63. Gelsenkirchen.

<sup>87</sup> IRR (2017): Herausforderungen des Strukturwandels. Nachbarschaftsforum Niederaußem. S. 3. Jülich.

<sup>88</sup> [http://www.nf-niederaussem.de/fileadmin/pdf/Sitzung\\_24/Pr%C3%A4sentation\\_RWE\\_Strukturwandel.pdf](http://www.nf-niederaussem.de/fileadmin/pdf/Sitzung_24/Pr%C3%A4sentation_RWE_Strukturwandel.pdf)

Vergl. dazu auch: Regionomica, Strukturpolitische Begutachtung der Flächensituation in der IRR, Aachen 2015

Alleinstellungsmerkmale des Rheinischen Reviers sind die braunkohlebasierte Energieerzeugung, die Hochschul- und Forschungslandschaft, sowie die Energieforschung insbesondere im Bereich der Elektromobilität und die Landwirtschaft<sup>89</sup>.

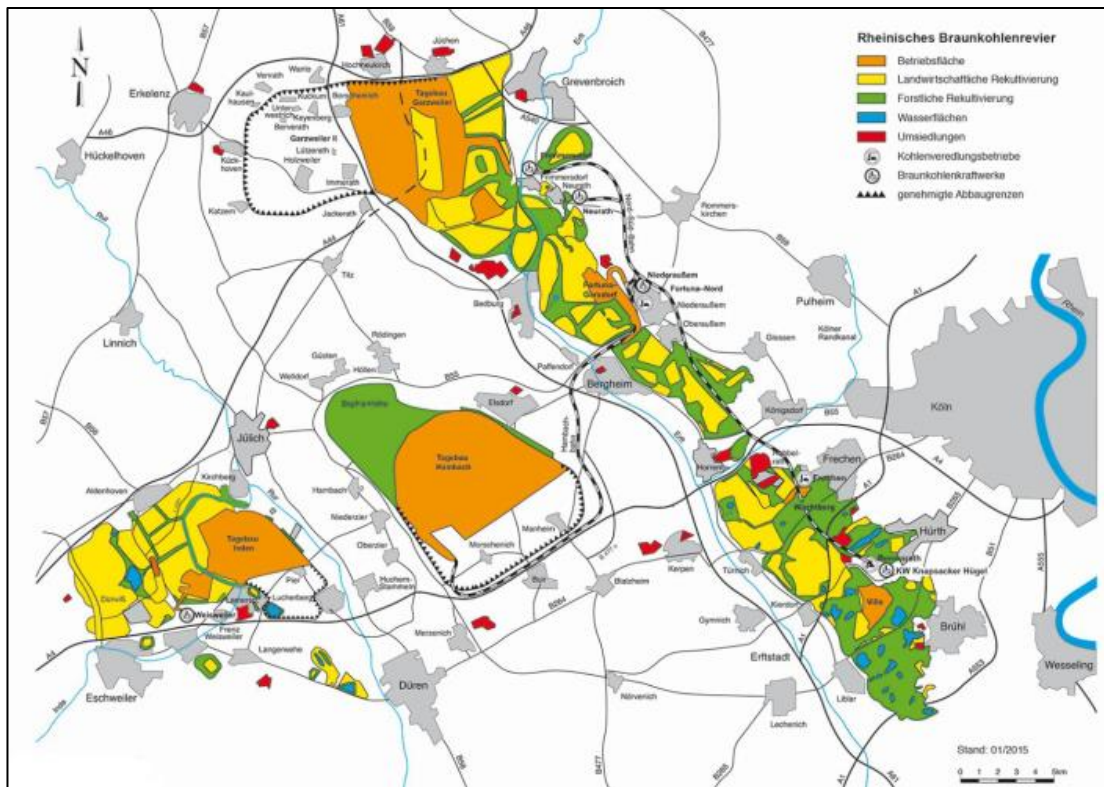


Abbildung 11: Rheinisches Revier (Quelle: RWE 2014)

Die beiden Standorte des Untersuchungsraums liegen etwa 7 km Luftlinie voneinander entfernt und befinden sich zum größten Teil in der StädteRegion Aachen und zu einem kleinen Teil im Kreis Düren.

<sup>89</sup> IRR (2013): Potenzialanalyse zur intelligenten Spezialisierung in der Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR). S. 45-47. Jülich.



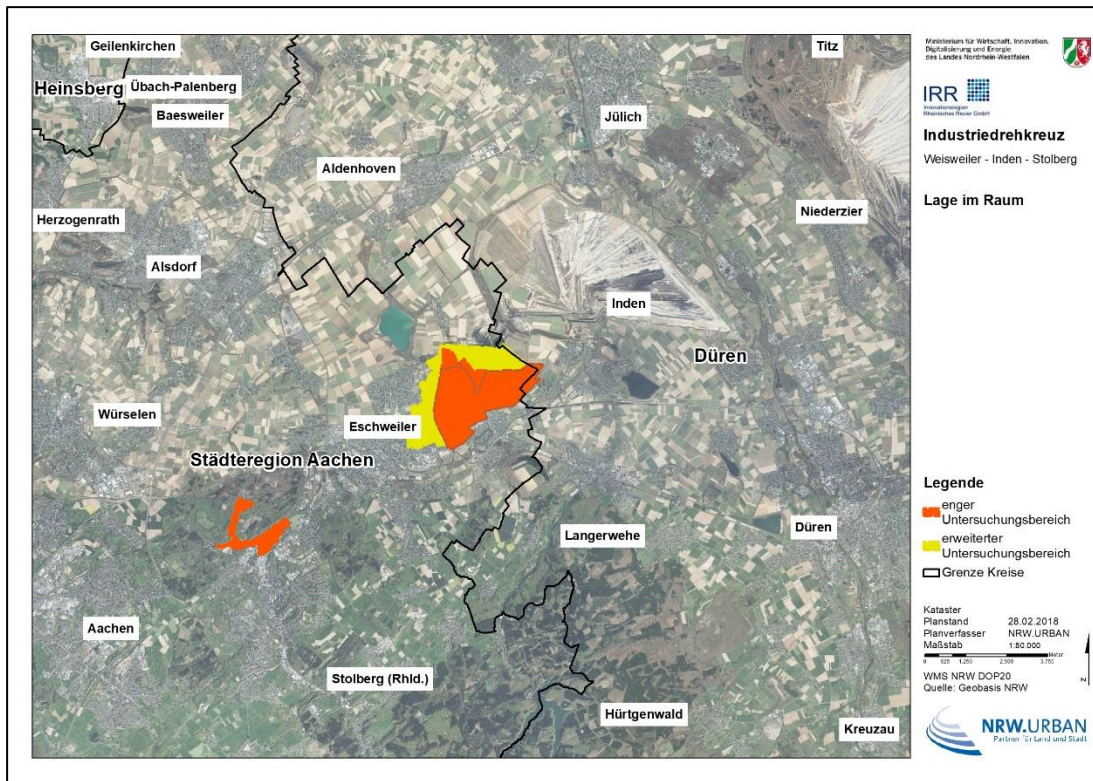


Abbildung 12: Lage im Raum (NRW.URBAN Feb. 2018)

#### 4.1. Standort Weisweiler

Der Standort Eschweiler / Inden liegt zwischen der Eschweiler Innenstadt im Südwesten und der Gemeinde Inden im Osten. Der Großteil des Standortes befindet sich im Eschweiler Stadtteil Weisweiler, nur ein kleiner Teil im Gemeindegebiet Inden. Im Folgenden wird der Standort als Standort Weisweiler bezeichnet.

Im Laufe des Prozesses hat sich der Untersuchungsbereich am Standort Weisweiler verändert, so wurde der ursprüngliche Untersuchungsraum zunächst etwas nach Norden und später weiter nach Norden und Westen ausgedehnt (siehe Abbildung 13).

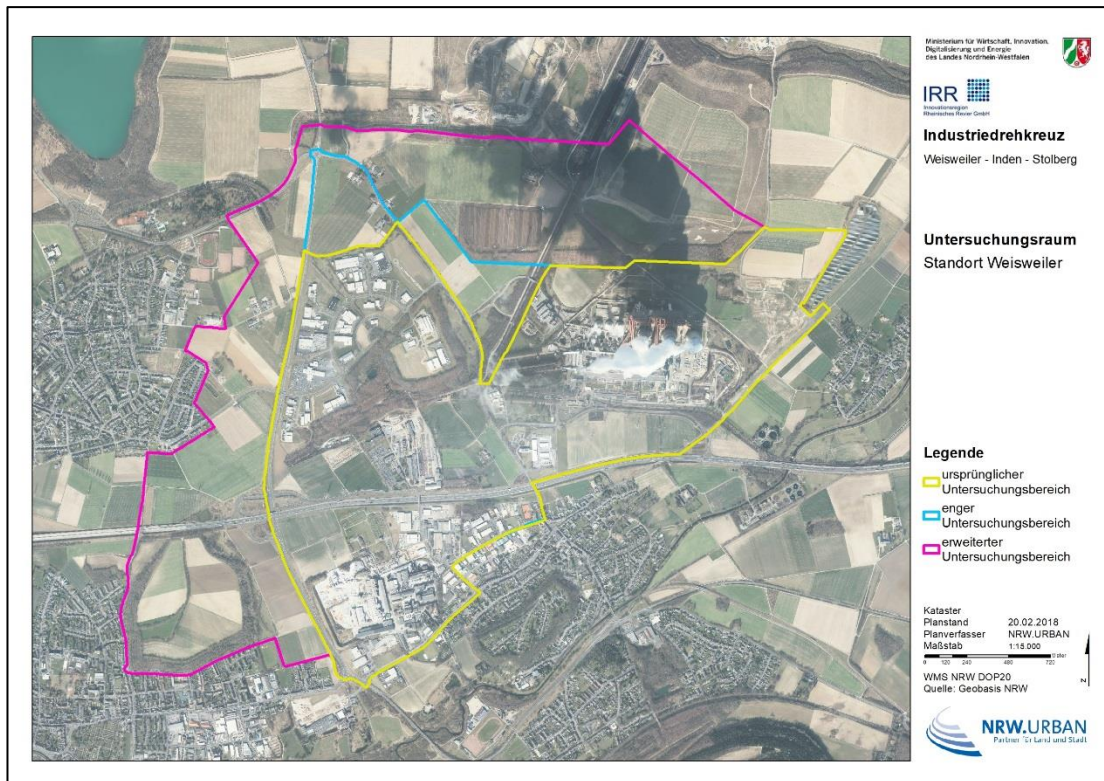


Abbildung 13: Untersuchungsraum Standort Weisweiler (NRW.URBAN Feb. 2018)

Der ursprüngliche Untersuchungsbereich umfasst eine Fläche von rund 435 ha. Im Nachgang zum ersten Werkstattverfahrens wurde dieser Untersuchungsbereich durch nördlich und westlich angrenzende Flächen erweitert und umfasst somit insgesamt eine Fläche von rund 795 ha. Im Zuge der Konkretisierung des Nutzungskonzeptes wurde ein engerer Untersuchungsbereich, auf den sich das Nutzungskonzept bezieht, festgelegt. Dieser Bereich umfasst jetzt eine Fläche von rund 485 ha.

Charakteristisch für den Standort Weisweiler ist das RWE-Braunkohlekraftwerk Weisweiler, welches sich im engeren Untersuchungsbereich des Standortes befindet. Die Tradition des Kraftwerks reicht zu den Anfängen des Braunkohletagebaus im rheinischen Revier zurück. Heute besteht das Kraftwerk Weisweiler aus jeweils zwei 300- und 600-Megawatt-Blöcken und zwei Vorschaltgasturbinenanlagen (VGT) die eine Brutto-Gesamtleistung von mehr als 2.620 Megawatt erbringen<sup>90</sup>. Die Versorgung des Kraftwerks Weisweiler ist heute ausschließlich durch Braunkohle aus dem Tagebau Inden gesichert. Der Tagebau Inden mit seinen 45 Meter mächtigen und bis zu 230 Meter tief liegenden Kohleflözen erstreckt sich zwischen der Gemeinde Aldenhoven und der Autobahn BAB 44 im Norden und der Autobahn BAB 4 im Süden und weist

<sup>90</sup> RWE Generation (2015): Kraftwerk Weisweiler. Wissenswertes kurz zusammengefasst. Essen/Köln.



eine Jahresförderung von 19 Millionen Tonnen Braunkohle auf<sup>91</sup>. Mit der Auskohlung des Tagebaus Inden im Jahr 2030 soll voraussichtlich auch das Kraftwerk Weisweiler vom Netz gehen und stillgelegt werden.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Kraftwerk Weisweiler besteht die Müllverbrennungsanlage Weisweiler, mit deren Betriebsführung RWE seit 1997 von der MVA Weisweiler GmbH & Co. KG beauftragt wurde. Die MVA Weisweiler zählt zu den modernsten Anlagen in ganz Deutschland und stellt eine elektrische Bruttoleistung von 30 Megawatt für die Stromerzeugung im Kraftwerk bereit. Jährlich können hier 360.000 Tonnen Restmüll verbrannt werden, daraus resultiert – nach Angaben der Betreiber – Entsorgungssicherheit für 850.000 Menschen und hunderte Gewerbebetriebe in der Umgebung<sup>92</sup>.



Abbildung 14: MVA Weisweiler (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)

<sup>91</sup> <http://www.rwe.com/web/cms/de/60026/rwe-power-ag/energietraeger/braunkohle/stand-orte/tagebau-inden/>

<sup>92</sup> RWE Generation (2015): Kraftwerk Weisweiler. Wissenswertes kurz zusammengefasst. Essen/Köln.

Neben dem Braunkohlekraftwerk Weisweiler und der Müllverbrennungsanlage Weisweiler befinden sich im engeren Untersuchungsbereich des Standortes noch mehrere bereits in Nutzung befindliche Gebiete, wie der Industrie- und Gewerbepark (IGP) Eschweiler, das Gewerbegebiet In der Krause, das Elektrowerk Weisweiler, das Umspannwerk Weisweiler und die Regionetz GmbH.

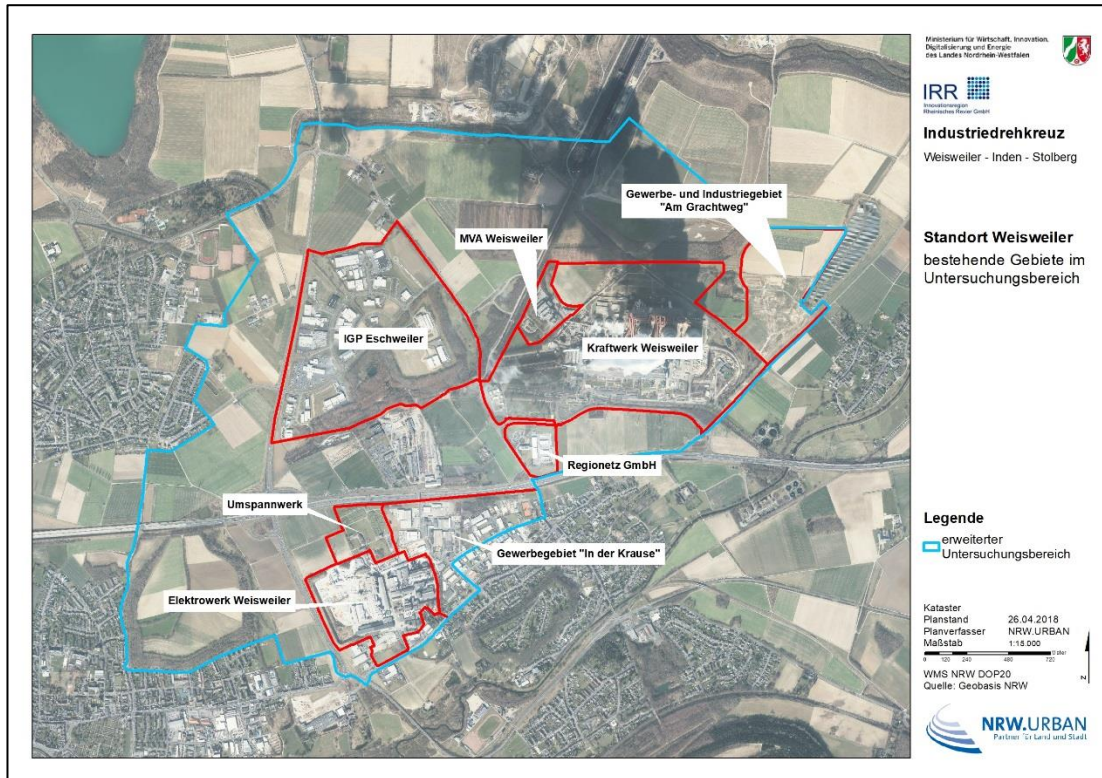


Abbildung 15: Bereits in Nutzung befindliche Gebiete - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Apr. 2018)

Der IGP Eschweiler zeichnet sich durch einen großzügigen Anteil an Grünflächen und ein außergewöhnliches Bebauungskonzept – drei Halbkreise gruppieren sich um ein Zentrum – aus. Die drei Halbkreise haben dabei jeweils eine andere Funktion. Der innere Halbkreis ist für Dienstleistungsunternehmen, der mittlere Kreis für kleine und mittlere Gewerbebetriebe und der äußere Kreis für Industriebetriebe vorgesehen. Im IGP sind großzügige straßenbegleitende öffentliche Grünflächen mit einer hohen Gestaltungsqualität vorhanden. Hier sind teilweise Fußwege integriert. Die Grünflächen dienen unter anderem als Vernetzungs- bzw. Gliederungselement mit Bezug zum umgebenden Freiraum. Im gesamten Industrie- und Gewerbepark sind keine öffentlichen Stellplätze vorhanden. Die Einfriedung der einzelnen Grundstücke ist in Form von Stabgitterzäunen und in Einzelfällen in Form von Sträuchern erfolgt, wobei diese nicht einheitlich gestaltet sind. Der IGP Eschweiler weist sehr hochwertige Nutzungen der Funktionen Logistik, Produktion, Handwerk und Technologie auf und ist bereits

voll entwickelt und vermarktet; eine Erweiterung, südlich des heutigen IGPs, ist bereits beschlossen und – in Kooperation mit RWE – auf den Weg gebracht<sup>93</sup>. Die Flächen des Industrie- und Gewerbeparks entstanden nach dem Leitmotiv „Arbeiten im Park“ mit öffentlicher Förderung auf ehemaligen Flächen des Braunkohlebergbaus.



Abbildung 16: IGP Eschweiler (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)

Das Gewerbegebiet „In der Krause“ weist eine Größe von 30 ha auf und liegt in unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses der BAB 4. Das Gewerbegebiet zeichnet sich durch ein breites Unternehmensspektrum – von produzierenden Betrieben bis modernen Dienstleistern – aus und ist wie der IGP Eschweiler voll vermarktet. Straßenbegleitende öffentliche Grünflächen sind nur vereinzelt vorhanden; im Vergleich zum IGP Eschweiler befinden sich im Gewerbegebiet „In der Krause“ teilweise öffentliche Stellplätze. Dieser Bereich – südlich der heutigen BAB 4 – liegt im Umfeld der Altstandorte des ehemaligen Braunkohlekraftwerks und der Brikettfabrik Weisweiler. Das Elektrowerk Weisweiler gehört ebenfalls in diesen Kontext, es geht in seinen Ursprüngen auf den Beginn des 20. Jh. zurück. Heute werden hier spezielle Metalllegierungen hergestellt<sup>94</sup>.



Abbildung 17: Gewerbegebiet "In der Krause" (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)

<sup>93</sup> <http://www.aachener-zeitung.de/lokales/eschweiler/industrie-und-gewerbepark-firmen-stehen-schon-in-den-startloechern-1.1298813>

<sup>94</sup> <http://www.elektrowerk.de/>



Neben den bereits in Nutzung befindlichen Gebieten verfügt der Standort Weisweiler über zahlreiche potenzielle Entwicklungsflächen im engeren Untersuchungsbereich.

Die überregionale Verkehrsanbindung ist durch die Bundesautobahn BAB 4, welche eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen in Deutschland darstellt und unmittelbar am Standort vorbeiführt und die Bundesautobahn BAB 44, welche in Nord-Süd-Richtung verläuft und 10 km nordwestlich des Standortes liegt, hervorragend ausgebaut.

Die Umgebung des Standortes Weisweiler ist geprägt von landwirtschaftlich genutzten Flächen und Freiräumen. Westlich des Standortes liegt die Ortslage Eschweiler-Dürwiß sowie der Blausteinsee, östlich des Standortes befinden sich Siedlungskörper der Gemeinde Inden, im Norden grenzt eine Halde an.

## 4.2. Standort Stolberg

Der Stolberger Standort liegt nördlich der Stolberger Innenstadt und umfasst insgesamt eine Fläche von rund 98 ha, wovon rund 30 ha zum Gewerbegebiet Camp Astrid zählen (vgl. Abbildung 18). Dieser Standort ist vorrangig geprägt von großflächigen Geleisanlagen.

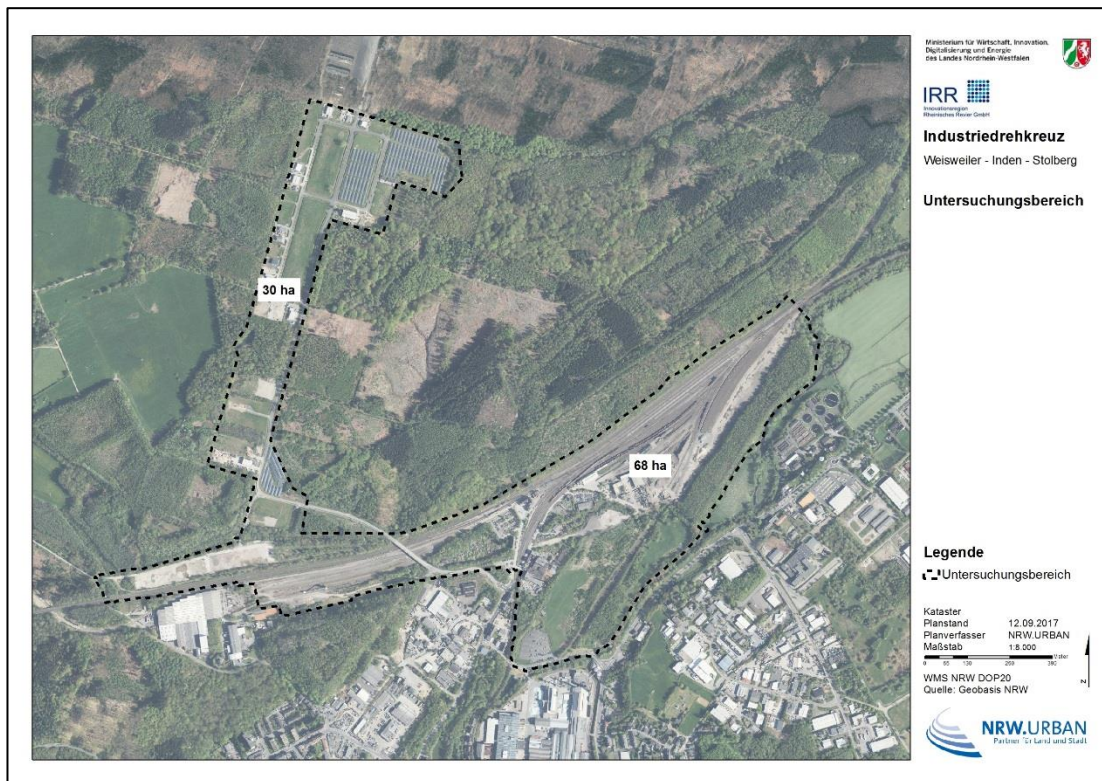


Abbildung 18: Untersuchungsraum Standort Stolberg (NRW.URBAN Sep. 2017)

Am Standort und in seiner unmittelbaren Nähe sind bekannte Stolberger Gewerbe- und Industrieunternehmen zu finden, darunter die Vereinigte Schotterwerke GmbH & Co. KG<sup>95</sup> im Untersuchungsraum und die südlich anschließende Saint-Gobain Sekurit Deutschland GmbH & Co. KG<sup>96</sup> in unmittelbarer Nähe.

Das Gewerbegebiet Camp Astrid ist umgeben von Waldflächen. Innerhalb des Gebietes befindet sich eine etwa 5 ha große Waldfläche, die das Gewerbegebiet teilt und in der ein Feuchtbiotop mit einem kleinen Teich liegt<sup>97</sup>. Durch diese Waldfläche und weitere Grünflächen innerhalb des Gebietes wird ein attraktives Arbeitsumfeld geschaffen.

■ Insgesamt ist der Stolberger Standort im Norden und Westen von weitläufigen Waldflächen und im Süden von gewerblichen und wohnbaulichen Nutzungen umgeben.



■ *Abbildung 19: Luftbild - Standort Stolberg (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)*

■ Der Standort Stolberg weist eine eher unzureichende überregionale Straßen-, jedoch eine gute überregionale Schieneninfrastruktur auf. Der Standort liegt direkt an der Haupttrasse Köln-Aachen mit eigenem Bahnhof für den Personen- und Güterverkehr (siehe Kap. 5.6).

<sup>95</sup> <https://www.vsw-online.com/stolberg.html>

<sup>96</sup> <http://www.saint-gobain-sekurit.de/saint-gobainsekuritdeutschland.html>

<sup>97</sup> Camp Astrid GmbH & Co. KG (2015): Camp Astrid – Der Standort. Stolberg

### 4.3. Experteninterviews mit Repräsentanten aus der Region

Als Einstieg und zu Beginn der Bestandsaufnahme und -analyse im April/ Mai 2017 wurden ausgewählte Vertreter und Vertreterinnen der Regionalen Akteure aus Verwaltung und Wirtschaft an Hand eines standardisierten Fragebogens (vergl. Anlage Anhang) befragt. Zudem wurden als weitere Akteure die Vertretung der Bezirksregierung Köln und von NRW.INVEST hinzugezogen. Ziel war es, zu Beginn des Arbeitsprozesses Ersteinschätzungen und Erwartungshaltungen zu den möglichen Entwicklungen am Industriedreieck Weisweiler – Inden – Stolberg zu gewinnen. Die Frageblöcke in den Gesprächen bezogen sich auf:

- Ersteinschätzungen zu den Standorten,
- Zielvorstellungen, denkbare Nutzungsziele und auszuschließende Nutzungen
- sowie auf mögliche Entwicklungsperspektiven in 20 Jahren
- und mögliche Vorteile und Effekte durch die Flächenentwicklung.

Die Interviews dauerten jeweils rd. eine Stunde und wurden dokumentiert.

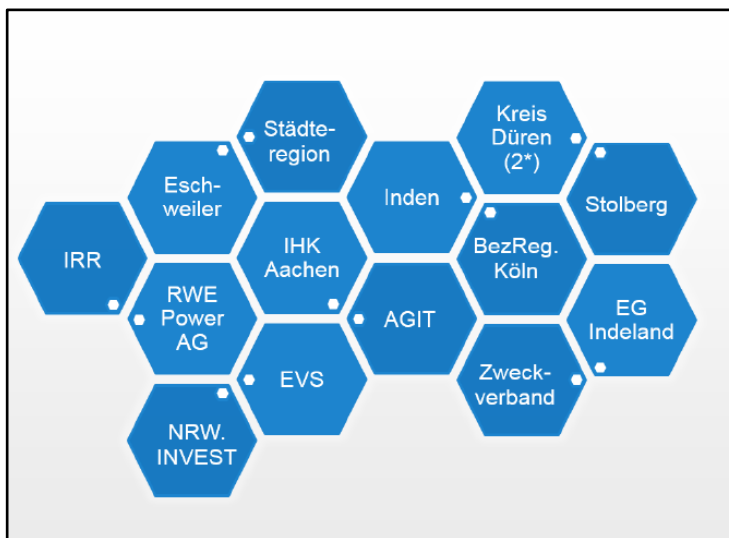


Abbildung 20: Interviewpartner Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN Juni 2017)

Als Gesprächsgrundlage wurden Übersichtspläne zum Untersuchungsraum hinzugezogen. Die Aussagen im Rahmen der Interviews zeigen erste Schlaglichter und Statements zur beabsichtigten Standortentwicklung in einem frühen Stadium. Die Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Schlüsselinterviews lieferte die Grundlage für die Diskussionen in der ersten Werkstatt im Juni 2017.

Übergeordnet wurde von allen Befragten folgende Ziele der perspektivischen Flächenentwicklung in den Vordergrund gestellt:

- Die Schaffung und Sicherung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen.

- Die Berücksichtigung unterschiedlicher Bildungsniveaus (hochqualifizierte, qualifizierte und weniger qualifizierte Arbeitsplätze) und
- die Erhöhung der Wertschöpfung in den Städten und für die Region.
- Mögliche Brückenschläge zu den Entwicklungen am Indesee
- sowie zum Technologiezentrum Jülich und zum Kreis Düren.
- Interkommunale Entwicklung mit Einbeziehung regionaler Akteure
- und das Unternehmen RWE als wichtigen Player in die Entwicklung einbinden.

Im Folgenden werden die Ergebnisse kurz zusammengefasst; dabei wird jeweils zwischen den Standorten Weisweiler und Stolberg unterschieden, da die überwiegende Mehrheit der Befragten kaum einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen den jeweiligen Flächenentwicklungen sehen konnte.

#### **Standortmerkmale Weisweiler:**

Als besondere Standortmerkmale wurden hier genannt:

- ⇒ die Lagegunst im Raum mit guter verkehrlicher Erschließung an das regionale und überregionale Straßennetz,
- ⇒ die infrastrukturelle und energietechnische Infrastruktur,
- ⇒ die großen, zusammenhängenden GE/GI-Flächen, die bereits planungsrechtlich gesichert sind
- ⇒ sowie weitere Potenziale, z.B. schienengebundene Infrastruktur.

#### **Standortmerkmale Stolberg:**

Als besondere Standortmerkmale wurden hier genannt:

- ⇒ Der vorhandene Anschluss an das DB-Trassennetz und im Güterverkehr
- ⇒ mit weiteren Ausbaupotenzialen (Ganzzüge 700 – max. 740m Länge) im Schienenbereich.
- ⇒ Die nicht optimale Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz
- ⇒ sowie die Nutzungseinschränkungen durch die topographische Lage.

#### **Denkbare Nutzungsziele Standort Weisweiler:**

Den Standort Weisweiler halten zwei Drittel der Befragten für eine gewerblich-industrielle Nutzung als besonders geeignet. Dabei wird auch der Bezug zu wertschöpfender Logistik gesehen. Die Beibehaltung und der Ausbau des Energie(Produktions)standortes werden als Chancen betrachtet. Angestrebt wird von der Mehrheit

eine arbeitsplatzintensive Nutzung zur Kompensation wegfallender Arbeitsplätze im Strukturwandel und ein ausgewogener Branchenmix.

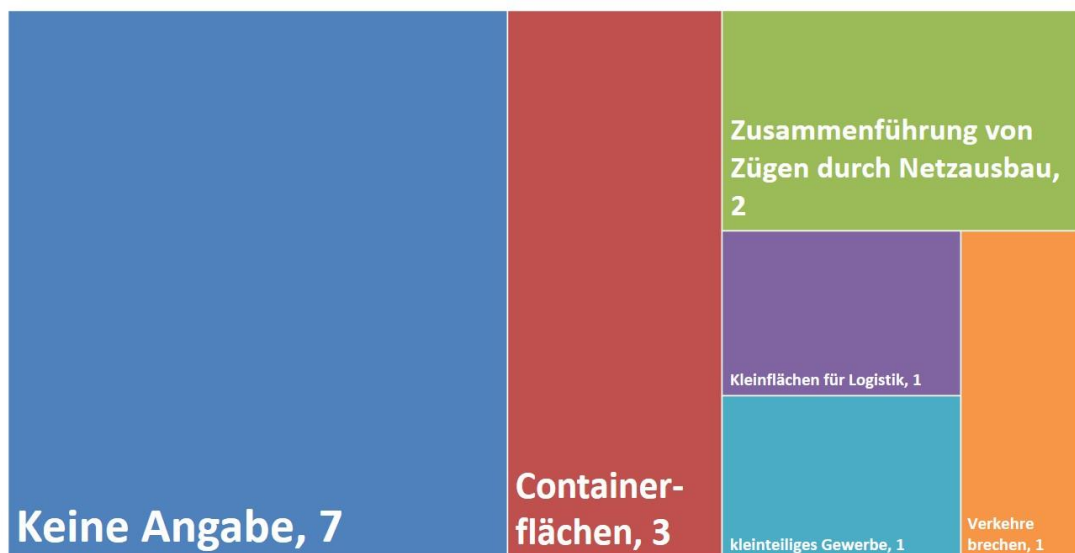


Mehrfachnennungen enthalten

Abbildung 21: denkbare Nutzungsziele Standort Weisweiler - Einschätzungen aus Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)

### Denkbare Nutzungsziele Standort Stolberg:

Für die Nutzungsziele in Stolberg wurden wenige Angaben gemacht. Dabei dominieren Aspekte zur Weiterentwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur, ggf. mit Ausbau eines Containerterminals.



Mehrfachnennungen enthalten

Abbildung 22: denkbare Nutzungsziele Standort Stolberg - Einschätzungen aus Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)



## Denkbare Nutzungsziele in 20 Jahren:

### **Weisweiler**

Aus Sicht der Akteure sind für den Standort Weisweiler eine Fülle an Nutzungen denkbar: Energienutzung und Neue Energien, Logistik, gewerbliche-industrielle Nutzung und Nutzungen mit Synergien zur Wissenschaft und den Forschungseinrichtungen der Region. Aufgrund der großen Zeitspanne äußerten sich die Akteure im Kontext einer Konkretisierung der Nutzung nach 2030 jedoch eher verhalten und gaben an, keine Festlegung auf eine bestimmte Nutzung machen zu können. Unwägbarkeiten lägen in den Trendbetrachtungen von Branchen- und Bedarfsentwicklung sowie der Veränderung an Standortanforderungen von Seiten der Nutzer.

### **Stolberg**

Als kurz- und langfristiges Nutzungsziel kann sich ein kleiner Teil der Befragten für den Standort Stolberg den Ausbau des bestehenden Bahnhofs und die Entwicklung zu einem Containerterminal vorstellen.

## Auszuschließende Nutzungen in Weisweiler und Stolberg:

Aus den Gesprächen mit den Schlüsselakteuren ging hervor, dass keine monostrukturelle Standortnutzung gewünscht wird. Dies gilt sowohl für eine rein logistisch geprägte Nutzung sowie für die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel.



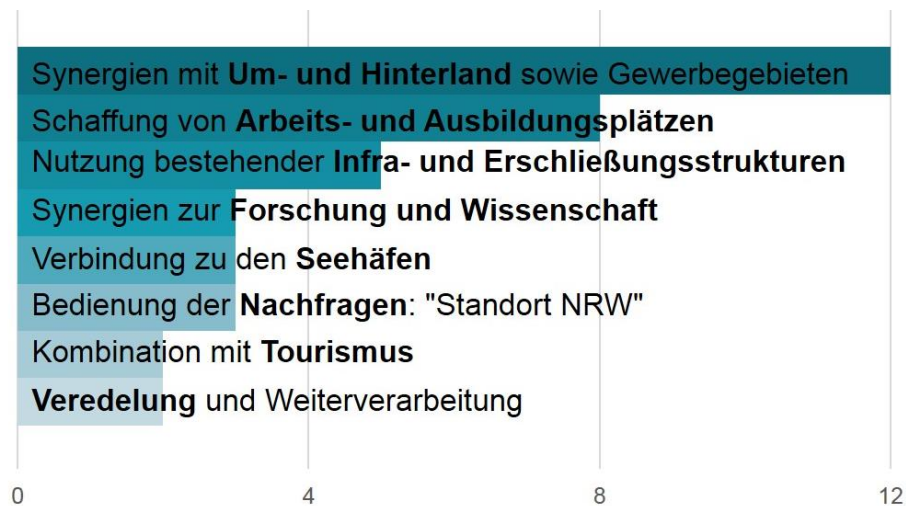
Mehrfachnennungen enthalten

Abbildung 23: auszuschließende Nutzungen Standort Weisweiler - Einschätzungen aus Schlüsselpersonneninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)

Die Lage des Standortes Stolberg sowie die schmalen Flächenzuschnitte und die Topographie führen – nach Aussagen der Befragten – zu Nutzungsausschlüssen, die aber nicht näher benannt wurden.

### **Positive Folgewirkungen durch die Entwicklung - Synergien:**

Mit der Standortentwicklung werden positive (wirtschaftliche) Folgewirkungen für die Städte und die Region verknüpft. Wirtschaftliche Effekte werden mit der Sicherung und Ansiedlung arbeitsplatzintensiver Branchen verbunden. Ebenfalls oft benannt wurden erhoffte positive Effekte durch die Einbindung der bestehenden energietechnischen und infrastrukturellen Ausstattung.

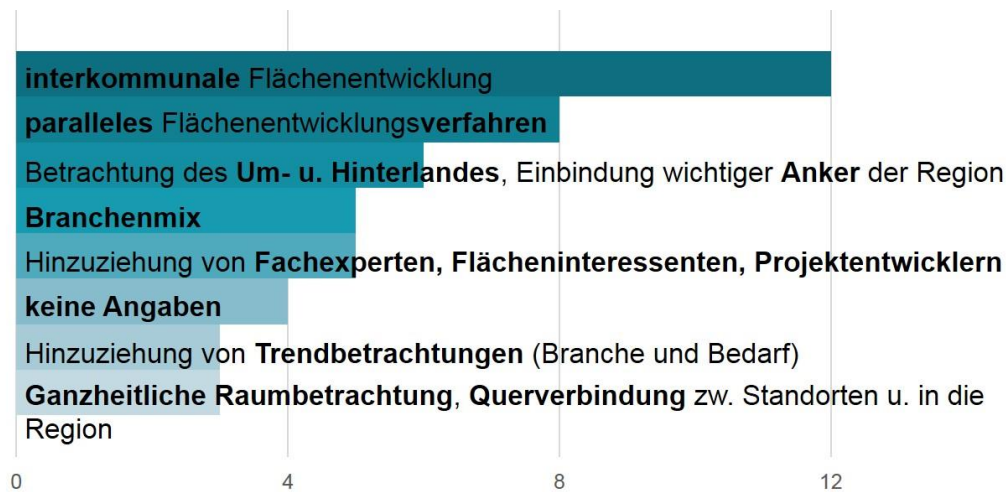


Mehrfachnennungen enthalten

Abbildung 24: positive Folgewirkungen durch die Standortentwicklung - Einschätzungen aus Schlüssel-personeninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)

### **Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Entwicklungen:**

Die Akteure betonten dabei insbesondere die Bedeutung einer interkommunalen Zusammenarbeit bei der Flächenentwicklung. Zudem sei die Flächenentwicklung als kontinuierlicher Prozess zu betrachten und entsprechend langfristig zu gestalten und zu planen. So sollte eine gestaffelte Erschließung von Teilflächen zur kurz-, mittel- und langfristigen Bereitstellung von Flächen erfolgen, allerdings vor dem Hintergrund des planerischen Gesamtkonzeptes. Weiterhin könnten Fehlentwicklungen durch die Einbindung des Um- und Hinterlandes sowie durch die Einbindung wichtiger Anker in der Region, z.B. der Hochschulen, vermieden werden.



Mehrfachnennungen enthalten

Abbildung 25: Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Entwicklungen - Einschätzungen aus Schlüsselinterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)

#### 4.4 Ergebnisse der ersten Werkstatt

Im Anschluss an die Gespräche mit den Schlüsselakteuren in der Region wurde die erste Werkstatt organisiert. Sie fand halbtägig am 07. Juni 2017 in den Räumen der RWE-Ausbildungsstätte Weisweiler am Standort Eschweiler Weisweiler statt. Teilnehmende waren Vertreter und Vertreterinnen der im Vorfeld in Interviews befragten Institutionen.

Als Fachexperten mit Praxisberichten waren zudem geladen Frau Dr. Petra Bergmann, Geschäftsführerin der *newPark GmbH* mit dem Vortrag „newPark: Innovationsstark für neue Industrie“ und Herr Stephan Jungen, Projektmanager NRW.INVEST GmbH, mit dem Vortrag „Standortkriterien, Erfahrungswerte und Trends in der Ansiedlung von Logistikunternehmen und Großprojekten“. Sie schilderten beispielhaft eine interkommunal und regional bedeutsame sowie von Land, Bund und EU geförderte Projektentwicklung am Rand des Ruhrgebiets und das Marktgeschehen bei Großansiedlungen und in der Logistik in Nordrhein-Westfalen.

In zwei moderierten Arbeitsgruppen wurden Thesen zu den Themenfeldern „Untersuchungsraum“, „mögliche Folgenutzungen“, „zeitliche Umsetzbarkeit“ und „Synergien, Konkurrenzen und inhaltliche Zusammenhänge beider Standorte“ bearbeitet und diskutiert.

Die Grundzüge der Diskussion spiegelten die Ergebnisse der Schlüsselpersoneninterviews wieder. Es gab zusätzlich einige Hinweise, die dann für die weitere Bearbeitung aufgegriffen wurden.

#### **Untersuchungsraum:**

- Der Untersuchungsraum bietet Lagegunst, mögliche Hinterland-Verbindungen zu den ZARA-Häfen sowie ggf. (Ausbau-) Potenziale bestehender (Energie-) Infrastruktur. Daraus resultieren bei der Entwicklung des Standortes große Chancen und positive Folgewirkungen für die Region und die dort lebenden Menschen.
- Die Schlüsselakteure sehen mögliche Erweiterungsmöglichkeiten des Untersuchungsraumes vor allem in nördlicher und östlicher Richtung (Richtung Langerwehe).

#### **Mögliche Folgenutzungen:**

- Auch in der Werkstatt erfolgte keine weitere Festlegung auf Branchen oder Cluster für den Standort Weisweiler. Die notwendige langfristige Betrachtung führt derzeit zu Unwägbarkeiten hinsichtlich zukünftiger Trends in Branchen und im Hinblick auf zukünftige Nutzeranforderungen.
- Tendenziell wird eine weitere gewerblich-industrielle Nutzung, ggf. auch mit wertschöpfender Logistik, für Weisweiler priorisiert. Dabei liegt die Betonung auf einem ausgewogenen Branchenmix und auf der Einbeziehung von bestehenden energietechnischen und infrastrukturellen Einrichtungen.
- Als besonderes Merkmal des Weisweiler Standortes wird die bestehende und mögliche planungsrechtliche Sicherung als GIB im Regionalplan genannt.
- Für den Stolberger Standort kommt eine weitere logistische Nutzung mit Flächenerweiterung in Betracht. Geprüft werden sollen die Möglichkeiten für die Nutzung als Containerterminal / Güterumschlagplatz. Verbindungen und Synergien zum Standort Weisweiler sind dabei ebenfalls zu prüfen.

### Zeitliche Umsetzbarkeit:

- Gewünscht wird ein planerisches Gesamtkonzept für die Region mit der Möglichkeit, erste Teilflächen bereits kurz- oder mittelfristig für eine neue Nutzung bereitzustellen, um schon frühzeitig die nachteiligen Folgewirkungen des Strukturwandels durch neue Arbeitsplatzangebote aufzufangen.

### Synergien, Konkurrenzen und inhaltliche Zusammenhänge beider Standorte:

- Die Schlüsselakteure plädieren für eine größtmögliche Offenheit – insbesondere im Kontext langfristiger Entwicklungsmöglichkeiten. Dabei sollen Zukunftsfelder mit in die Betrachtung einbezogen werden. Beide Standorte in Weisweiler und Stolberg sollen, wenn möglich, in eine ganzheitliche Abwägung einbezogen werden.



Abbildung 26: Eindrücke 1. Werkstatt (NRW.URBAN Juni 2017)

Im Rahmen der ersten Werkstatt formulierten die Teilnehmenden folgende Punkte, die in der weiteren Bearbeitung bedacht werden:

- Das Nutzungskonzept solle beide Standorte einbeziehen und im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung jeweils lokale, regionale und überregionale GE/GI-Bedarfe und Anforderungen berücksichtigen.

- Die bereits bestehende Infrastruktur, z.B. im Energie- oder Schienensektor, solle jeweils als besonderes Standortmerkmal beachtet werden.
- Kurz-, mittel-, und langfristig verfügbare Flächenpotenziale sollen konkret identifiziert werden und in den Kontext des Gesamtnutzungskonzeptes für beide Standorte gesetzt werden.
- Bei Überlegungen zu möglichen Folgenutzungen muss eine Standorteignung hinsichtlich der Aufnahmekapazitäten und Ausbaupotenziale von Straße und Schiene, z.B. im Rahmen eines Gutachtens oder einer Stellungnahme von Fachexperten, geprüft werden.
- Perspektivisch wird die Bildung einer Standortmarke und einer spezifischen Standortprofilierung gewünscht.

#### Eckpunkte aus Phase 1:

- Die Befragung von 15 Schlüsselakteuren der Region und die Diskussion in der ersten Werkstatt führt hauptsächlich zu übereinstimmenden Ergebnissen.
- Ziel ist es, den Strukturwandel in der Region durch frühzeitige, mittel- und langfristige Abfederung auf dem Arbeitsmarkt zu begleiten.
- Insgesamt wünschenswert ist eine gewerblich/ industrielle Nutzung am Standort Weisweiler.
- Eine ganzheitliche Betrachtung des Untersuchungsbereichs (Standort Weisweiler und Standort Stolberg) wird gewünscht.
- Die Ressourcen aus Energie- und Infrastrukturversorgung am Standort Weisweiler sollen möglichst genutzt werden.
- Zukunftstrends und -märkte sollen in die perspektivische Betrachtung einbezogen werden.
- Eine interkommunale Entwicklung im regionalen Konsens wird angestrebt; dabei ist eine enge Kooperation mit RWE eine Voraussetzung.



## 5. Bestandsaufnahme und SWOT-Analyse für die Standorte Weisweiler und Stolberg

Zur weiteren Bearbeitung wurde auf die Ergebnisse aus der vorgeschalteten Einstiegsphase aufgebaut. Jetzt fanden vertiefende Bestandsaufnahmen vor Ort, weiterführende fachspezifische Expertengespräche und Auswertungen von vorhandenen Plänen und Unterlagen statt. Die Ergebnisse mündeten jeweils in Übersichten für thematische SWOT-Analysen (vgl. hierzu im Anlagenband Anlage 10 bis Anlage 14) und wurden als ein Teil in die Beratungen der zweiten Werkstatt eingespeist.

Zur besseren Handhabung werden auch in diesem Kapitel die Standorte Weisweiler und Stolberg jeweils eigenständig betrachtet. Der Standort Eschweiler wurde im Hinblick auf die Anregungen der ersten Werkstatt als Betrachtungsraum – insbesondere um unmittelbar angrenzende Flächen im Norden und Westen des Gebietes – erweitert. In Stolberg gilt der Blick jetzt auch den Flächen bei Camp Astrid.

### 5.1. Planerische Rahmenbedingungen – Weisweiler

#### Landes- und Regionalplanung

Der Tagebau Inden im Bereich des Standortes Weisweiler ist im LEP NRW<sup>98</sup> vom 19. Dezember 2017 als „Fläche für Braunkohleabbau“ nachrichtlich dargestellt.

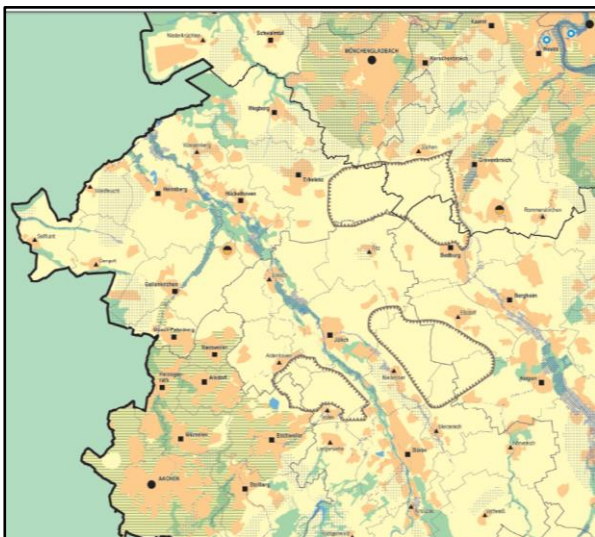


Abbildung 27: Auszug aus dem LEP NRW (Quelle siehe FN 87)

<sup>98</sup> [https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/karte\\_lep\\_nrw\\_20161212\\_landesregierung\\_raster.pdf](https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/karte_lep_nrw_20161212_landesregierung_raster.pdf)

Der ursprünglich beauftragte Untersuchungsbereich im Raum Weisweiler liegt im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen (GEP Region Aachen). Dieser gilt räumlich für die Kreise Stadt Aachen sowie die StädteRegion Aachen, Düren, Euskirchen und Heinsberg<sup>99</sup>. Er ist dort als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)“ dargestellt. Westlich grenzen Freiflächen an, die auf Regionalplanebene als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ und als „Regionaler Grünzug“ ausgewiesen sind. Der Regionale Grünzug im erweiterten Untersuchungsbereich ist, nach Angaben der Bezirksregierung Köln, bedeutsam für die siedlungsräumliche Gliederung / Trennung der Funktionen im Raum sowie für den Erhalt von Freiraumkorridoren.

Eine Nutzungsänderung im Regionalplan ist prinzipiell nicht ausgeschlossen; sie ist jedoch nur dann von einer gewissen Wahrscheinlichkeit, wenn die angestrebte Nutzung am gewählten Standort alternativlos ist. Dies bedeutet im vorliegenden Fall, dass eine beabsichtigte gewerbliche Entwicklung an keiner anderen Stelle innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Eschweiler darstellbar ist. Diese Alternativlosigkeit ist – nach aktuellem Kenntnisstand – an dieser Stelle nicht gegeben.

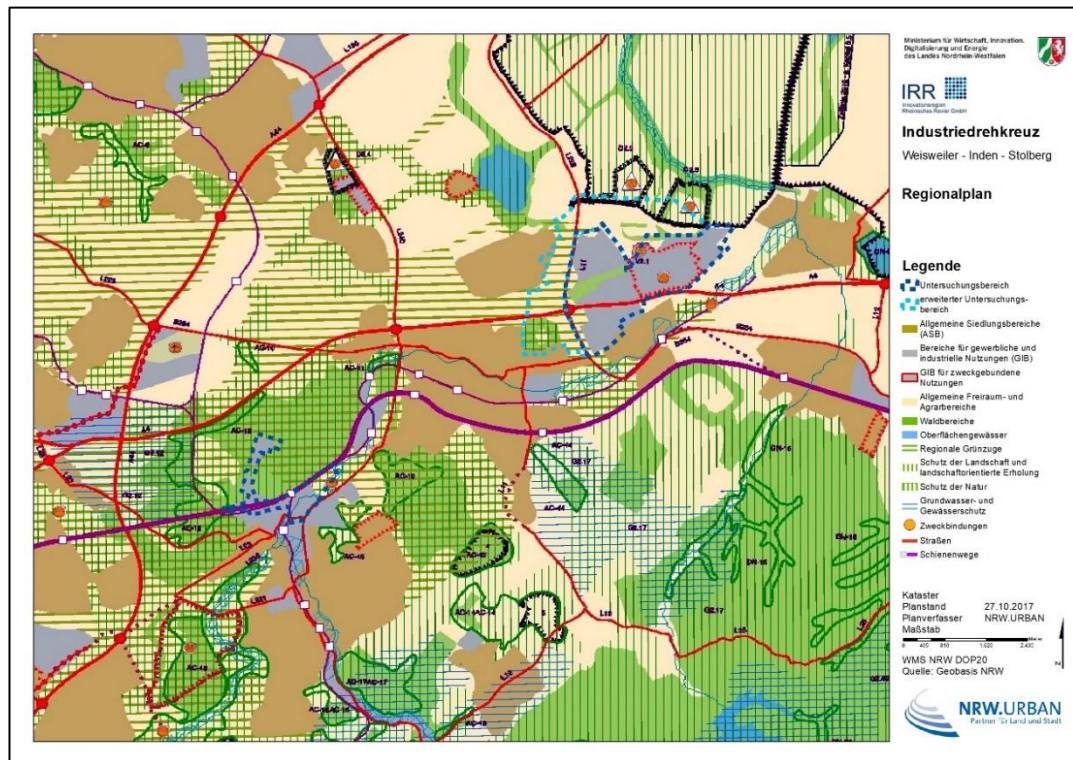


Abbildung 28: Ausschnitt aus Regionalplan - Teilabschnitt Region Aachen (NRW.URBAN Okt. 2017)

<sup>99</sup> Bekanntmachung des Gebietsentwicklungsplans (GEP) im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen (GV. NRW.) Nr.26 vom 10. Juni 2003, S.301



## Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Eschweiler aus dem Jahr 2009<sup>100</sup> ist der Kraftwerksbereich und der Bereich des Umspannwerkes als „Fläche für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung“ dargestellt. Neben einer Waldfläche südlich des IGP Eschweiler ist der Großteil des ursprünglichen Untersuchungsgebietes als „Gewerbliche Baufläche“ ausgewiesen. Der erweiterte Untersuchungsgebiet ist auf FNP-Ebene als „Fläche für die Landwirtschaft“ und teilweise als „Wald“ dargestellt.

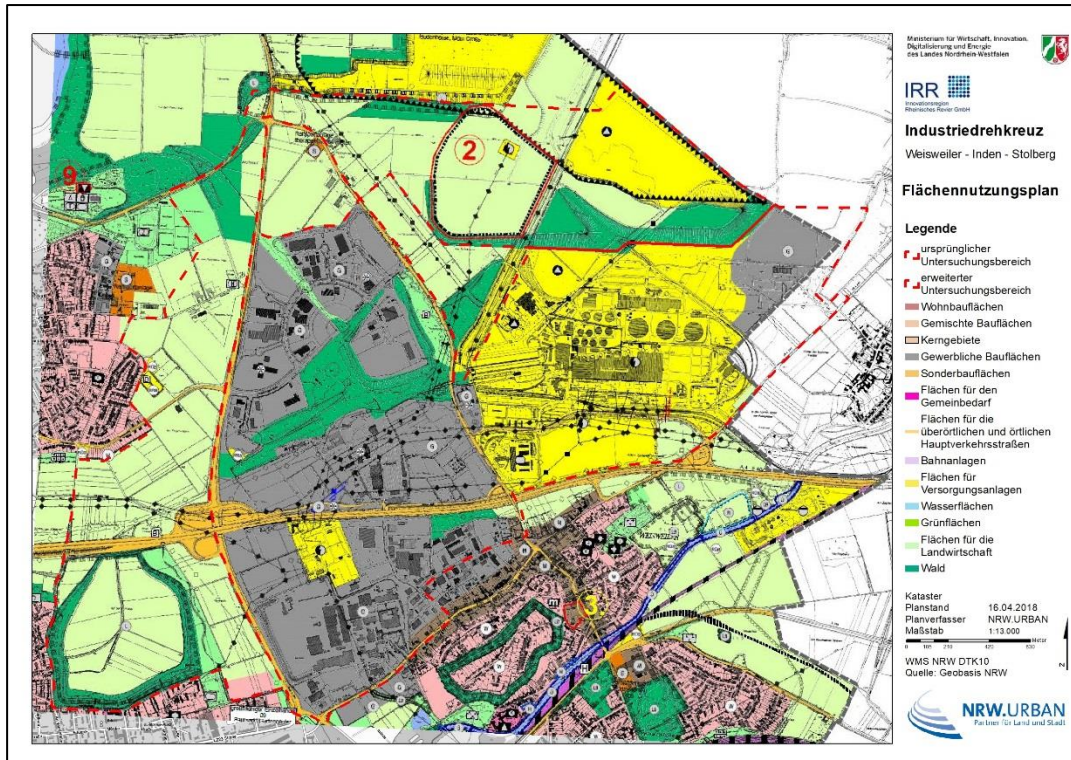


Abbildung 29: Flächennutzungsplan Weisweiler (NRW.URBAN Apr. 2018)

Das Nutzungskonzept für den Standort Weisweiler, das später erläutert wird, sieht vor, dass der Standort Weisweiler auch künftig primär gewerblich-industriell genutzt werden soll; dies entspricht der geltenden Darstellung im Regionalplan. Auf der Ebene des Flächennutzungsplans ist ein Änderungsverfahren für eine angestrebte gewerblich-industrielle Folgenutzung auf dem heutigen Kraftwerksstandort notwendig.

<sup>100</sup> [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?modul\\_id=15&record\\_id=22173](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?modul_id=15&record_id=22173)

Der Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss des Rates der Stadt Eschweiler hat in diesem Zusammenhang am 26.04.2018 die Aufstellung der 19. Änderung des Flächennutzungsplans – Am Grachtweg West – beschlossen. Das Änderungsverfahren sieht für diesen Teilbereich eine Änderung der Darstellung "Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung" zur Darstellung "Gewerbliche Bauflächen" vor<sup>101</sup>.

## Bebauungspläne

Für eine geordnete und nachhaltige Entwicklung eines Standortes sowie zur Vermeidung von städtebaulichen Fehlentwicklungen müssen Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne gefasst werden, wenn noch keine rechtskräftigen Bebauungspläne für diesen Untersuchungsbereich existieren.

Im ursprünglichen, engeren Untersuchungsbereich sind heute schon diverse Bebauungspläne zur Sicherung der Nutzung rechtskräftig, weitere sind bereits in der Aufstellung.

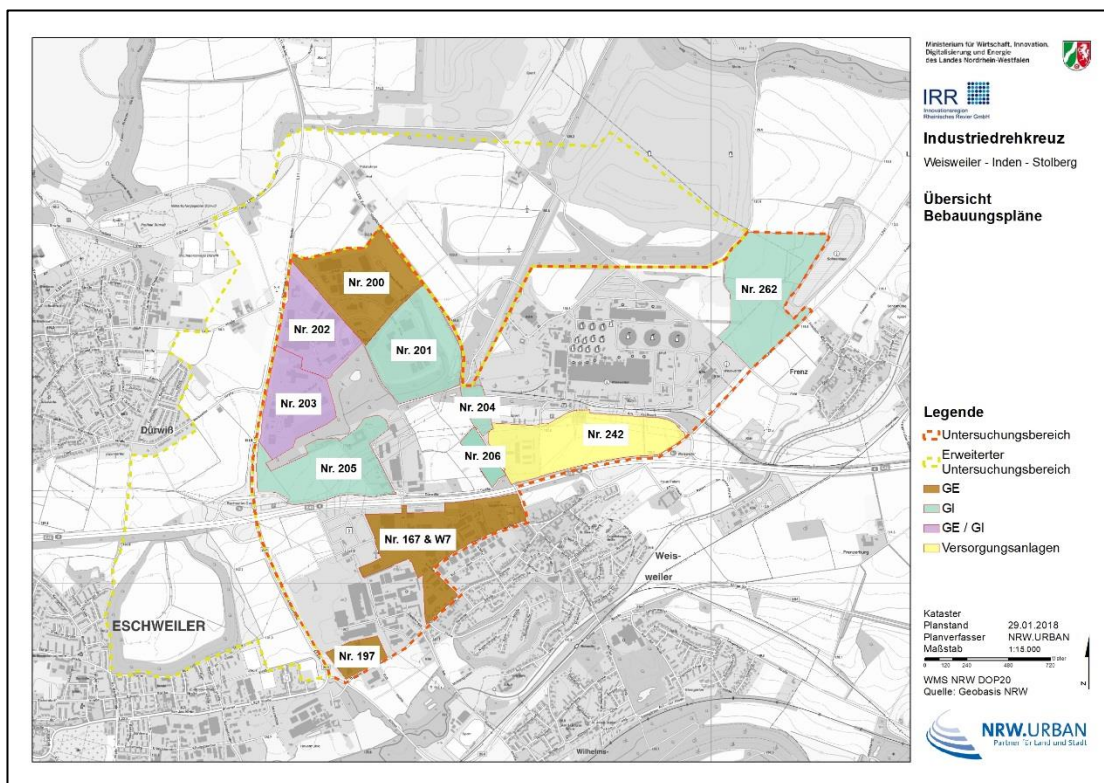


Abbildung 30: Übersicht Bebauungspläne Standort Weisweiler (NRW.URBAN Jan. 2018)

<sup>101</sup> [https://www.eschweiler.de//city\\_info/webaccessibility/index.cfm?modul\\_id=15&record\\_id=24303](https://www.eschweiler.de//city_info/webaccessibility/index.cfm?modul_id=15&record_id=24303)

Der Bereich des Industrie- und Gewerbeparks Eschweiler (IGP Eschweiler) im Nordwesten des engeren Untersuchungsbereiches wird durch folgende Bebauungspläne planungsrechtlich definiert:

- Bebauungsplan Nr. 200 (1993, Änderungen 2008, 2016 u. 2017)
- Bebauungsplan Nr. 201 (1993)
- Bebauungsplan Nr. 202 (1996)
- Bebauungsplan Nr. 203 (1996)
- Bebauungsplan Nr. 204 (1996)

Alle fünf Bebauungspläne weisen für den Großteil der Flächen Gewerbegebiete oder Industriegebiete aus. Daneben sind in allen Bebauungsplänen auch Straßenverkehrsflächen für eine Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete dargestellt. Mit Ausnahme des Bebauungsplans Nr. 204 sind in allen Bebauungsplänen die Gewerbe- und Industriegebiete durch Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft eingerahmt. Darüber hinaus weisen die Bebauungspläne noch eine Vielzahl an Grün- und / oder Waldflächen aus. Der IGP Eschweiler zeichnet sich durch eine hervorragende Lage innerhalb der Region aus. Die Haupteinschließung des IGP ist im Osten an die Straße Zum Hagelkreuz (L 228) und im Westen an die Aldenhovener Straße (L 11) angebunden. An diesen schließt sich ein erweiterbares abgestuftes Straßensystem in Form eines Halbkreises an. Das Gewerbe- und Industriegebiet ist in ein Grün- und Freiflächenkonzept eingebettet, das auf der Grundlage eines begleitenden landschaftspflegerischen Fachbeitrages den ökologischen Ausgleich zur Gewerbe- und Industrienutzung herstellt. Diese Einbettung in ein Grün- und Freiflächenkonzept und der damit verbundene hohe Anteil an Grün- und Waldflächen sind charakteristisch für einen Industrie- und Gewerbepark. Die Flächen des IGP Eschweiler sind heute nahezu vollständig vermarktet.

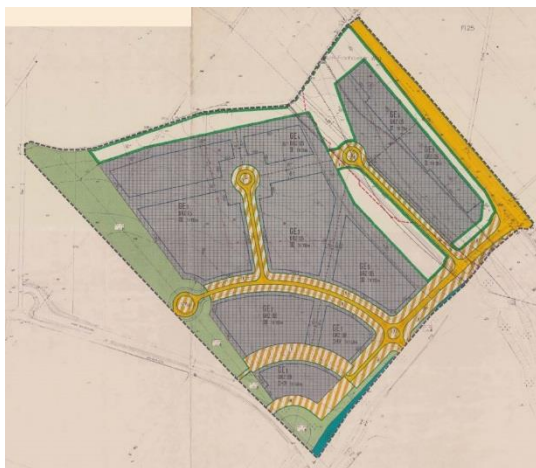


Abbildung 31: Bebauungsplan Nr. 200

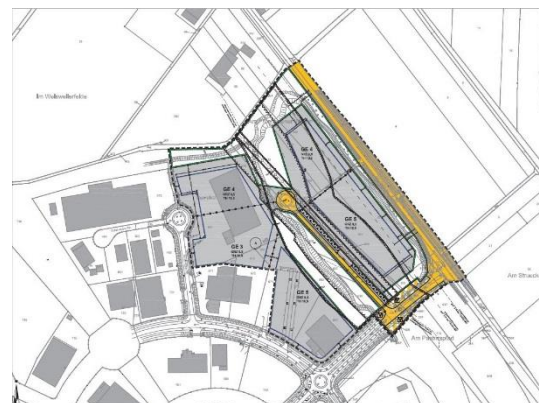


Abbildung 32: Bebauungsplan Nr. 200 2. Änd.



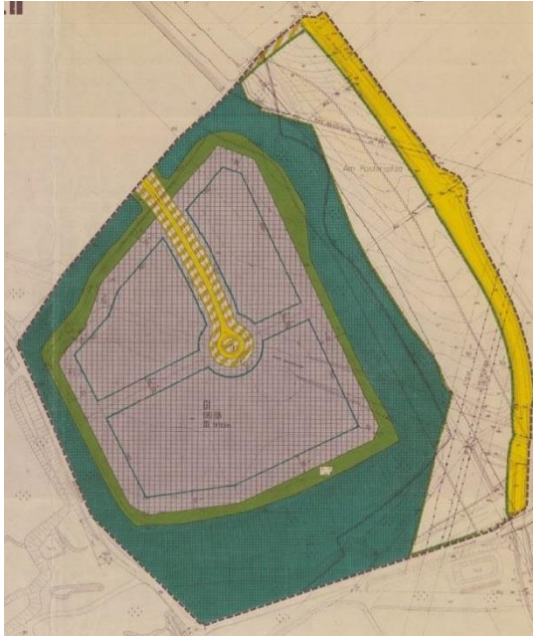


Abbildung 33: Bebauungsplan Nr. 201



Abbildung 34: Bebauungsplan Nr. 202



Abbildung 35: Bebauungsplan Nr. 203



Abbildung 36: Bebauungsplan Nr. 204

Die Stadt Eschweiler plant in Ergänzung zum bestehenden IGP Eschweiler weitere Gewerbeflächen in direkter Nachbarschaft zum IGP entwickeln, um damit zur Stärkung der Wirtschaftsstruktur der Region beizutragen.

Für die Fläche südlich des IGP Eschweiler zwischen Dürwißer Straße und Aldenhovener Straße wurde mit dem den Bebauungsplan Nr. 205 (2017) Planungsrecht geschaffen. Der Bebauungsplan 205 weist im südöstlichen Bereich des Gebietes eine Fläche für die Regenwasserbeseitigung aus. Die übrigen Flächen sind als Industriegebiet gekennzeichnet. Projektentwickler dieser Fläche ist die RWE Power AG. Die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft werden zum Teil innerhalb des Plangebietes und zusätzlich über das Ökokonto „Schwarzenbruch“ – ein Ökokonto der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft – ausgeglichen.

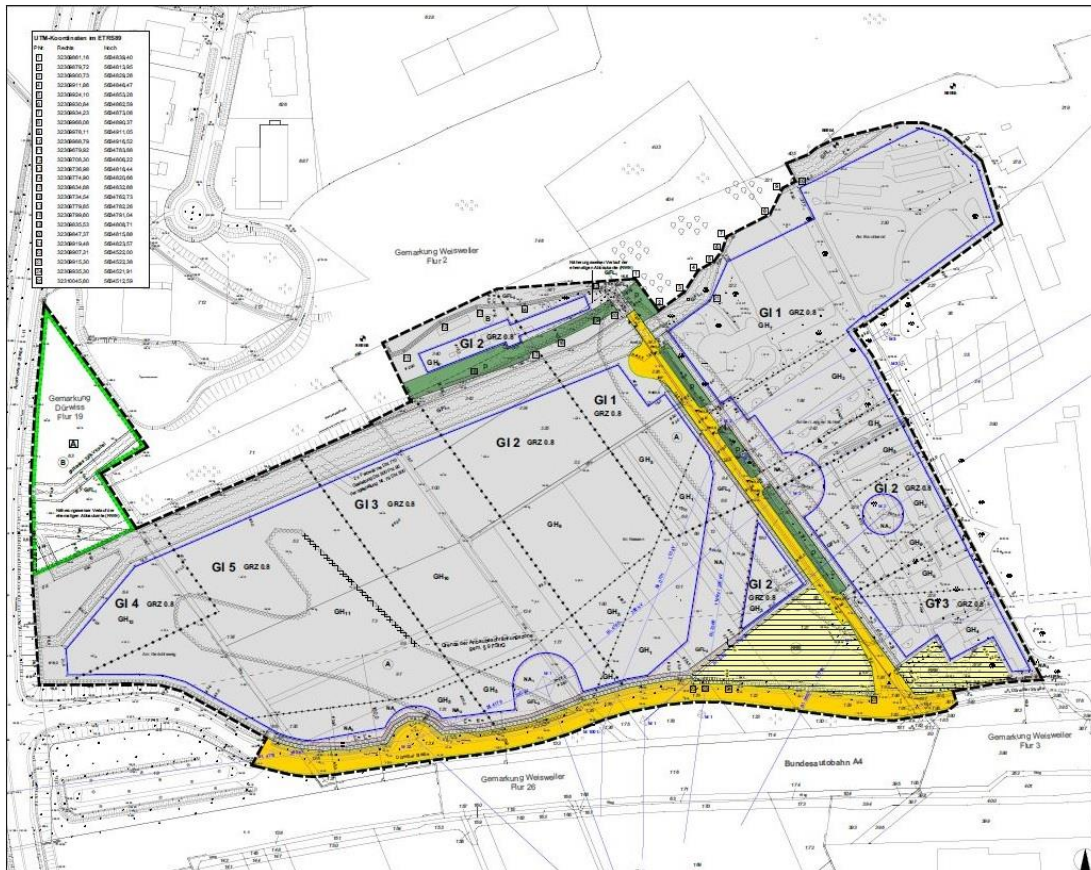


Abbildung 37: Bebauungsplan Nr. 205

Eine darüberhinausgehende Erweiterung des IGP Eschweiler bildet der Bebauungsplan Nr. 206, welcher aktuell noch nicht rechtskräftig ist (Aufstellung 06/2017). Dieses Gebiet wird durch die Dürwißer Straße im Süden, die Straße Zum Hagelkreuz im Osten und durch die Langgasse im Westen eingefasst. Der Bebauungsplan weist Flächen für eine gewerbliche / industrielle Nutzung aus. Dieser ist als Ergänzung zum bestehenden IGP Eschweiler zu sehen. Ziel der Aufstellung des Bebauungsplans war die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung weiterer Gewerbe- / Industriebetriebe bei gleichzeitiger Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einklang mit den übergeordneten Planungen, dem



Gesamtkonzept des Industrie- und Gewerbeparks und den Gestaltungsstandards der bereits entwickelten Bereiche.

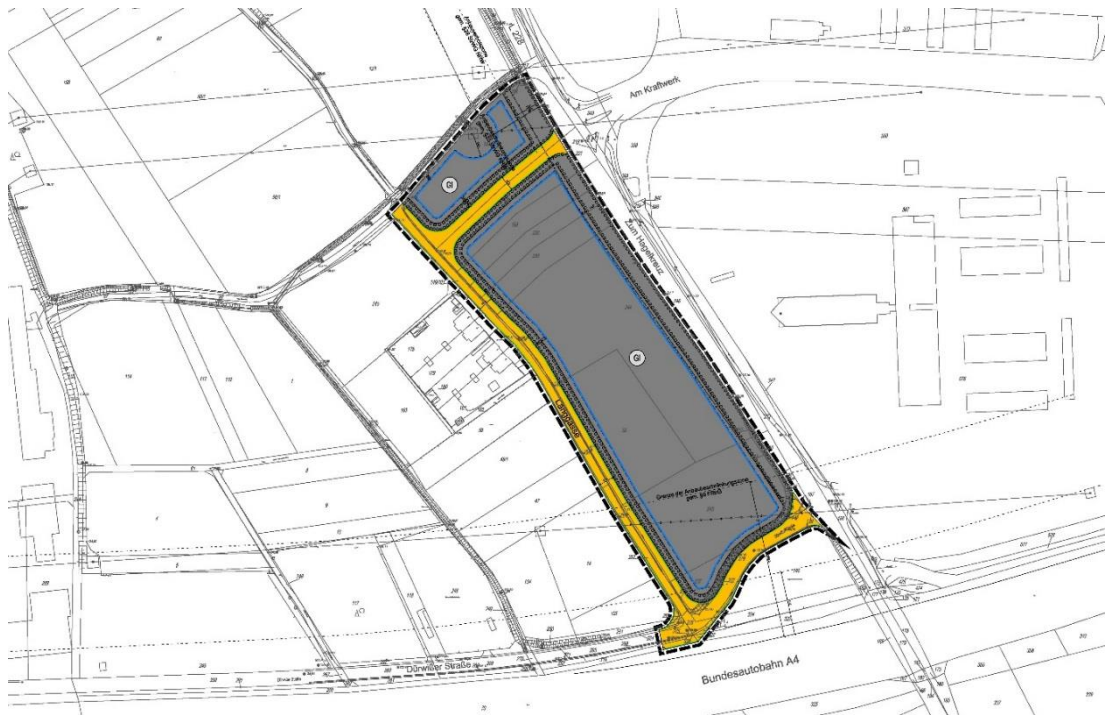


Abbildung 38: Bebauungsplan Nr. 206

Neben den Bebauungsplänen für den IGP Eschweiler bestehen auch für die Gewerbegebiete „Am Grachtweg“, „In der Krause“ und „Am Kraftwerk“ sowie für die Flächen im Südwesten des ursprünglichen Untersuchungsgebietes rechtskräftige Bebauungspläne, z.B. der Bebauungsplan Nr. 197 „Südlich Elektrowerk“ (1992).

Das Industriegebiet „Am Grachtweg“ wurde vor dem Hintergrund einer bestehenden Interessenidentität der Stadt Eschweiler und der Gemeinde Inden – wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region stärken und das Arbeitsplatzangebot zu sichern / zu erweitern – als Interkommunales Industriegebiet, über die gemeinsame Gemeindegrenze hinweg, angrenzend an das Kraftwerk Weisweiler, realisiert. Das Planungsrecht für das Industriegebiet „Am Grachtweg“ wird durch den Bebauungsplan Nr. 262 der Stadt Eschweiler (2004/ 2005) und den Bebauungsplan Nr. 30 der Gemeinde Inden definiert. Die Bebauungspläne weisen eine Fläche für die Rückhaltung von Niederschlagswasser im nordöstlichen Bereich aus. Die übrigen Flächen sind als Industriegebiet mit einer maximalen Grundflächenzahl von 0,8 gemäß §19 (1) BauNVO definiert. Die Grundstücke im Industriegebiet stehen fast ausnahmslos im Eigentum der RWE Power AG. Die RWE Power AG ist auch Erschließungsträgerin. Aktuell wird mit den Erschließungsmaßnahmen zur Ansiedlung von Unternehmen begonnen; das Gebiet ist nun vermarktet.

Für diesen Bebauungsplan gibt es folgende Auflagen: Gefahr durch Ausgasung des Deponiekörpers. Hier sollen möglichst Parkplätze am Deponierand vorgesehen werden. Die Gebäude sollten möglichst ohne Keller gebaut werden. Außerdem ist eine Luftdrainage der Gebäude vorzusehen.

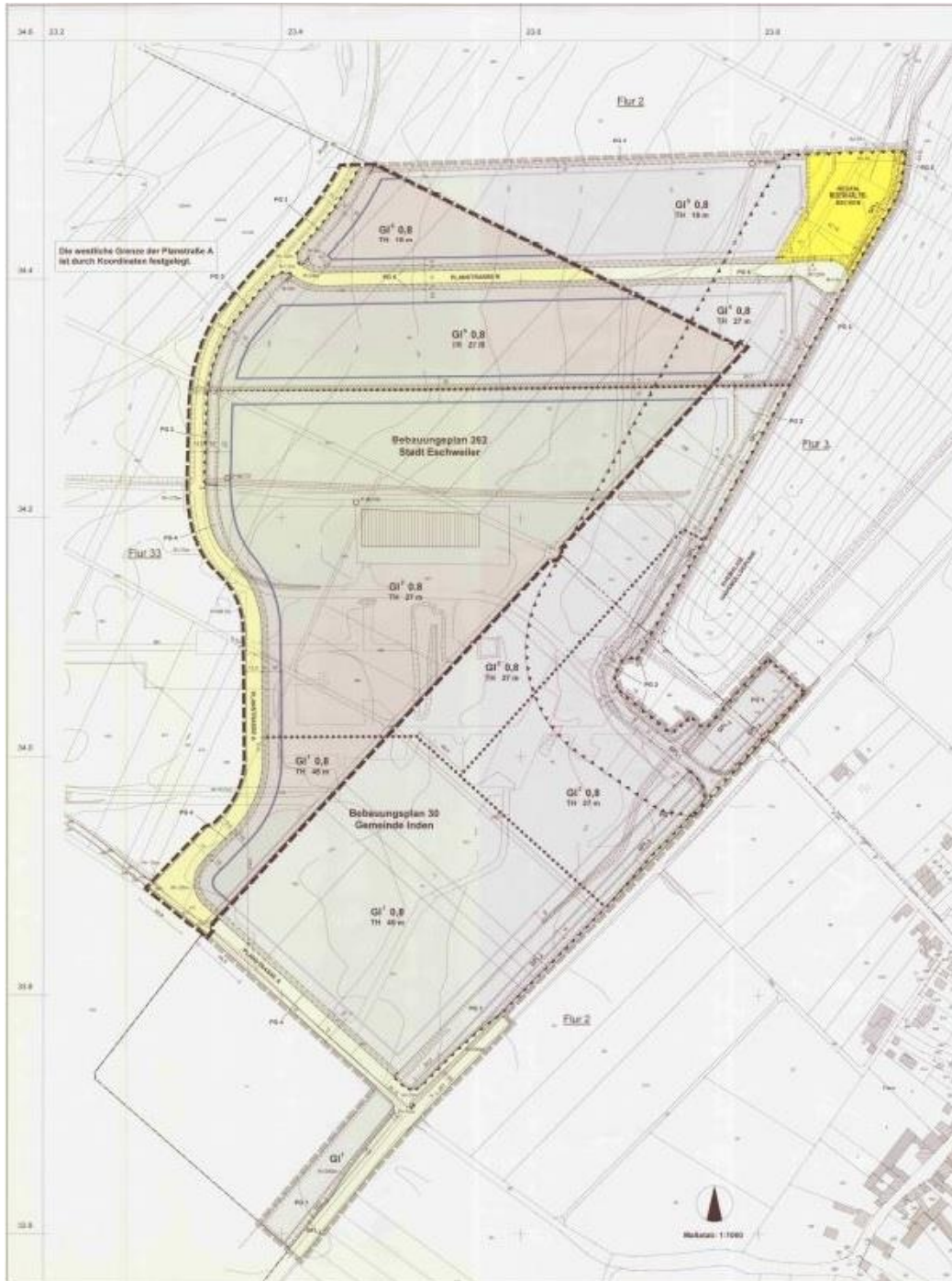


Abbildung 39: Bebauungsplan Nr. 262 & Nr. 30

Das Gewerbegebiet „In der Krause“ ist durch die Bebauungspläne Nr. 7 und Nr. 167 der Stadt Eschweiler (1981/ 1997 und 1993/ 1998) mit Planungsrecht belegt. Die Be-

bauungspläne weisen Gewerbe- und Industriegebiete mit einer maximalen Grundflächenanzahl von 0,6 gemäß §19 (1) BauNVO aus. Die südlichen Flächen an der Dürener Straße sind in den Bebauungsplänen als Mischgebiet gekennzeichnet.

Für das Gebiet zwischen der Dürener Straße und der Bundesstraße B 264 existiert der Bebauungsplan Nr. 197. Dort sind die Flächen als Gewerbegebiet festgesetzt.

Im Bebauungsplan Nr. 242 „Am Kraftwerk“ (1998) ist die Fläche südlich des Kraftwerks Weisweiler, zwischen der Autobahn 4 und der Straße Am Kraftwerk, als Fläche für Versorgungsanlagen gekennzeichnet. Der Betriebshof der EWV – Energie- und Wasser-Versorgung GmbH – ist ebenfalls im Bebauungsplan enthalten.



Abbildung 40: Bebauungsplan Nr. 242

Im Rahmen einer neuen Nachnutzung des Standortes (vgl. Kapitel 8.1) ist eine Änderung des geltenden Planungsrechts erforderlich.

#### Eckpunkte Planerische Rahmenbedingungen – Standort Weisweiler:

- Die Darstellung im Regionalplan bietet eine gute Voraussetzung für die zukünftige Nutzung.
- Die bestehenden Darstellungen in der Bauleitplanung entsprechen heutigen Nutzungsanforderungen.
- In Teilbereichen kein Änderungsbedarf; in Teilbereichen werden zukünftig Anpassungen erforderlich.
- FNP-Änderung und Aufstellung weiterer Bebauungspläne sind für eine geordnete Neunutzung des Standortes notwendig.

## 5.2. Gebäudebestand und Erschließung – Weisweiler

Der Untersuchungsraum ist geprägt vom zentral gelegenen Kraftwerksstandort Weisweiler des Energiebetreibers RWE Power AG. Westlich an diese Fläche schließt die Müllverbrennung (MVA) Weisweiler an. Die Kraftwerksfläche soll nach Angaben des Betreibers voraussichtlich bis 2030 zur Verstromung von Braunkohle aus dem Tagebau Inden dienen. Die notwendigen Infrastruktureinheiten (oberirdische Starkstromleitungen, Förderbänder zum Tagebau, Bahnanschluss, Verkehrsanbindung) müssen bis dahin aufrecht erhalten bleiben. Für die spätere Rekultivierung der Tagebauflächen muss mit einem Verbleib eines Teils der Infrastruktur über das Jahr 2030 gerechnet werden. Im südöstlichen Teil der Kraftwerksfläche betreibt RWE eine eigene Kläranlage.

Nach Aussage von Vertretern der RWE Power AG im Rahmen dieser Untersuchung werden nach Abschluss des Braunkohleabbaus sämtliche Gebäude und baulichen Anlagen auf der zentralen Fläche des Kraftwerks durch den Betreiber selbst zurückgebaut. Ein konkreter Zeitraum für die Dauer des Rückbaus konnte bisher nicht benannt werden. Im Rahmen der Bearbeitung wurde als geschätzter Zeitraum ein Zeitraum von 5 Jahren aufgerufen. Als eine mögliche Nachnutzung hält sich der Konzern die Option offen, dort ein Gas- und Turbinenkraftwerk zu errichten.

Nach derzeitiger Sicht gibt es keine Anforderungen der Denkmalbehörde gegenüber einzelner Gebäudeteile auf dem Kraftwerksgelände zum Erhalt. Aus der Erfahrung bei anderen Stilllegungen von Kraftwerksgeländen, ist dies jedoch als Thema aufgetreten.

Die Müllverbrennungsanlage (MVA) Weisweiler ist eng an das Kraftwerk Weisweiler angebunden. Sie soll nach Beendigung des Braunkohletagebaus Inden eigenständig weiterbetrieben werden. Sowohl die technischen Bereiche von Abwasserentsorgung über die RWE Kläranlage, der Bezug von Frischwasser, Kühlwasser und Strom, wie auch eine Turbinenanlage auf dem RWE Gelände werden derzeit gemeinsam betrieben.

Bei Aufgabe des Kraftwerkstandortes ist die MVA verpflichtet, auf eigene Kosten die gemeinsamen Systeme zu entkoppeln und sich neu an das öffentliche Netz anzuschließen. Nach Aussage von Vertretern der MVA Weisweiler GmbH & Co. KG im Rahmen dieser Untersuchung liegen hierzu bereits ausgearbeitete Pläne vor.



Bei den künftigen Entwicklungen, muss der westlich des Kraftwerksstandortes gelegene Industrie- und Gewerbepark Eschweiler (IGP) Berücksichtigung finden. Dabei handelt es sich um ein modernes Gewerbe- und Industriegebiet, das im Bestand erhalten bleiben wird. Weitere Einzelgebäude im Untersuchungsgebiet sind in ihrem Erhalt hinsichtlich der Weiternutzung der Flächen zu prüfen.

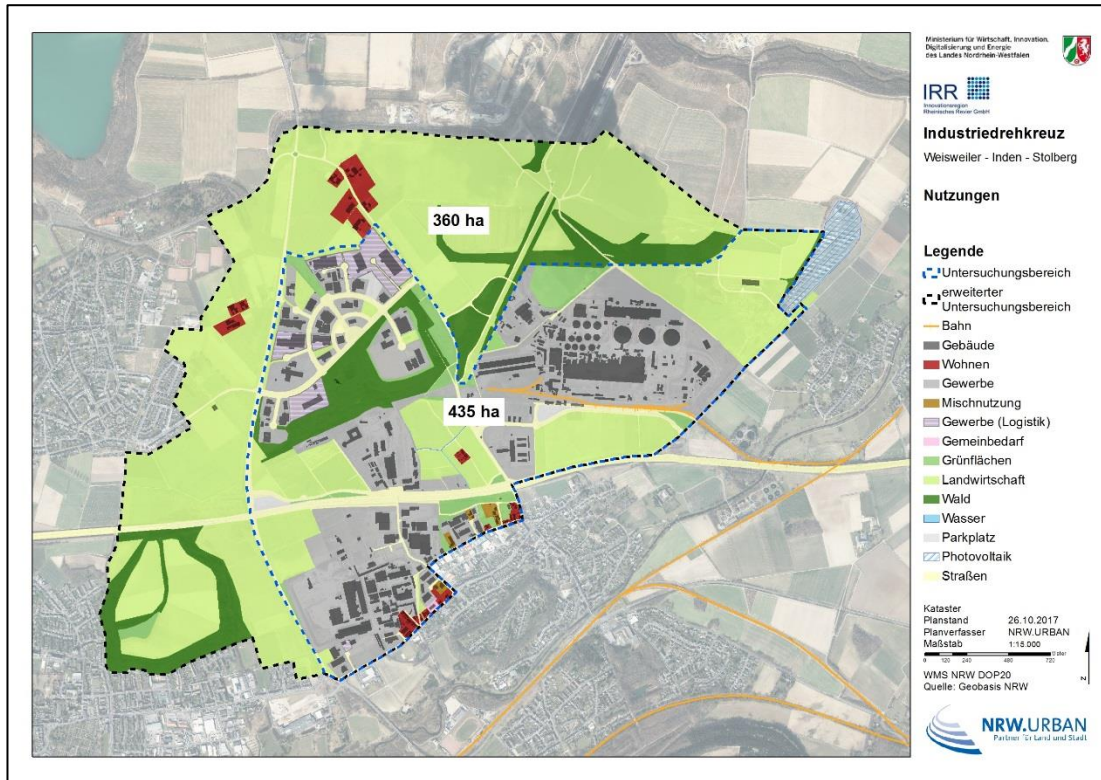


Abbildung 41: Bestandsplan/ Nutzungen Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

Südwestlich der BAB 4 liegen die Flächen des ehemaligen Braunkohlenkraftwerks, der ehemaligen Brikettfabrik Weisweiler und des Elektrowerks Weisweiler. Teilflächen wurden bereits freigeräumt, Gebäude(Teile) mit industrieller Vornutzung sind noch vorhanden. Diese stehen heute im räumlichen Zusammenhang mit dem in Betrieb befindlichen Elektrowerk. Hier sind Flächen als Altlastenflächen im Altlastenkataster eingetragen (siehe Kapitel 5.3). Aus der industriellen Vornutzung ist mit erheblichen Verunreinigungen und damit verbundenen hohen Sanierungskosten zu rechnen. Eine kostenmäßige Bewertung ist auf Grund der unzureichenden Untersuchungsgrundlage bisher noch nicht möglich.



## 5.2.1. Innere und äußere Erschließung

### Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung des Untersuchungsgebietes für den motorisierten Verkehr ist sehr gut. Der Kraftwerkstandort liegt unmittelbar an der Bundesautobahn 4, eine der wichtigen West-Ost-Verbindungen in Deutschland. Die BAB 4 ist zwischen Aachen und Köln sechsspurig ausgebaut. Das Untersuchungsgebiet ist über zwei Anschlussstellen an die BAB 4 angebunden (Eschweiler-Ost im Westen und Weisweiler im Osten). Die BAB 4 ist als 6-streifige Autobahn ausgebaut, und verfügt derzeit über ausreichende Kapazitätsreserven. In nördlicher Richtung kann die BAB 44 mit der Autobahnauffahrt Jülich-West mit Anschluss nach Düsseldorf und das Ruhrgebiet erreicht werden. Die Verbindung in benachbarte Kommunen ist durch zahlreiche Landes- und Kreisstraßen sowie die B 264 gewährleistet.

Die interne Erschließung des Untersuchungsgebietes ist heute ausgerichtet auf die bestehende Nutzung. Sie muss im Hinblick auf eine mögliche Folgenutzung speziell im Bereich des heutigen Kraftwerksstandortes ergänzt oder neu aufgebaut werden.

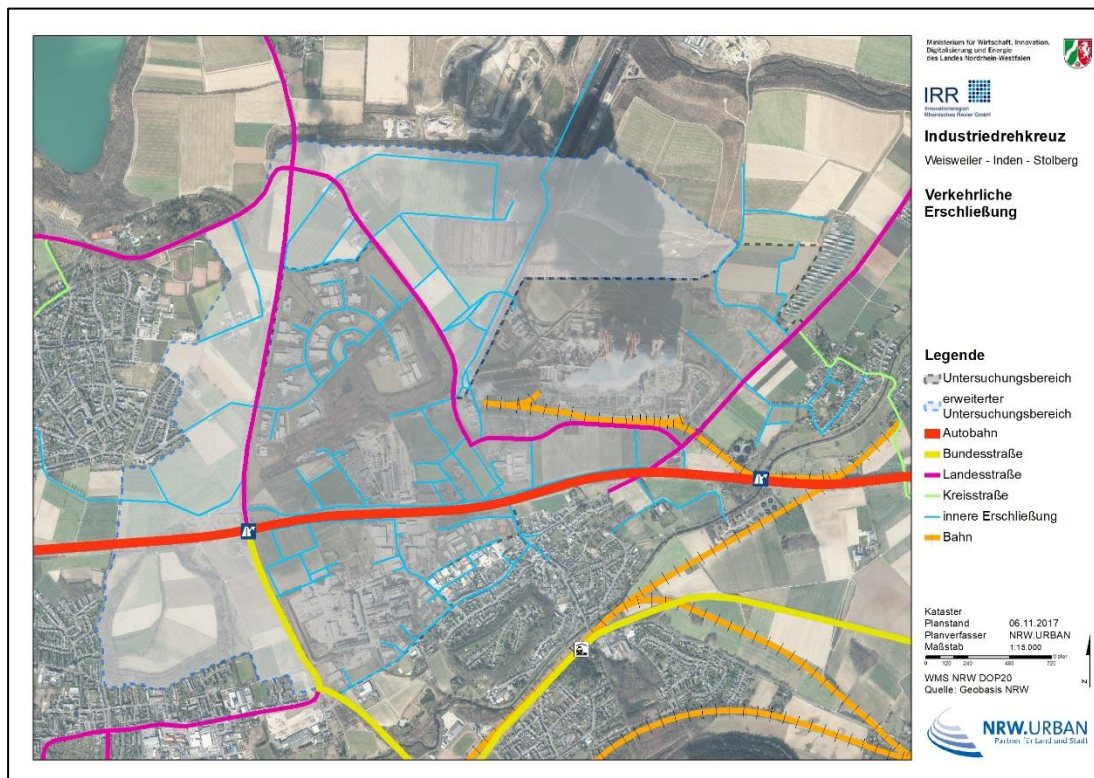


Abbildung 42: Verkehrliche Erschließung - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Nov. 2017)

Zukünftige, ggf. neu zu ordnende Gewerbeflächen nördlich der BAB 4 sind ohne Siedlungsquerungen von den Autobahnanschlüssen direkt anfahrbar und damit sehr gut angebunden.

Das Kraftwerk und die Müllverbrennungsanlage erzeugen heute erhebliche Ziel- und Quellverkehre. Beim Kraftwerk entsteht Schwerlastverkehr vor allem durch den Abtransport der aus der Verbrennung gewonnenen Aschen, Schlacken und Gipsanteile. Bei der MVA werden die Anlieferungen der zur Verbrennung vorgesehenen Stoffe maßgeblich per LKW durchgeführt.

Das Kraftwerk verfügt über einen privaten Gleisanschluss. Dieser führt jedoch nicht auf die Haupttrasse der Deutschen Bahn (DB), sondern auf die Euregiobahntrasse der EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS). Der Anschluss erfolgt per Schiene von Osten aus entlang der heutigen südlichen Grenze des Kraftwerks. Ein weiteres Gleis führt zur Müllverbrennungsanlage im Nordwesten des Kraftwerksgeländes.

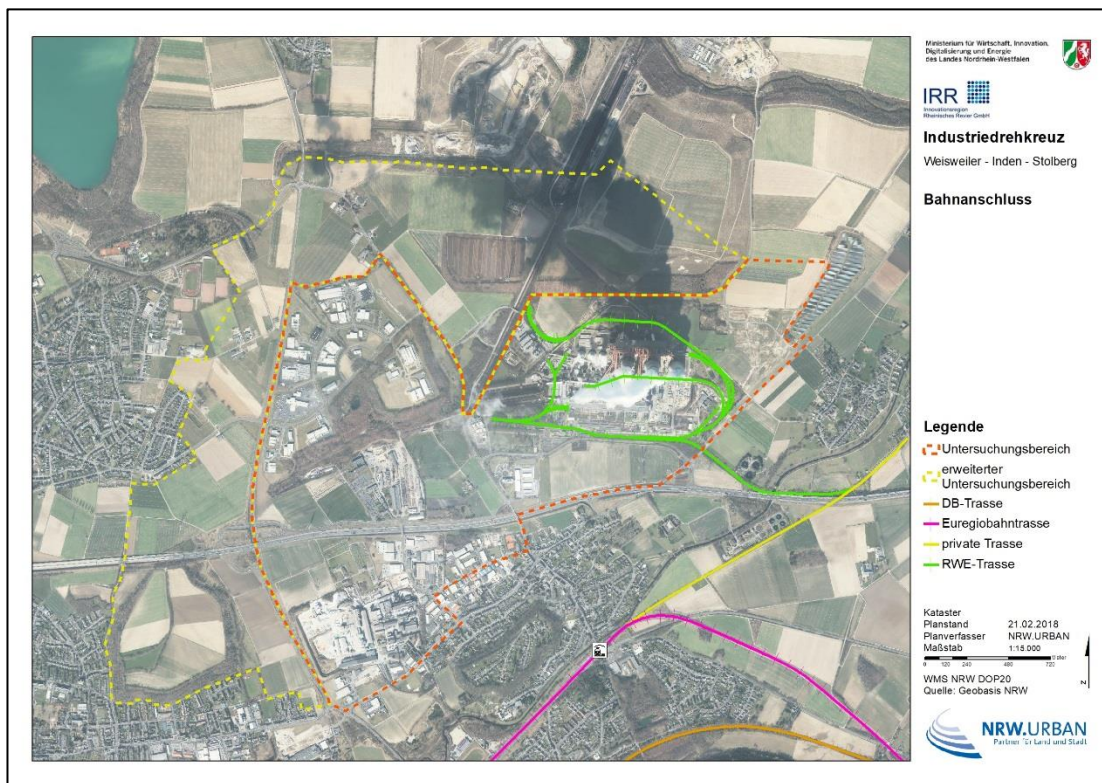


Abbildung 43: Bahnanschluss - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Feb. 2018)

Ein Gleisbetrieb ist prinzipiell auch nach Umnutzung der Fläche möglich. Der wesentliche Nachteil dieser Anbindung ist, dass der Gleisanschluss nicht auf die DB-Hauptstrecke, sondern auf die Euregiobahntrasse führt. Dadurch würde der Güterverkehr über weite Strecken durch das Stadtgebiet Eschweilers führen und damit die Lärm-

und Verkehrsbelastungen in Eschweiler deutlich erhöhen – die Zunahme des Güterverkehrs angenommen. Insbesondere würde dies dazu führen, dass aufgrund der niveaugleichen Trassenführung die beschränkten Bahnübergänge in Eschweiler bei einer Güterverkehrszunahme häufiger geschlossen wären, was zusätzliche Beeinträchtigungen des innerstädtischen Verkehrs, einschließlich der Erhöhung der Anfahrzeit von Einsatzfahrzeugen, mit sich bringen würde.

Nach Aufgabe des RWE Kraftwerksstandortes bzw. teilweise Umnutzung für ein Gas- und Dampfturbinenkraftwerk wäre die Aufgabe des Bahnanschlusses zu prüfen. Der Bahnanschluss an die Müllverbrennungsanlage ist im Gespräch mit Herrn Fries (techn. Geschäftsführer MVA) und Herrn Martinett (Prokurist MVA) im Rahmen dieser Studie zur Disposition gestellt worden. Perspektivisch wäre die weitere Nutzung des Bahnanschlusses - einschließlich eventuell notwendiger Veränderungen der Anschlüsse zur Entlastung des Bahnaufkommens innerhalb der Stadt Eschweiler – mit dem Zugewinn an freien Gewerbeflächen nach dem Rückbau von Gleisanlagen zur Aufrechterhaltung der Bimodalität des Standortes zu prüfen. Diese könnte zum Zeitpunkt der Schließung und nach erfolgter Baureifmachung des Kraftwerkstandortes in Abhängigkeit vom derzeit noch nicht abschließend klar zu prognostizierenden Verkehrsverhalten und Aus- / Überlastungsniveau des Straßen- und Schienensystems einen wichtigen Standortfaktor für zukünftige Unternehmensansiedlungen darstellen.

### **Öffentlicher Kanal (Schmutz- und Regenwasser)**

Die Flächen außerhalb des Kraftwerksstandorts Weisweiler sind alle an das öffentliche Kanalnetz der Stadt Eschweiler angeschlossen. Es handelt sich hauptsächlich um ein Mischwassersystem. Ein Hauptsammler DN 2.000 verläuft nördlich, parallel zur Autobahn BAB 4. Nach Querung der BAB 4 im Bereich der Ausfahrt Weisweiler wird dieser in die zentrale Kläranlage der Stadt Eschweiler geführt. Südlich der BAB 4 wird das Mischwasser zentral durch Weisweiler geleitet und endet ebenfalls in der zentralen Kläranlage der Stadt Eschweiler.

Der Kraftwerkstandort verfügt gemeinsam mit der Müllverbrennungsanlage (MVA) über eine eigene Kläranlage auf dem Betriebsgelände.



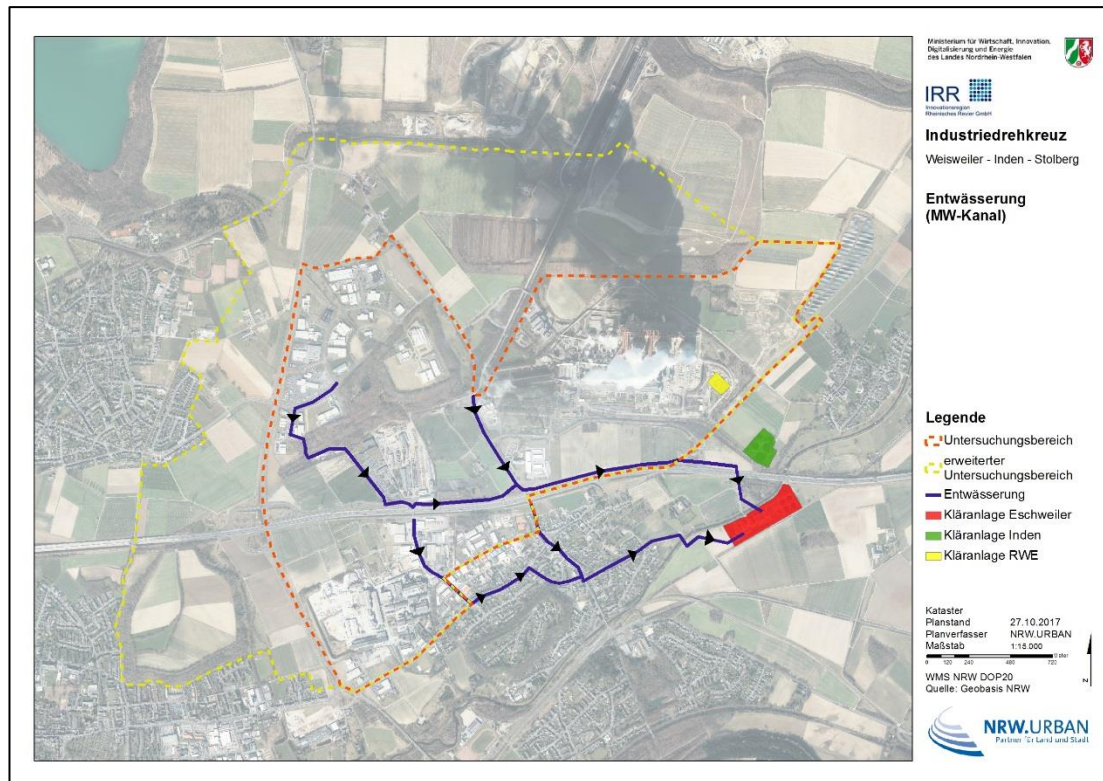


Abbildung 44: Kanalplan - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

Das öffentliche Kanalnetz der Stadt Eschweiler ist auf Grund der immer weitergehenden technischen Anforderungen an die Aufnahme von Wassermengen an der hydraulischen Obergrenze angekommen. Regenwasser sollte daher bei der Erschließung zukünftiger Gebiete vorrangig vor Ort versickert werden, d. h. ausreichende Flächen für Regenversickerungsbecken bzw. Regenrückhaltebecken sind frühzeitig einzuplanen und vorzuhalten. Regenwässer von Dachflächen könnten alternativ auch über Rigolen versickert werden.

Sollte es auf Grund der zusätzlichen Einleitung von Schmutzwasser in Teilbereichen des Hauptsammlers zu einer Überstauung kommen, wäre als technische Lösung der Einbau zusätzlicher Rückstaukanäle möglich. Alternativ sollte dann über die Verlegung einer parallel zur Autobahn BAB 4 geführten Druckleitung als Entlastung zum Hauptsammler nachgedacht werden.

Bei Aufgabe der RWE eigenen Kläranlage ist die Anbindung des Schmutz- und Regenwasserkanals der MVA zu berücksichtigen. Der Anschluss an das öffentliche Kanalnetz mit entsprechenden Tiefbauleistungen ist durch die MVA herzustellen (vertragliche Regelung mit RWE). Die weitere Abführung ins öffentlichen Netz ist durch die Stadt Eschweiler zu garantieren.

Ein weiterer allgemeiner Hinweis: Die vorhandenen Grundwassermessstellen müssen auch perspektivisch gesichert werden; die konkreten Lagepunkte sind dann festzustellen.

## 5.2.2. Allgemeine technische Infrastruktur

Der Untersuchungsbereich ist mit allen notwendigen technischen Infrastrukturanlagen wie Frischwasser, Strom, Fernmeldewesen, Gas und Fernwärme versorgt und an das Telekommunikationsnetz der Deutschen Telekom angeschlossen. Die vorhandenen Anlagen verfügen noch über Kapazitäten zur Versorgung weiterer Gewerbeeinheiten mit Standardverbräuchen.

Hier wird explizit auf die möglichen Synergien im Bereich der Energieversorgung für Produktionsbetriebe durch die unmittelbare Nähe zum Kraftwerk, wie auch zur MVA hingewiesen. Die aktuell sichere und kontinuierliche Produktion von vor Ort produzierter Wärme ist hier besonders hervorzuheben. Über das Kraftwerk Weisweiler und entsprechende Leitungssysteme versorgt RWE derzeit Großkunden wie die Stadt Aachen, das Forschungszentrum Jülich, den Umsiedlungsstandort Inden / Altdorf und Gewerbe- und Industrieparks mit Fernwärme<sup>102</sup>. Deren Verlauf muss bei weiteren Planungen mitberücksichtigt werden.

### Überregionale Infrastruktur

In dem zu untersuchenden Bereich liegen eine Vielzahl überregionaler Fernleitungen. Die im Folgenden aufgeführten Restriktionen beruhen auf Mitteilungen der Betreiber im Zuge von Recherchen und Gesprächen während der Bearbeitung.

### RWE AG

RWE betreibt eine Vielzahl von oberirdischen Hochspannungsfreileitungen, die sowohl vom Kraftwerkstandort Richtung Norden in den Bereich des Tagebaus Inden, zwischen dem Kraftwerk und dem Umspannwerk, sowie parallel der Autobahn BAB 4 in Ost / West Richtung gespannt sind. Die Breite der daraus resultierenden Schutzstreifen hängt im Wesentlichen vom Masttyp, der aufliegenden Beseilung, den eingesetzten Isolatorketten und dem Mastabstand ab. Die Breite der Schutzstreifen bei überirdisch gespannten Leitungen kann bis zu 30 Meter betragen, in der mittig die Leitungsmasten einschließlich Leitungen zu führen sind.

---

<sup>102</sup> <https://www.rwe.com/web/cms/mediablob/de/2915476/data/60142/2/rwe-power-ag/energietraeger/braunkohle/standorte/kw-weisweiler/Kraftwerk-Weisweiler-Standort-Flyer.pdf>



Die Zustimmung zu einem Bauvorhaben im Schutzstreifen erfolgt ausschließlich durch Abschluss einer privatrechtlichen Unterbauungsvereinbarung.

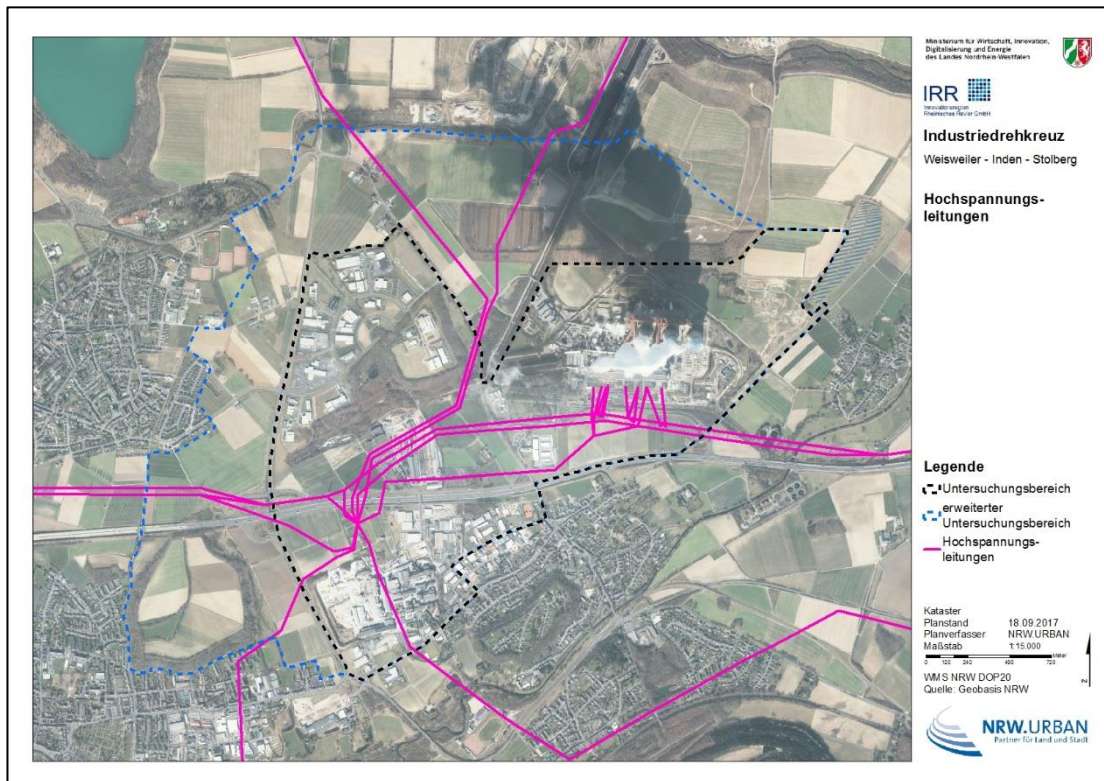


Abbildung 45: Hochspannungsleitungen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Sep. 2017)

Innerhalb der Schutzstreifen dürfen in der Regel ohne Zustimmung des Betreibers keine baulichen und sonstigen Anlagen errichtet werden. Im Schutzstreifen dürfen keine Bäume und Sträucher angepflanzt werden, die durch ihr Wachstum den Bestand oder den Betrieb der Leitungen beeinträchtigen. Die Grundstücke müssen zum Zwecke des Baues, des Betriebes und der Unterhaltung der Leitungen jederzeit benutzt, betreten und befahren werden können.

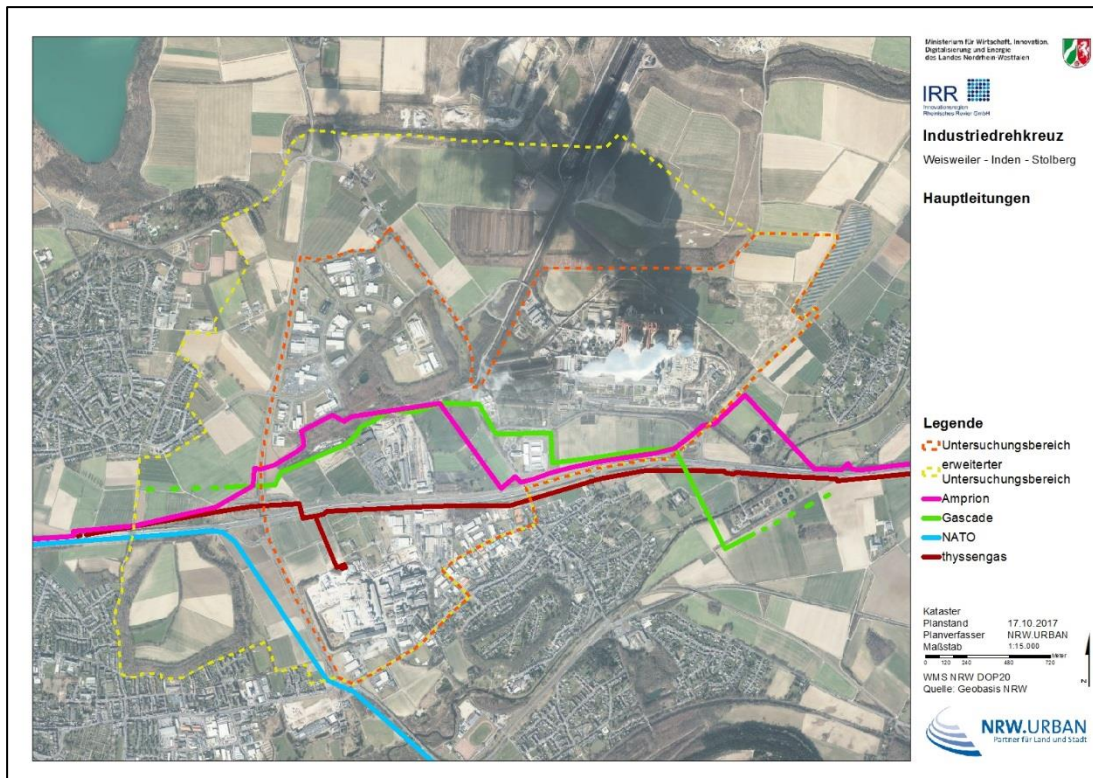


Abbildung 46: Hauptleitungen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

### Thyssengas GmbH, Gasfernleitung<sup>103</sup>

Parallel zur BAB 4 verläuft in Ost- / Westrichtung eine Gasfernleitung von der Thyssengas GmbH (inkl. Begleitkabel). Sie hat einen Schutzstreifen von insgesamt 8 m.

Nicht zulässig sind in diesem Schutzstreifen:

- Oberflächenbefestigungen in Beton
- Errichtung von Gebäuden, Überdachungen und sonstigen baulichen Anlagen
- Einrichtung von Dauerstellplätzen
- Lagern von schwertransportablen Materialien

Genehmigungspflichtig sind:

- Landwirtschaftliche Bodenbearbeitungsmaßnahmen mit einer größeren Tiefe von 0,5 m
- Verlegen von Leitungen, Kanälen, Kabeln, Drainagen
- Schachtbauwerke sind außerhalb des Schutzstreifens anzulegen
- Bauen von Straßen, Wegen, Parkplätzen, Sportplätzen
- Bodenabtrag und Bodenauftrag, Bodenablagerungen
- Erdarbeiten mit Maschinen

<sup>103</sup> <http://www.thyssengas.com/unternehmen/>

- Errichten von Zäunen und Mauern sowie Pflanzen von Hecken
- Bohrungen und Sondierungen

Beim Anlegen von Waldbeständen bzw. beim Anpflanzen von Einzelbäumen ist ein Abstand > 5 m beiderseits der Leitungsaußenkante einzuhalten. Strauchwerk bis zu 2 m Höhe erfordert einen Abstand, der Inspektionen, Messungen und sonstige Maßnahmen ohne Beeinträchtigung ermöglicht.

#### **Gascade Gastransport GmbH, Gastransportleitung<sup>104</sup>**

Parallel zur BAB 4 in Ost / Westrichtung liegt eine Erdgashochdruckleitung (inkl. LWL-Kabel und Begleitkabel). Sie hat einen Schutzstreifen von insgesamt 8 m.

Es gelten folgende Auflagen:

- Jede Bebauung im Abstand < 20 m zur Leitungssachse ist mit dem Betreiber abzustimmen
- Eine Überbauung des Schutzstreifens ist nicht zulässig (einschl. Gebäudefundamente, Dachüberstände oder sonstige herausragende Gebäudeteile).
- Aufschüttungen oder Abgrabungen nur nach gesonderter Antragstellung.
- Bäume und Gehölze im Abstand von 2,5 m zur Achsmitte sind nicht zulässig.
- Der Bau von Straßen, Ver- und Entsorgungsleitungen ist mit dem Betreiber abzustimmen.
- Das Befahren und überqueren mit schweren Baufahrzeugen ist vorab mit dem Betreiber abzustimmen.

#### **Produktfernleitung der NATO<sup>105</sup>**

Parallel zur BAB 4 in Ost / Westrichtung liegt eine Produktfernleitung. Sie hat einen Schutzstreifen von insgesamt 10 m. Eigentümer und Betreiber der Leitung ist die Bundesrepublik Deutschland. Arbeiten im Schutzstreifen der Produktfernleitung dürfen grundsätzlich nur nach Rücksprache und im Einverständnis der Betreibergesellschaft durchgeführt werden. Kreuzungen mit der Produktfernleitung sind rechtwinklig innerhalb des Schutzstreifens auszuführen. Es wird dabei eine Mindestüberdeckung von 1 m gefordert. Bepflanzungen und Bauungen innerhalb der Schutzstreifens sind nicht gestattet.

<sup>104</sup> <https://www.gascade.de/netzinformationen/>

<sup>105</sup> [http://www.fbg.de/broschuere/fbg\\_broschuere.pdf](http://www.fbg.de/broschuere/fbg_broschuere.pdf)



## Starkstromtrasse Aachen Lüttich Electricity Grid Overlay (ALEGrO), Amprion GmbH<sup>106</sup>

Derzeit findet das Planfeststellungsverfahren für das Hochspannungsgleichstromübertragungskabel (HGÜ) ALEGrO der Firma Amprion statt. Geplant ist die Führung der Leitung parallel zur BAB 4 in Ost- / Westrichtung. Das Kabel wird einen Schutzstreifen von insgesamt 10 m haben. In diesem Schutzstreifen dürfen weder Gebäude gebaut noch Wälder oder tiefwurzelnde Pflanzen gepflanzt werden.

### 5.3. Altlasten und Baugrund – Weisweiler

Der Kraftwerksstandort Weisweiler grenzt historisch gesehen an den ursprünglichen Rand des beliefernden Braunkohletagebaus. Westlich und nördlich des heutigen Kraftwerkstandortes sind erhebliche Flächen betroffen, in der in früherer Zeit oberflächennah Braunkohle abgebaut und verarbeitet wurde (Abbildung 47 hellbraun markierte Flächen).

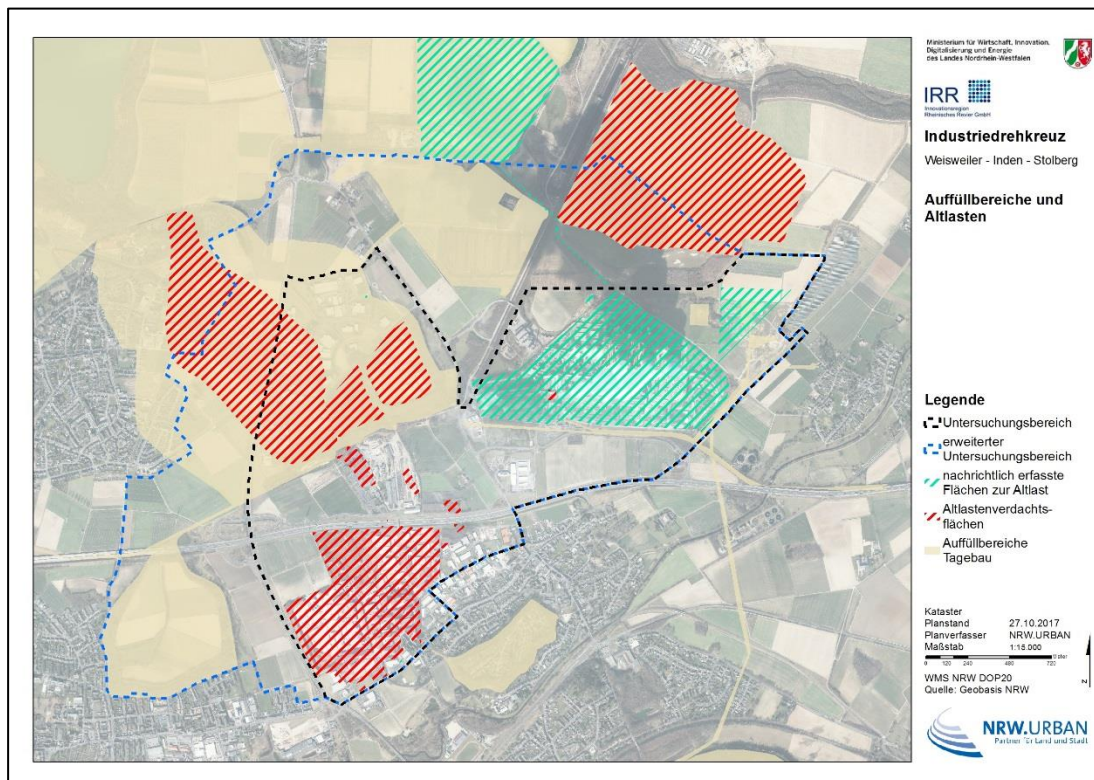


Abbildung 47: Auffüllbereiche und Altlasten - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

Über die Nutzbarkeit dieser Fläche fanden Gespräche mit dem Umweltamt der StädteRegion Aachen statt (Gespräch Frau Jäger vom 07.09.2017). Es wurden Pläne zur

<sup>106</sup> <https://www.amprion.net/Netzausbau/Aktuelle-Projekte/ALEGrO-Deutschland-Belgien/>

Verfügung gestellt, in denen die Auffüllbereiche verortet sind. Diese Flächen wurden nach Beendigung des Abbaus mit Boden wiederaufgefüllt und rekultiviert. Im Gegensatz zu der Folgenutzung im Bereich des Steinkohlebergbaus sind diese Flächen nicht als belastete Brachflächen einzustufen. Über die Art der Verdichtung und die Zusammensetzung des zur Verfüllung genutzten Materials konnte bisher keine Aussage gemacht werden.

Von Seiten des Umweltamtes wurde darauf hingewiesen, dass derzeit der Grundwasserspiegel nach dem Absenken für die Zeit des Braunkohleabbaus wieder in den ursprünglichen Zustand zurückgeführt wird. Das Verhalten des neu aufgefüllten Bodens wird von Institutionen, die durch das Land NRW beauftragt sind, beobachtet und ausgewertet. Über die genauen Auswirkungen auf vorhandene, wie auch zukünftige Bauungen können nach heutigem Stand keine Aussagen gemacht werden. Für die zu erwartenden Durchströmungen mit Grundwasser müssen die eventuell eintretenden chemischen Reaktionen mit dem aufgefüllten Boden sowie die Veränderung der Stabilität des Bodens kontinuierlich beobachtet werden.

Südlich und nördlich des Kraftwerkstandortes sind verschiedene aufgefüllte Deponiebereiche aufgebracht. Sie treten topographisch aus dem eher flachen Zustand der vorhandenen Flächen hervor. Hier ist zu unterscheiden zwischen den Deponien 1 und 2, die als Abraumflächen des Braunkohletagebaus angehäuft und gesichert wurden. Die Deponie Nummer 3 ist definiert als „Kippe“ (nach Aussage von Anwohnern) und stellt daher für die weitere Nutzung als Gewerbe- oder Wohnfläche hohe technische Anforderungen dar. Deponie Nr. 3 wurde seit den 20er Jahren auch als Deponie für Abraum und Kraftwerksasche genutzt. Es ist im Zuge von inneren Zerfallsprozessen mit Absackungen und Emissionen zu rechnen. Deshalb wären für eine Folgenutzung zwingend weitergehende Untersuchungen des Bestandes erforderlich.

Für die Einschätzung der Altlastensituation wurde durch die StädteRegion Aachen – hier der Fachbereich Bodenschutz und Altlasten – Pläne über die Verortung von Altlasten und Altlastenverdachtsflächen übergeben. In Abbildung 47 sind die grün gekennzeichneten Flächen im Bereich des Kraftwerks, wie auch die nördlich gekennzeichneten Flächen, als nachrichtlich erfasste Flächen zu Altlasten dargestellt. Die rot gekennzeichneten Flächen gelten als Altlastenverdachtsflächen. Hier sind Flächen dargestellt, in denen Altlastenschäden vorliegen, die durch die örtlichen Gegebenheiten gesichert sind bzw. die zwischenzeitlich saniert wurden. Bei Veränderun-



gen der örtlichen Gegebenheiten bzw. Änderung der jetzigen Nutzung, wäre die StädteRegion darüber zu informieren. Die dann notwendigen weitergehenden Untersuchungen bzw. Sanierungen wären dann zu diskutieren.

Durch RWE wird bei eigenen Erschließungen im Bereich von aufgefüllten Tagebauflächen darauf verwiesen, das auf Abbruchkanten (zwischen Aufschüttungen und gewachsenem Boden) nicht gebaut werden darf. Für den aufgeschütteten Bereich wird wegen der stark wechselnden Zusammensetzung und unterschiedlicher Tragfähigkeit der aufgefüllten Böden auf schwierige Baugrundverhältnisse hingewiesen. Sie werden als geotechnisch nach Kategorie 3 für schwierige Baugrundverhältnisse nach Eurocode 7 „Geotechnik“- DIN EN 1997-1 Nr. 2.1 in bestehenden B-Plänen beschrieben.

Hinsichtlich ggf. vorliegender Kampfmittel muss im Zuge der Aufstellung neuer B-Pläne eine Abfrage bei der Bezirksregierung stattfinden.

#### **Eckpunkte Gebäudebestand, Erschließung, Infrastruktur, Altlasten und Baugrund – Standort Weisweiler:**

- Das Gebiet ist deutlich gekennzeichnet durch die heute bestehenden Nutzungen.
- Gebäudebestand – insbesondere das Kraftwerk Weisweiler und die damit im Zusammenhang stehenden Infrastruktureinrichtungen – sowie die Müllverbrennungsanlage prägen den Untersuchungsraum.
- Innere und äußere Erschließungen sowie technische Infrastruktur sind vorhanden und zweckdienlich.
- Überregionale Versorgungsstrassen für Strom, Gas etc. führen über das Gelände und liegen in unmittelbarer Nachbarschaft.
- Auffüllbereiche und Altlastenverdachtsflächen stehen im Kontext mit den Vornutzungen und müssen im Rahmen neuer Planungsvorstellungen weiter untersucht werden.
- Anbaubeschränkungen und Abstandsnotwendigkeiten wirken in perspektivische Nutzungen.

## 5.4. Ökologische Ersteinschätzung – Weisweiler

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich überwiegend auf den erweiterten Untersuchungsraum. Sie dienen auch dazu, die Gesamtprozesse einer Industrielandschaft im Wandel in den Blick zu nehmen und zu beleuchten.

### Landschaftliche Lage / Einordnung

Der Untersuchungsraum Eschweiler – Weisweiler liegt am südlichen Rand der Jülicher Börde, einer in der Regel strukturarmen, intensiv landwirtschaftlich, überwiegend durch Ackerbau genutzten Landschaft mit wenigen verbliebenen naturnahen Elementen. In geringer Entfernung zum Untersuchungsraum bildet das Tal der Inde südlich der BAB 4 die natürliche Grenze zwischen der Börde und der Mittelgebirgslandschaft der Eifel. In diesem Abschnitt ist das Tal der Inde auf dem Stadtgebiet Eschweiler stark besiedelt.

Gegenüber der vorherrschenden Struktur und Nutzung der Bördelandschaft bestehen im Untersuchungsgebiet relevante Unterschiede:

- Zum einen sind große Teile des westlichen Untersuchungsgebietes (Kippe Distelrath südlich der BAB 4 und zwischen Dürwiß und K 28) sowie der Nordwestteil des Untersuchungsgebietes (zwischen K 28 und Kohlebandtrasse) rekultivierte Bergbaufolgelandschaften mit neuen künstlichen Strukturen. Diese zeigen sich in Form der Abraumhalden, des Kohleband-Grabens und der ins Gelände eingeschnittenen, ehemaligen Erschließungstrasse für die Deponie Inden II.
- Zum anderen bestehen großflächige, mit dem Bergbau zusammenhängende Sondernutzungen, wie die ca. 100 ha große Braunkohlekraftwerksfläche Weisweiler und der im Untersuchungsgebiet liegende Teil der Kraftwerksreststoff-Deponie I nördlich des Kraftwerks. Neben dem Kraftwerksstandort sind weitere Flächen als stadtnahe Gewerbegebiete der Stadt Eschweiler bebaut und / oder versiegelt.

Durch diese Besonderheiten der Vornutzung ist der Untersuchungsraum verhältnismäßig stark reliefiert; er verfügt mit den aufgeforsteten Halden- und Deponieböschungen sowie Randflächen betrieblicher Trassen über einen verhältnismäßig hohen Waldanteil (ca. 10 % des Plangebietes). Es besteht auch bereits ein hoher Anteil an bebauter und versiegelter Gewerbefläche (ca. 25 % des Untersuchungsgebietes).

### 5.4.1. Klimatische Verhältnisse

Das regionale Klima ist atlantisch geprägt (mäßig warme Sommer, milde Winter). Wie in der gesamten niederrheinischen Bucht, hier jedoch schon etwas abgeschwächt durch die Bördenrandlage, dauert die Vegetationsperiode länger als im Landesdurchschnitt. Die Sonnenscheindauer und die Jahressumme der Globalstrahlung liegen deutlich über dem Landesdurchschnitt. Dies begünstigt nicht nur die landwirtschaftliche Nutzung, sondern auch die Strom- und Wärmeerzeugung mit Solarenergie und stellt eine gute Voraussetzung für Freizeitaktivitäten unter freiem Himmel dar.

Tabelle 1: Klimadaten Standort Weisweiler<sup>107</sup>

<b>Klimadaten Standort Weisweiler (Vergleich NRW)</b>		
<b>Parameter</b>	<b>Weisweiler</b>	<b>NRW</b>
Jahresniederschlagssumme/mm, Mittelwert	ca. 800	918
Durchschnittliche Jahres-temperatur /°C, Mittelwert	10 -11	9,6
Länge Vegetationsperiode / Tage, Mittelwert 1981 - 2010	ca. 215	213,7
Sonnenscheindauer Std./ Jahr, Mittelwert 1981 – 2010	1.520 -1.560	1.500
Jahressumme Globalstrahlung KWh/m <sup>2</sup> , Mittelwert 1981 - 2010	1.030 -1.040	1.004

Die vorherrschenden Winde, darunter fast der gesamte Starkwindanteil, kommen aus südwestlichen Richtungen. Die Windhöffigkeit, insbesondere in den für Windkraftanlagen relevanten Höhen über Grund, liegt in den unteren Geländebereichen des Planungsgebietes bei Werten um den Landesdurchschnitt. In den höheren Lagen des Untersuchungsgebietes liegen die Werte über dem Landesdurchschnitt.

<sup>107</sup> Klimaatlas NRW, LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

Tabelle 2: Mittlere Windgeschwindigkeiten in m/s (Messzeitraum 1981-2010)<sup>108</sup>

<b>Mittlere Windgeschwindigkeiten in m/s (Messzeitraum 1981 – 2010)</b>		
<b>Gebiet</b>	<b>in 100 m über Grund</b>	<b>In 150 m über Grund</b>
Land NRW (gemittelte Werte)	knapp unter 6 m / s	6,5 – 6,75 m / s
tiefere Lagen (östlich L 11 an der BAB 4 und Kraftwerksbereich)	ca. 6 m / s	ca. 6,5 m / s
höhere Lagen (nordwestl. Planungsgebiet, Top-Flächen Deponien u. Halden)	6 - 6,5 m / s	7 - 7,5 m / s

Lokalklimatisch bedeutsam ist die nächtliche Kaltluftbildung über den höher gelegenen Freiflächen und deren Abfluss in das tiefer liegende Gelände. Flächen mit verhältnismäßig großer Kaltluftbildung und -abfluss sind die Topflächen der Landschaftsbauwerke Kippe Distelrath und Kraftwerksreststoff-Deponie I sowie die höher als das übrige Gelände liegenden offenen Freiflächen im regionalen Grünzug südlich und östlich der Ortslage Dürwiß. Von diesen Erhebungen und höher gelegenen Freiflächen strömt insbesondere bei austauscharmen Strahlungswetterlagen kalte Luft in die tiefer liegenden Gebiete an der BAB 4 und in den Bereich des Kraftwerksstandortes Weisweiler. Diese sorgt dort für bodennahen Luftaustausch bzw. Durchlüftung<sup>109</sup>.

Diese – im Vergleich zu den zentralen Ortslagen von Eschweiler und Eschweiler-Weisweiler südlich der BAB 4 – günstigen lokalklimatischen Bedingungen sollten bei einer weiteren Entwicklung beachtet werden. Insbesondere bei der Planung neuer Gewerbe- und Industriegebiete gilt es zu beachten, dass u.a. die lokalklimatisch relevanten Kaltluftentstehungsgebiete nicht bebaut werden und eine riegelförmige Bebauung quer zu der in östlicher Richtung verlaufenden Hauptströmung des Kaltluftabflusses vermieden wird.

<sup>108</sup> Klimaatlas NRW, LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

<sup>109</sup> Klimaatlas NRW, Planungskarten Kaltluftabflüsse und Durchlüftungsverhältnisse – LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

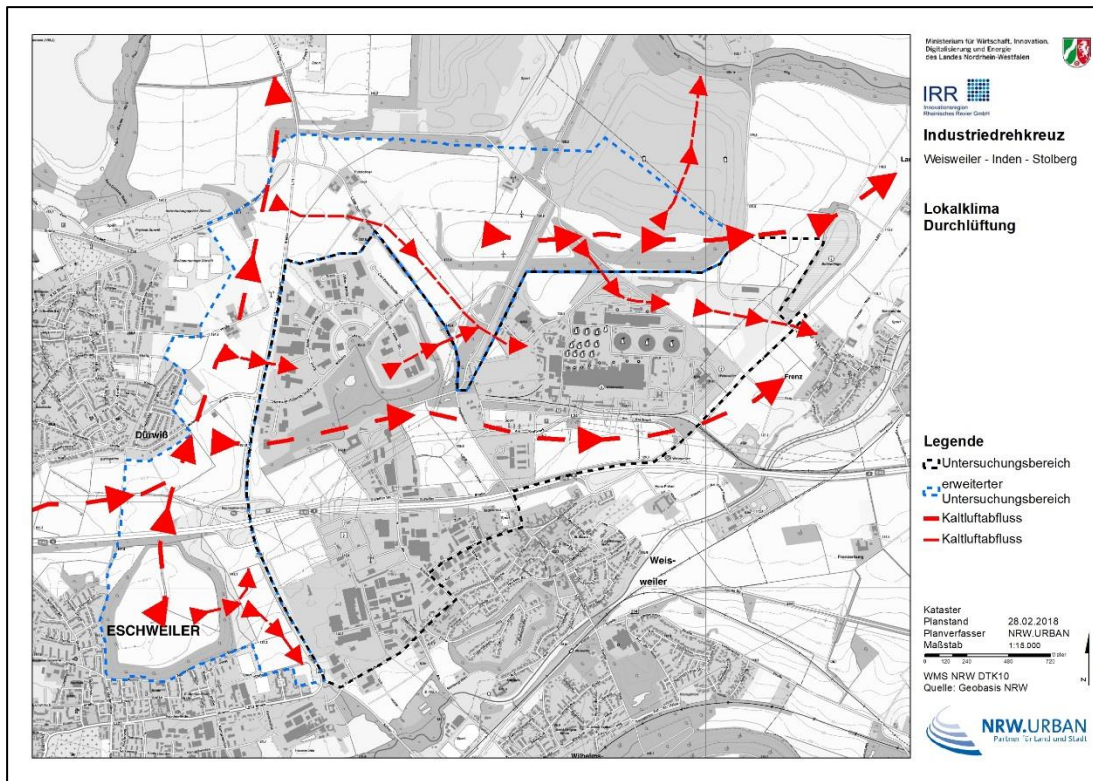


Abbildung 48: Lokalklima / Durchlüftung - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Jan. 2018)

Im Zuge der voranschreitenden Klimaveränderung besteht im Untersuchungsraum die wachsende Tendenz zu trockeneren Sommern und feuchteren Wintern (bezogen auf die langjährigen Messwerte ab 1971)<sup>110</sup>. Anders als für den Talraum der Inde (vgl. Standort Stolberg) lassen sich auf der Grundlage der diesbezüglich vorliegenden Prognosen und auf der Ebene dieser Studie für den Standort Weisweiler aus der o.g. Tendenz zurzeit keine spezifischen planungsrelevanten Hinweise ableiten.

#### 5.4.2. Böden

Der überwiegende Flächenanteil im Untersuchungsgebiet gehört zur Bergbaufolgelandschaft der Braunkohletagebaue Zukunft-West (bis 1987) und Inden I (Wiederinbetriebnahme des schon früher aufgeschlossenen Tagebaus ab 1981) und ist mit Reaktivierungsböden bedeckt. Bodenkundlich handelt es sich auf den für die landwirtschaftliche Nutzung vorbereiteten Flächen – aufgrund der bisher geringen Bodenbildung – um Röhböden (Lockersyroeme) aus aufgespültem oder aufgeschüttetem

<sup>110</sup> Klimawandel und Klimafolgen in Nordrhein-Westfalen, Ergebnisse aus den Monitoringprogrammen, LANUV-Fachbericht 74 – LANUV NRW 2016



Löß und auf den forstlich rekultivierten Flächen aus einem Gemisch aus Sand, Kies und Löß („Forstkies“)<sup>111</sup>.

Allen diesen Böden fehlt ein nennenswerter Anteil an Dauerhumus mit stabilen Ton-Humus-Komplexen, die für ein porenreiches Bodengefüge, somit für günstige Voraussetzungen für die Luft- und Wasserversorgung des Bodens sorgen und damit auch einen Beitrag für die nachhaltige Bodenfruchtbarkeit leisten können.

In flächenmäßig untergeordneten - nicht vom Bergbau beeinflussten - Teilbereichen kommen die typischen gewachsenen Böden der Börde, mittel- bis gut basenhaltige Parabraunerden in unterschiedlicher Ausprägung aus Löß, wegen der Bördenrandlage teilweise mit höher anstehenden Kiesen und Sanden vor. Die vorherrschende Bodenart ist schluffiger Lehm<sup>112</sup>. Diese Flächen liegen, sofern sie nicht überbaut oder versiegelt sind, in einem verhältnismäßig schmalen Geländestreifen nördlich der BAB 4, als schmales Band an der L 228 / Lohner Höfe, zwischen dem Kraftwerk und der Ortslage Frenz und zwischen der Kippe Distelrath und der Ortslage Weisweiler.

Die „potenzielle natürliche Vegetation“, d.h. die natürliche Vegetation, die sich nach Aufhören des menschlichen Einflusses auf den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Standorten einstellen würde, gibt u.a. Hinweise auf die Planung und Ausführung landschaftspflegerischer Maßnahmen im Gebiet, z.B. in Bezug auf das dabei zu verwendende Gehölzspektrum.

Auf den noch weitgehend unveränderten Böden (s.o.) wäre das der für die Niederrheinische Bucht typische Maiglöckchen-Perlgras-Buchenwald. Auf den sandigeren Standorten (Bereich um die BAB 4) wäre das der in Bezug auf die Basen- und Nährstoffversorgung etwas anspruchslosere Flattergras-Buchenwald in dem neben der Buche vereinzelt nur Stieleiche und Traubeneiche vorkommen. Auf den Rekultivierungsböden ist langfristig eine ganz ähnliche Vegetationsentwicklung zu erwarten, da für die Rekultivierung die gleichen oberen Bodenschichten verwendet worden sind<sup>113</sup>.

---

<sup>111</sup> Schriftenreihe für Vegetationskunde, Heft 6, Vegetationskarte der Bundesrepublik Deutschland 1:200.000 – Potenzielle natürliche Vegetation – Blatt CC 5502 Köln – Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und Landschaftspflege, Bonn-Bad Godesberg 1973

<sup>112</sup> Angaben nach: Deutscher Planungsatlas, Band I, Nordrhein-Westfalen, Lieferung 3, Vegetation – Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1972

<sup>113</sup> Angaben zur „potenziellen natürlichen Vegetation“ nach: Schriftenreihe für Vegetationskunde, Heft 6, Vegetationskarte der Bundesrepublik Deutschland 1:200 000 – Potenzielle natürliche Vegetation – Blatt CC 5502 Köln – Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und Landschaftspflege, Bonn-Bad Godesberg 1973

### 5.4.3. Vegetation und Fauna

Im Untersuchungsgebiet besteht derzeit noch ein großer landschaftlicher Freiflächenanteil (ca. 63 % der Fläche des erweiterten Untersuchungsbereichs Weisweiler). Davon sind jedoch ein Teil der Flächen, insbesondere im näheren Umfeld des Kraftwerks Weisweiler, voraussichtlich kurz- bis mittelfristig bebautes Bauerwartungsland (gewerbliche Bauflächen gem. FNP und insbesondere Industriegebiete gem. den rechtskräftigen B-Plänen 205 und 262).

Von der bisher geplanten Bebauung werden die für den lokalen und überörtlichen Biotopverbund wichtigen, bandartigen Freiraum- und Biotopstrukturen im Wesentlichen nicht berührt. Dabei handelt es sich insbesondere um den Freiraumkorridor im Westen des Planungsgebietes zwischen den beiden regional bedeutsamen Biotopkomplexen im Bereich Blausteinsee und im Bereich der Indeaue (regionaler Grünzug im Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Aachen; vgl. auch Grünzug Bördenlandschaft gem. Leitbild Stadtentwicklung, Stadt Eschweiler). Des Weiteren handelt es sich um die bandartigen Wald- und Gehölzstrukturen zwischen der Kraftwerksreststoff-Deponie I im Nord-Osten des Untersuchungsgebietes und den überwiegend waldartigen Biotopflächen im Süd-Westen des IGP Eschweiler (als Geschützte Landschaftsbestandteile und Landschaftsschutzgebiet gemäß Landschaftsplan VII der StädteRegion Aachen geschützt).

Zwischen der lokalen Biotopverbundachse in Form der o.g. bandartigen Wald- und Gehölzstrukturen besteht außerhalb des erweiterten Untersuchungsgebietes durch die landschaftliche Verbindung über die rekultivierte Kraftwerksreststoff-Deponie I eine Verknüpfung zum neuen Indetal im Norden. Über vorhandene sowie geplante „Trittsteine“ gibt es eine Verknüpfung zum Biotopkomplex im Bereich Blausteinsee im Nord-Westen (vgl. a. Landschaftsplan VII → Ziel „Biotopentwicklung“).

Im Süd-Westen reicht die o.g. lokale Biotopverbundachse bis an den großen Freiraumkorridor des o.g. regionalen Grünzugs, in dem in diesem Bereich das renaturierte Dürwisser Fließ und die unter Landschaftsschutz stehende Kippe Distelrath liegen. Hier wird der Biotopverbund jedoch durch die Barrierewirkung der L 11 / L 264 und der BAB 4 erheblich beeinträchtigt. Unter diesen Straßen bestehen hier derzeit nur wenige suboptimale Durchlässe.

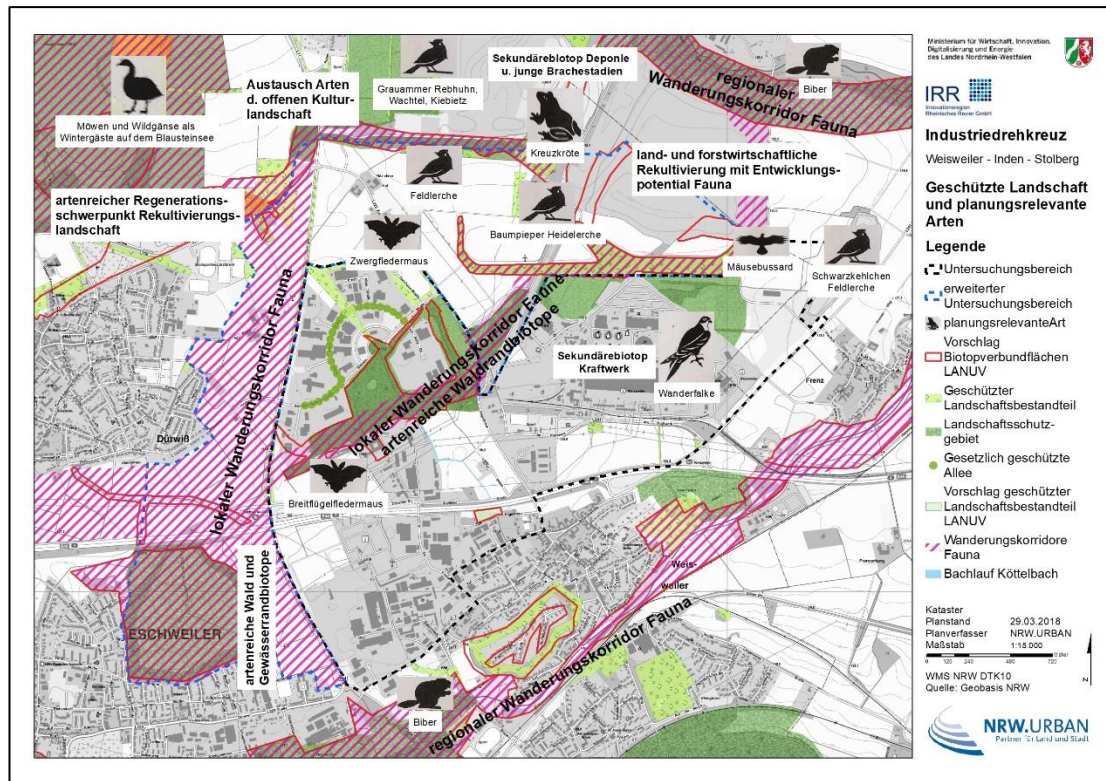


Abbildung 49: Geschützte Landschaft und planungsrelevante Arten (NRW.URBAN März 2018)

Das Biotopangebot im Untersuchungsgebiet ist, wenn auch teilweise nur auf kleinen Flächen, verhältnismäßig differenziert:

- Landwirtschaftlich genutztes Offenland mit Baumreihen, vereinzelt Feldhecken und Feldgehölze sowie kleinflächigen Grünlandanteilen vorwiegend an Gehöften (östlich Dürwiß, der Bereich um die Lohner Höfe, auf und östlich der Distelrather Kippe, an der BAB 4 und östlich der Kraftwerksreststoff-Deponie I).
- Gräben und andere Kleingewässer (Dürwisser Fließ, Teich bei „Haus Barbara“ und andere Kleingewässer am Südrand des IGP Eschweiler, Graben südlich der Kippe Weisweiler Nord, periodisch wasserführende Gräben i. d. Feldflur östlich Dürwiß und im Bereich IGP Eschweiler, mehrere Rückhaltebecken mit Biotopfunktion).
- Waldartige Gehölzbänder und Wald (Haldenböschungen Kippe Distelrath, Böschungen Kippe Weisweiler Nord und Waldflächen im IGP Eschweiler, Böschungen Kraftwerksreststoff-Deponie I, Randflächen Kohleband-Trasse und Erschließungstrasse Deponie Inden II).

- Halboffene Landschaftsteile mit jungen Rekultivierungsforsten und jungen bis mittelalten Brachestadien (nördlicher Teil Kraftwerksreststoff-Deponie I, Flächen am südöstlichen Rand der Deponie Inden II, kleinflächige Randbereiche des Kraftwerksgeländes, Flächen an der BAB 4).
- Größere Fließ- und Stillgewässer im näheren Umfeld (Blausteinsee, neue Inde).

Als Einschränkungen für die Biotopqualitäten sind zu nennen: Das überwiegend junge Alter der Gehölzstrukturen (Anpflanzungen, Aufforstungen älter als 30 Jahre sind die Ausnahme) und die mäßige Naturnähe der Gehölzartenzusammensetzung (hoher Anteil nicht standortheimischer Vorwaldarten wie Hybrid-Pappeln, Roterle, Robinie in den Aufforstungen). Dementsprechend fehlen Altgehölze und naturnahe Bestände mit Waldschlussgesellschaften. Teile der jungen Aufforstungen sind floristisch verarmt, da sich in ihnen massenhaft die invasive Art Landreitgras ausgebreitet hat oder da sie sich über einen längeren Zeitraum im Dickungsstadium befinden. Negative Auswirkungen auf die relativ schmalen, bandartigen Biotopverbundflächen hat auch die teilweise sehr intensive Landwirtschaft.

Trotz der o.g. Einschränkungen sind entsprechend dem o.g. Biotopspektrum relativ vielfältige (Teil-) Habitate für wildlebende Tierarten vorhanden. Das bedingt eine verhältnismäßig große Artenvielfalt. Deshalb haben viele Vogelarten mit teilweise sehr unterschiedlichen Lebensraumansprüchen im erweiterten Untersuchungsgebiet und im angrenzenden Umfeld Brut-, Nahrungs-, Rast-, und Überwinterungshabitate, darunter zahlreiche streng geschützte und „planungsrelevante“ Arten. Aus der Familie der streng geschützten und „planungsrelevanten“ Fledermäuse hat die Zwergfledermaus im erweiterten Untersuchungsgebiet einzelne Quartiere und nutzt Teile auch als Jagdhabitat. Fernwandernde Fledermausarten durchqueren im Herbst regelmäßig das Planungsgebiet.

In der **Tabelle im Anhang** (Anlagenband Anlage 28) sind die im erweiterten Untersuchungsgebiet ab dem Jahr 2000 beobachteten, besonders und streng geschützten bzw. „planungsrelevanten“ Tierarten mit Vorkommensorten und Habitaten aufgeführt, sofern sie nach aktuellem Kenntnisstand noch heute vorkommen oder mit hoher

Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind. Bei diesen „Planungsrelevanten Arten in Nordrhein-Westfalen“<sup>114</sup> handelt es sich um eine von LANUV NRW vorgenommene und fortlaufend aktualisierte, naturschutzfachlich begründete Auswahl der geschützten europäischen Arten, insbesondere aus den FFH-Anhang-IV-Arten und den Arten der EU – Vogelschutzrichtlinie, die in Nordrhein-Westfalen rezente, bodenständige Vorkommen haben bzw. um regelmäßige Durchzügler und Wintergäste. Diese Arten sind bei der naturschutzrechtlich geforderten Artenschutzprüfung im Rahmen von weiteren Planungen und Maßnahmen im Sinne einer „Art-für-Art-Betrachtung“ weiter zu prüfen.

#### 5.4.4. Landschaftsplan

Im Bereich des Untersuchungsgebietes gelten außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und im Geltungsbereich von Bebauungsplänen, soweit sie eine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung oder Grünfläche festsetzen, die Landschaftspläne VII „Eschweiler / Alsdorf“ (nördlich BAB 4) und III „Eschweiler / Stolberg“ (südlich BAB 4)<sup>115</sup>. Die Zuständigkeit für die Landschaftsplanung liegt bei der StädteRegion Aachen.

Die o.g. Landschaftspläne stellen für die Freiflächen im Untersuchungsgebiet weit überwiegend das Ziel „Anreicherung“ (Entwicklungsziel 2: „Anreicherung einer Landschaft mit natürlichen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen“) dar. Das betrifft fast ausnahmslos alle landwirtschaftlich genutzten Flächen im Untersuchungsgebiet, bei denen infolge der in der Regel intensiven Nutzung ein Nachholbedarf an gliedernden und belebenden Landschaftselementen besteht.

Die zweitgrößte Flächeneinheit der landschaftsplanerischen Entwicklungsziele stellt das Ziel „Erhaltung“ (Entwicklungsziel 1: „Erhaltung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft“) dar. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um die Waldbestände oder waldartigen Gehölzbestände im Untersuchungsgebiet, die gleichzeitig

---

<sup>114</sup> Vgl. allgemeine Informationen zu den „Planungsrelevanten Arten in Nordrhein-Westfalen“ in Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen; Vorkommen, Erhaltungszustand, Gefährdungen, Maßnahmen; Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Dezember 2015

<sup>115</sup> Landschaftsplan VII – Eschweiler / Alsdorf – StädteRegion Aachen, Stand 15.10.2014; Landschaftsplan III – Eschweiler-Stolberg- (incl. 1. – 3. Änderung) - Der Landrat des Kreises Aachen, Stand 15.10.2004



auch fast vollständig als Landschaftsschutzgebiete oder Geschützte Landschaftsbestandteile geschützt werden. Diese Wald- und Gehölzbestände sind fast vollständig im Zuge der Rekultivierung der Bergbaufolgelandschaft entstanden und sind in der Regel nicht älter als 30 Jahre. Sie haben keine besondere floristische Bedeutung und sind nur mäßig naturnah. Dennoch haben sie in dieser noch verhältnismäßig jungen und überwiegend intensiv genutzten Landschaft eine besondere Bedeutung als Rückzugs- und Wiederansiedlungsort für Tiere und Pflanzen sowie als Grundgerüst des Biotopverbundes. In dieser Gebietskulisse des Erhaltungsziels und des besonderen Flächenschutzes kommt dementsprechend auch der noch andauernde Reparaturbedarf der Landschaft zum Ausdruck. Der Schutzzweck der geschützten Flächen ist u.a. die Wiederherstellung der Landschaft.

- Für den im Untersuchungsgebiet liegenden Teil der Kraftwerksreststoff-Deponie I ist das Ziel „Wiederherstellung“ (Entwicklungsziel 3: „Wiederherstellung einer in ihrem Wirkungsgefüge, ihrem Erscheinungsbild oder ihrer Oberflächenstruktur geschädigten oder stark vernachlässigten Landschaft“) dargestellt worden. Zum Zeitpunkt der Rechtskraft des betreffenden Landschaftsplan VII war die Rekultivierung der Deponie noch nicht abgeschlossen. Inzwischen ist die Rekultivierung erfolgt. Es handelt sich überwiegend um ein noch sehr junges Rekultivierungsstadium.

- Von flächenmäßig untergeordneter Bedeutung sind Flächen mit dem Ziel der „Temporären Erhaltung“ und dem Ziel „Biotopentwicklung“. Das Ziel „Temporäre Erhaltung“ wird für Teilflächen unmittelbar nördlich des aktiven Kraftwerksgeländes und der MVA Weisweiler sowie an der BAB 4 dargestellt. Diese Flächen sind im Flächennutzungsplan der Stadt Eschweiler als gewerbliche Bauflächen oder Flächen für Versorgungsanlagen (hier: Elektrizität / Abfall) dargestellt. Die Zielfestsetzung dient der Erhaltung des derzeitigen Landschaftszustandes bis zur Realisierung der Bauleitplanung und soll die landschaftsgerechte Einbindung der späteren Bebauung in die Landschaft sicherstellen. Die Darstellung des Ziels „Temporäre Erhaltung“ tritt mit der Rechtskraft eines nachfolgenden Bebauungsplans für die betreffende Fläche außer Kraft. Das Ziel „Biotopentwicklung“ ist im Nordwesten des Planungsgebietes kleinflächig im Bereich einer geplanten Biotopverbundfläche zwischen den Freiflächenkorridoren des IGP Eschweiler und den geschützten Flächen im Süd-Osten des Blausteinsees dargestellt worden.

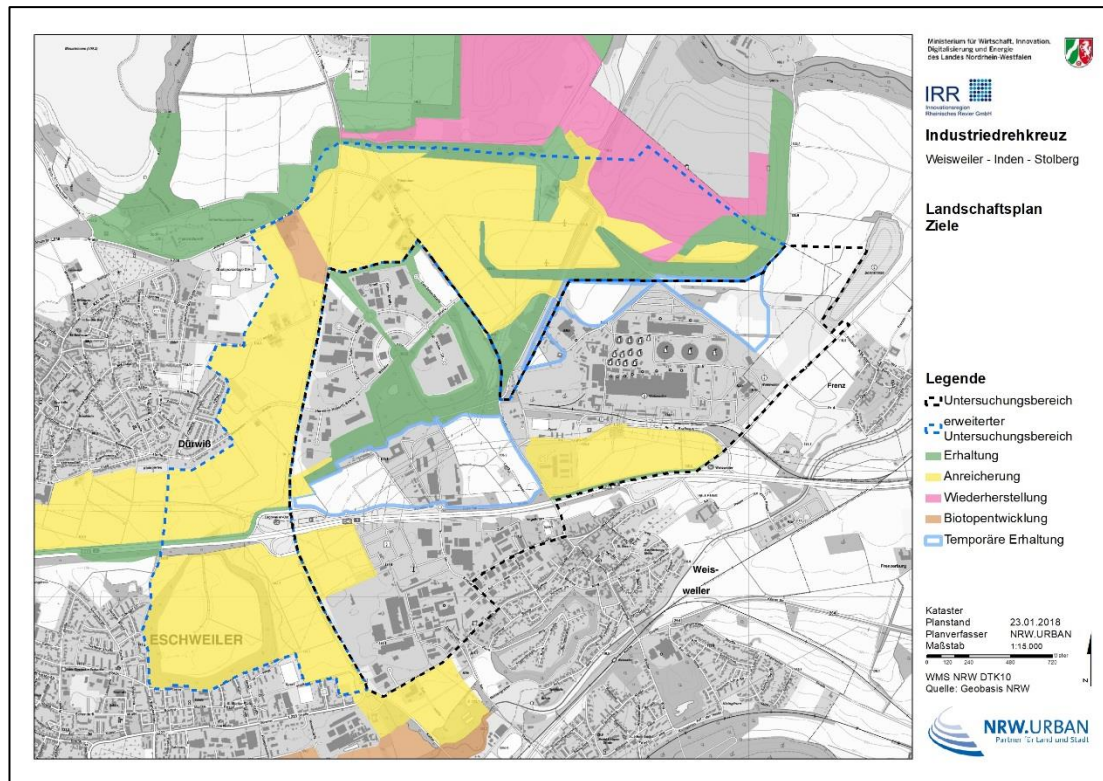


Abbildung 50: Entwicklungsziele Landschaftsplan – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Jan. 2018)

Die Landschaftspläne setzen für das Untersuchungsgebiet sowohl in Bezug auf die Flächengröße als auch in Bezug auf die Anzahl nur geringe Maßnahmen zur Neuschaffung von gliedernden und belebenden Landschaftselementen fest. In diese „Lücke“ zwischen dem vorherrschenden Ziel „Anreicherung“ und der mittelfristig suboptimalen Zielerreichung durch die wenigen bisher vorgesehenen Maßnahmen passen landschaftspflegerische Maßnahmen in Form von Kompensationsmaßnahmen, wie sie im Zuge der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/ Ausgleichsregelung bei der Umnutzung und gewerblich-industriellen Weiterentwicklung des Kraftwerksstandortes Weisweiler und Nachbarflächen erforderlich werden. Die Lenkung von Kompensationsmaßnahmen die in den Landschaftsplänen als Anreicherungsflächen dargestellten Räume wäre vor diesem Hintergrund sinnvoll und wünschenswert.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass sich die StädteRegion Aachen als Träger der Landschaftsplanung gegenüber allen Grundstückseigentümern zu einem weitgehenden Vertrauensschutz in Bezug auf die Inanspruchnahme von Grundstücken für landschaftspflegerische Zwecke bei der Umsetzung der Landschaftspläne verpflichtet hat. Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen sollen ausschließlich im Einvernehmen mit den Grundstückseigentümern bzw. auf dem Wege des Vertragsnaturschutzes umgesetzt werden. Ohne die Einwilligung der betroffenen

Grundstückseigentümer, insbesondere der Landwirte, ist eine Nutzungsänderung ausgeschlossen (Ausschluss der Begründung eines besonderen Duldungsverhältnisses). Das gilt auch für kommunale, an Landwirte verpachtete Flächen.

Aufgrund dieser in der Region gewachsenen Kooperation mit den Grundstückseigentümern, insbesondere den landwirtschaftlichen Flächeneigentümern und -nutzern, ist es sinnvoll und nach derzeitiger Einschätzung auch erforderlich im Zusammenhang mit der Umnutzung des Standortes Weisweiler und Nachbarflächen frühzeitig ein landschaftspflegerisches Kompensationskonzept zu entwickeln, mit den betroffenen Grundstückseigentümern und -nutzern abzustimmen und die Umsetzung vorausschauend, z.B. durch entsprechendes Grundstücksmanagement, vorzubereiten.

#### **Eckpunkte Ökologische Ersteinschätzung – Standort Weisweiler:**

- Die Besonderheiten der Vornutzung sind im erweiterten Untersuchungsraum deutlich sichtbar.
- Das Biotopangebot ist – wenn auch zum Teil lediglich kleinflächig – dennoch differenziert.
- Vorhandene Frischluftschneisen und Durchlüftungsmöglichkeiten sollten im Zuge einer Neuentwicklung Beachtung finden.
- Der überwiegende Flächenanteil der Böden ist als Bergbaufolgelandschaft zu definieren. Ein kleinerer Teil sind typische, gewachsene Böden der Börde.
- Der gültige Landschaftsplan setzt für Teilbereiche des erweiterten Untersuchungsgebiets bereits Ziele fest.

## 5.5. Planerische Rahmenbedingungen – Stolberg

### Landes- und Regionalplanung

Zur Landesplanung wird auf die Darstellung zur Bestandsaufnahme im Bereich Weisweiler verwiesen (siehe Kapitel 5.1). Auf Regionalplanebene<sup>116</sup> ist der Stolberger Standort als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“ dargestellt. Nördlich und südwestlich grenzen „Waldbereiche“ mit der Funktion „Schutz der Natur“ an. Im Westen grenzen „Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche“ an, die ebenfalls die Funktion „Schutz der Natur“ aufweisen. Östlich des Untersuchungsgebietes ist im Bereich der Indeae ein Regionaler Grünzug vorzufinden. Südlich des Standortes ist auf Regionalplanebene ein „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“ dargestellt.

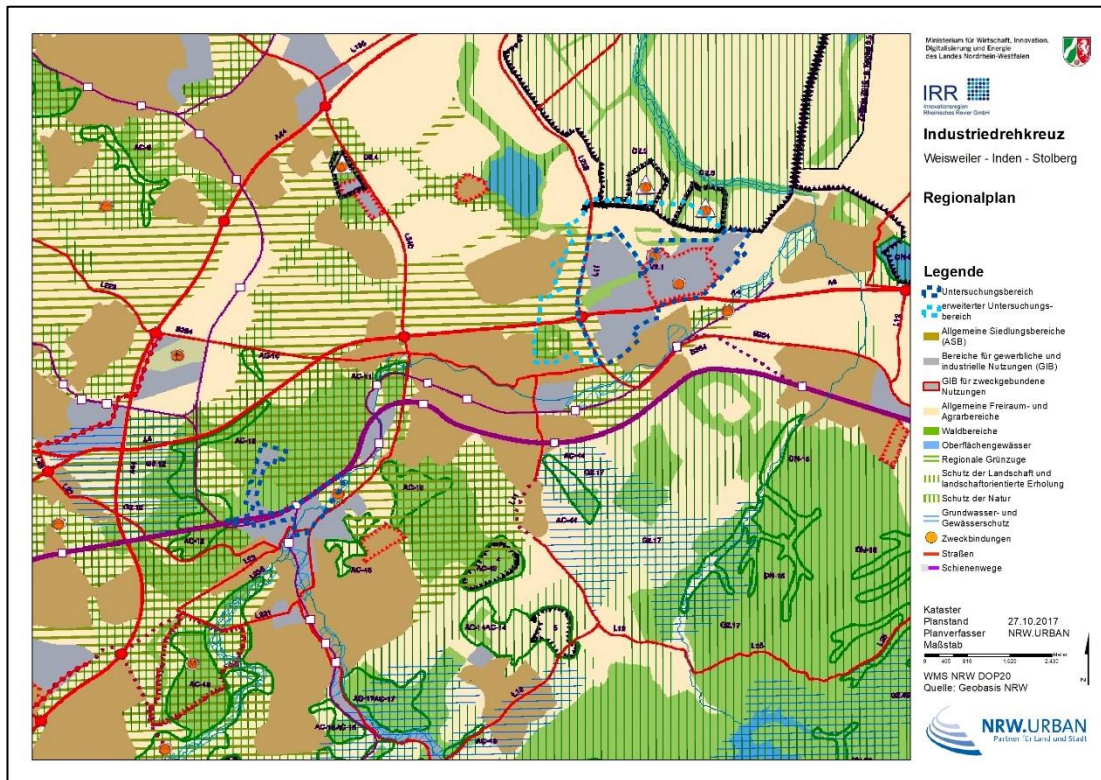


Abbildung 51: Ausschnitt Regionalplan (NRW.URBAN Okt. 2017)

Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes<sup>117</sup> ist ein Großteil des Untersuchungsgebietes als Bahnanlagen und als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Neben kleineren Flächen für die Forstwirtschaft ist der Großteil des Gewerbegebietes „Camp Astrid“ als gewerbliche Bauflächen ausgewiesen. Der Bereich rund um den Stolberger

<sup>116</sup> Bekanntmachung des Gebietsentwicklungsplans (GEP) im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen (GV. NRW.) Nr.26 vom 10. Juni 2003, S.301

<sup>117</sup> [https://www.stolberg.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=867261](https://www.stolberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=867261)



Hauptbahnhof ist auf FNP-Ebene als Bahnanlagenflächen, gewerbliche Bauflächen oder Industriegebiete dargestellt. Lediglich ein kleiner Bereich im Südosten des Untersuchungsgebietes ist als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen.

Umgeben ist der Stolberger Standort durch große Waldflächen im Westen und Norden sowie durch gewerbliche Bauflächen im Süden. Südöstlich des Standortes grenzt eine Versorgungsfläche für Abwasser (Kläranlage Stolberg) an.

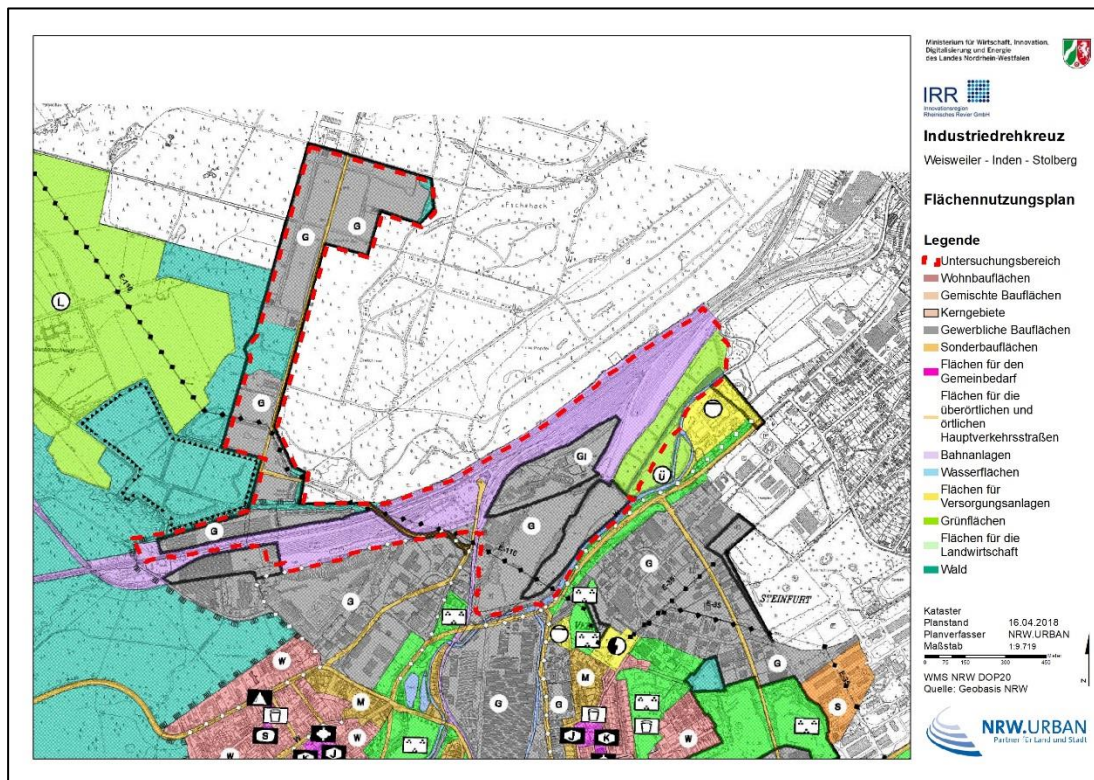


Abbildung 52: Ausschnitt Flächennutzungsplan Stolberg (NRW.URBAN Apr. 2018)

Das Nutzungskonzept (vgl. Kapitel 8.4) sieht primär die Realisierung eines Railport-Terminals mit ergänzenden gewerblichen, logistikorientierten Nutzungen im Untersuchungsbereich vor, so wie dies bereits in der Diskussion ist<sup>118</sup>. Diese Entwicklung ist mit der Darstellung im Regionalplan und im Flächennutzungsplan für den größten Teil der im Nutzungskonzept dargestellten Gewerbeflächen heute schon realisierbar, weshalb kein Änderungsverfahren für die angestrebte Folgenutzung auf dem Standort notwendig ist.

<sup>118</sup> <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/stolberg/die-euregiobahn-wird-unter-strom-gesetzt-1.1817021>



## Bebauungspläne

Für das Gewerbegebiet „Camp Astrid“ gilt Planungsrecht durch den Bebauungsplan Nr. 128. Der Bebauungsplan weist im mittleren Bereich des Gebietes eine Waldfläche auf, die Camp Astrid teilt und in der ein Feuchtbiotop mit einem kleinen Teich liegt. Weitere Grünflächen befinden sich im südlichen und nordöstlichen Bereich des Gebietes. Die übrigen Flächen sind als Gewerbegebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,8 gemäß §19 (1) BauNVO festgesetzt. Im Gewerbegebiet Camp Astrid sind noch Flächen von rd. 5,3 ha verfügbar, die aktuell weder vermarktet noch reserviert sind (Stand März 2018; siehe Kapitel 8.4).

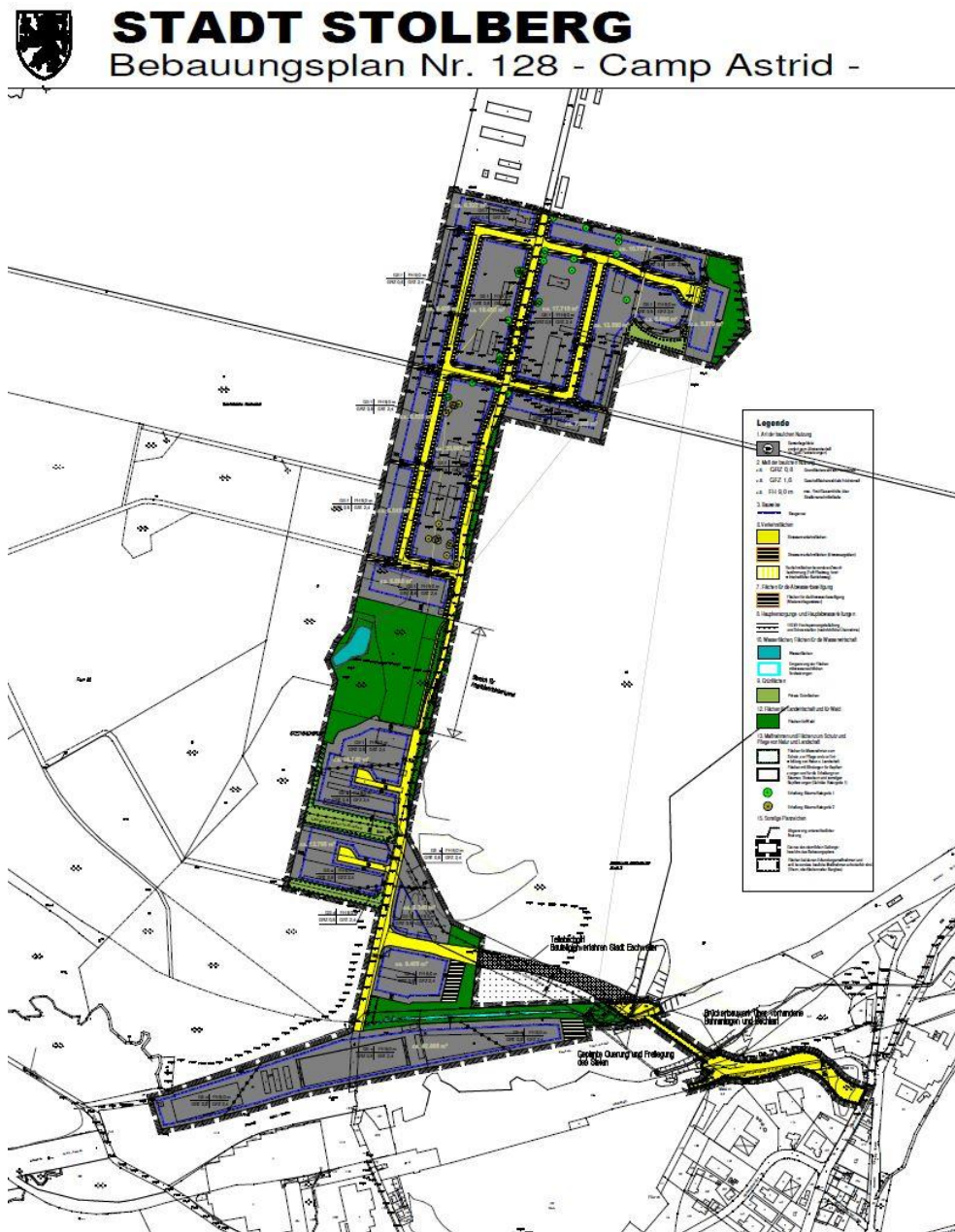


Abbildung 53: Bebauungsplan Nr. 128

Der Bebauungsplan Nr. 128 ist der einzige rechtskräftige Bebauungsplan im Untersuchungsbereich. Aus diesem Grund ist die Aufstellung weiterer Bebauungspläne, insbesondere für die südlich der Bahnlinie befindlichen Flächen, Voraussetzung für eine geordnete Neunutzung des Standortes.

#### **Eckpunkte Planerische Rahmenbedingungen – Standort Stolberg:**

- Die Darstellung des Untersuchungsbereiches in der Regionalplanung gibt Raum für die zukünftig angestrebten Nutzungen.
- Dies gilt auch für die bestehenden Darstellungen im Flächennutzungsplan der Kupferstadt Stolberg.
- Für eine gewünschte Neuentwicklung und Neuordnung von Flächen wird die Aufstellung weiterer Bebauungspläne notwendig.

## **5.6. Gebäudebestand und Erschließung – Stolberg**

Der Stolberger Standort umfasst insgesamt eine Fläche von rund 98 ha, wovon rund 30 ha zum Gewerbegebiet Camp Astrid zählen. Auf Camp Astrid haben sich in den letzten 10 Jahren eine Reihe von Gewerbebetrieben angesiedelt. Auf einer Fläche von 5,7 ha wurden Photovoltaikanlagen errichtet. Im März 2018 befanden sich noch rd. 5,3 ha in der Vermarktung<sup>119</sup>.

<sup>119</sup> Camp Astrid GmbH & Co. KG (2015): Grundstücksangebote. Stolberg. [http://www.camp-astrid.net/gas/M0023\\_Das\\_Grundstuecksangebot.html](http://www.camp-astrid.net/gas/M0023_Das_Grundstuecksangebot.html); Aussage Kupferstadt Stolberg vom 20.03.2018

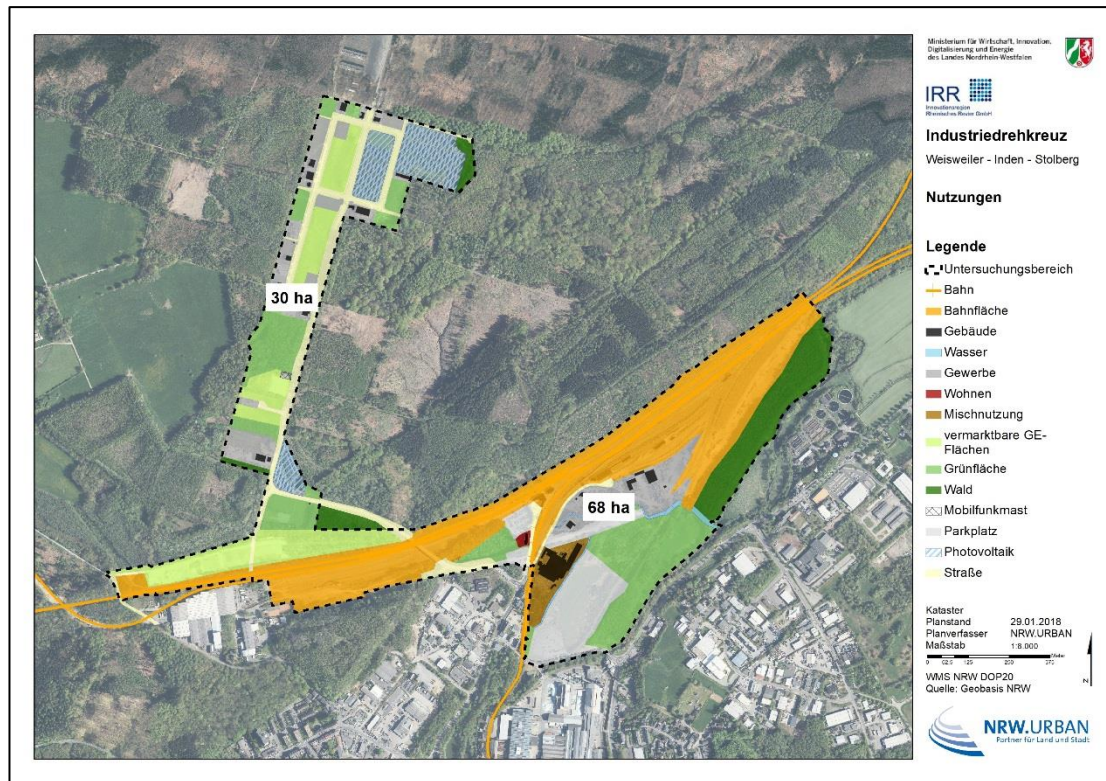


Abbildung 54: Nutzungsplan - Standort Stolberg (NRW.URBAN Jan. 2018)

Der größte Teil des Untersuchungsgebiets ist mit 31 ha, d.h. rund 32 %, durch Bahnflächen und Gleisanlagen belegt. Während sich das Hauptgebäude des Bahnhofs Stolberg nach Renovierung attraktiv präsentiert, vermitteln eine Reihe von angrenzenden Hallenbauten den Eindruck einer Minder- oder Restnutzung.

Auch auf den südlich der Bahnfläche angrenzenden Gewerbeflächen befinden sich zum Teil sanierungsbedürftige Gebäude. Auch die hier vorhandenen Flächen verschiedener Autohändler, durchsetzt mit abbruchreifen Gebäuden und Brachflächen, rufen nach einer städtebaulichen Neuordnung. Im Untersuchungsgebiet befinden sich zum Beispiel auch die ehemaligen Gebäude der Fa. Feuerfeste Peters, Stolberg<sup>120</sup>, die heute verfallen sind.

### 5.6.1. Innere und äußere Erschließung

#### Verkehrliche Erschließung

Die Anbindung des Standortes Stolberg an die Schiene ist sehr gut. Der Untersuchungsraum liegt direkt an der Haupttrasse der Deutschen Bahn von Aachen nach

<sup>120</sup> <http://www.peters-feuerfest.de/geschichte/>

Köln. Zusätzlich wird der Standort durch die Euregiobahn bedient. Wie oben bereits angesprochen, hat Stolberg auch eine Funktion im Güterverkehr. Der Stolberger Hauptbahnhof ist schon heute mit 1,5 Mio. Tonnen Umschlag pro Jahr der wichtigste und größte Umschlagplatz für Güter in der Region Aachen (überwiegend Schüttgüter und Rohstoffe)<sup>121</sup>. Nach einer Untersuchung von IVV, die im Rahmen dieser Studie beauftragt und durchgeführt wurde, ist Folgendes feststellbar: Auf dem Streckenabschnitt Aachen – Düren – Köln wird prognostiziert, dass sich die Güterzugzahlen bis zum Jahr 2030 um das Vierfache erhöhen werden<sup>122</sup>. Aufgrund der Tatsache, dass die meisten Züge über die sog. Montzenroute bei Aachen die Grenze überqueren, wird in Untersuchungen von der Annahme ausgegangen, dass der Großteil der Güterzüge ihre Quellen und Ziele am Hafen Antwerpen haben. So wird ein Zusammenhang zwischen der Güterentwicklung am Hafen Antwerpen und den Güterbelastungen der grenzüberschreitenden Hinterlandverbindungen hergestellt<sup>123</sup>.

Diese erhebliche Mehrbelastung der Schieneninfrastruktur im Bereich Aachen – Köln kann nur durch eine Ertüchtigung bzw. einen Ausbau der Infrastruktur bewältigt werden. Dafür sind eine Vielzahl von Maßnahmen in der Diskussion. Eine genannte Maßnahme ist der Ausbau der Rheydter Kurve mit einer prognostizierten Entlastung von 50 Zügen/ Tag. Eine weitere Entlastung könnte über das dritte Gleis Burtscheider Viadukt und anderes erreicht werden<sup>124</sup>. Der Bahnstandsstandort Stolberg weist durch die Möglichkeiten, dort auch Langzüge abfertigen zu können und als perspektivischer Umschlagplatz an den Trassen zu den ZARA-Häfen Wachstumspotenziale auf.

Die Erschließung des Untersuchungsgebietes für den motorisierten Verkehr ist eher unattraktiv, da die Kupferstadt Stolberg keinen in unmittelbarer Nähe befindlichen Autobahnanschluss hat. Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle Eschweiler-West der BAB 4 befindet sich in gut 6 km Entfernung. Dies hat zur Folge, dass alle Ziel- und Quellverkehre der BAB 4 über die L 238 geführt werden, um von und nach Stolberg zu gelangen. Unter anderem dadurch ist der Knotenpunkt Eschweiler-West be-

---

<sup>121</sup> Angaben der Kupferstadt Stolberg 15.06.2018]

<sup>122</sup> Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2018): Verkehrsgutachten im Rahmen der Machbarkeitsstudie. Aachen

<sup>123</sup> VIA Consulting & Development GmbH, SMA und Partner AG, Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2017): Ertüchtigung des Bahnknotens Aachen. S. 18 ff.. Aachen.

<sup>124</sup> Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2018): Verkehrsgutachten im Rahmen der Machbarkeitsstudie. Aachen.



reits heute in den Spitzenstunden in mehreren Fahrströmen beidseits der BAB 4 überlastet<sup>125</sup>. Eine Steigerung der Attraktivität könnte durch einen neuen Autobahnanschluss an die westlich des Standortes gelegene BAB 44 in Höhe Eilendorf, südlich des Aachener Kreuzes, erreicht werden, der jedoch nicht konfliktfrei vom Untersuchungsstandort erreicht werden kann und für die wichtige Fahrtrichtung Köln mit einem erheblichen Umweg im Vergleich zur Fahrt in Richtung Anschlussstelle Eschweiler-West verbunden ist. Der 3. BA der L238n hilft die Eschweiler Straße in Stolberg und die Stolberger Straße in Eschweiler-Pumpe insbesondere vom LKW-Verkehr deutlich zu entlasten. Zudem kann über den 3. BA der LKW-Verkehr des Gewerbegebietes ohne Störung und Belastung von Anwohnern in Richtung BAB 4 abgeleitet werden. Die ersten beiden Bauabschnitte der L 238 enden derzeit in Eschweiler-Pumpe, was sowohl für den Verkehrsfluss und die Fahrtzeiten als auch für die dort wohnende Bevölkerung problematisch ist. Zusatz: Aktuell ist dieses Thema im Kontext mit dem Projekt "L221n Ortsumgehung Eilendorf" samt Autobahnanschluss an die A44 im Gespräch.<sup>126</sup>

Die interne Erschließung ist heute ausgerichtet auf die bestehende Nutzung. Im Hinblick auf eine mögliche Folgenutzung muss diese ergänzt oder zum Teil auch neu aufgebaut werden.

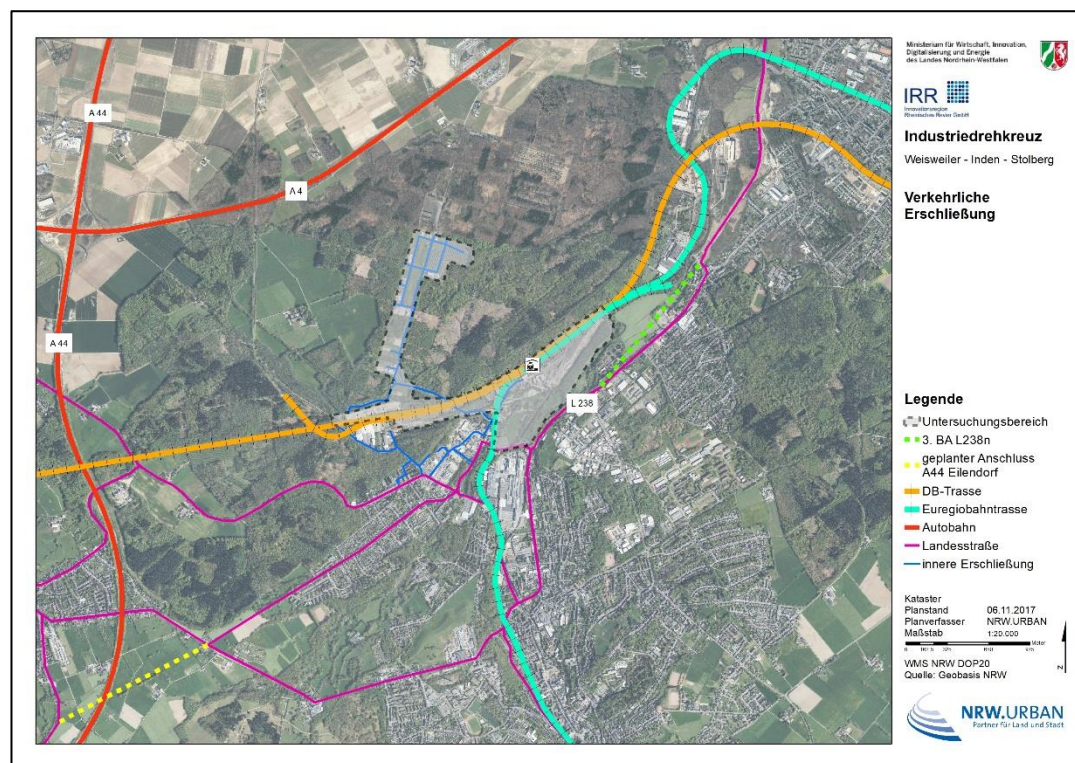


Abbildung 55: verkehrliche Erschließung - Standort Stolberg (NRW.URBAN Nov. 2017)

<sup>125</sup> Vgl. FN 109.

<sup>126</sup> <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/auch-stolberg-will-in-eilendorf-auf-die-a44-1.1893125>



## Öffentlicher Kanal (Schmutz- und Regenwasser)

Auf der Untersuchungsfläche befindet sich ein öffentliches Kanalnetz der Stadt Stolberg. Das derzeitige öffentliche Entwässerungssystem besteht zum großen Teil aus einem Mischwassersystem im Freigefälle, das zur Kläranlage Stolberg-Steinfurt an der Eschweilerstrasse in Stolberg entwässert. Es besteht eine hohe hydraulische Auslastung des Entwässerungsnetzes. Auf Grund der topographischen Lage des Standortes ist auch eine Druckleitung zur Entwässerung in Teilbereichen (Gewerbegebiet Camp Astrid) notwendig. Teilweise liegt parallel zur vorhandenen Entwässerung eine Druckleitung (Abführung Haldenwasser aus den Vegla-Poldern), die in der Kläranlage Stolberg-Steinfurt endet. Bei einer Verdichtung des Versiegelungsgrades sind technische Lösungen über eventuelle Drosselungen zur Einleitung in den öffentlichen Kanal anzudenken (Stauraumkanal, Rückhaltebecken, Versickerung etc.). Die unterschiedlichen Varianten sind fachgutachterlich auf Realisierbarkeit zu prüfen.

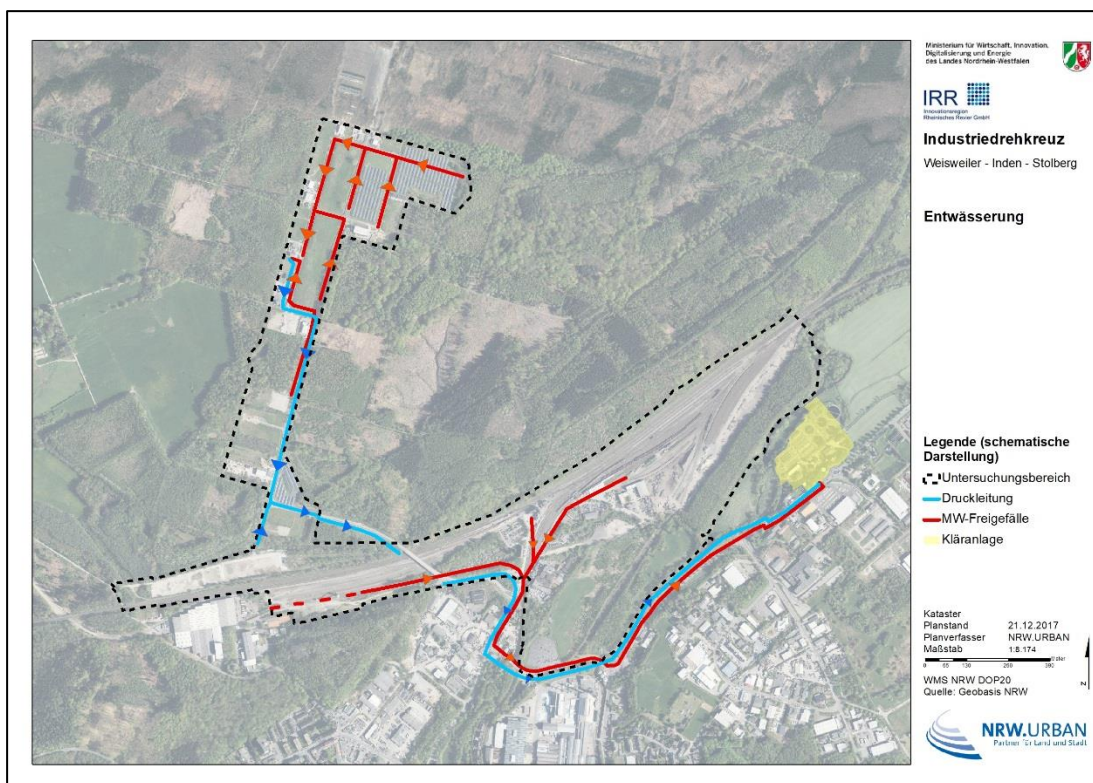


Abbildung 56: Entwässerung - Standort Stolberg (NRW.URBAN Dez. 2017)

### 5.6.2. Allgemeine technische Infrastruktur

Der Untersuchungsbereich ist mit allen notwendigen technischen Infrastrukturanlagen wie Frischwasser, Strom, Fernmeldewesen, Gas und Fernwärme versorgt und an das Telekommunikationsnetz der Deutschen Telekom angeschlossen. Die vorhandenen Anlagen verfügen noch über ausreichend Kapazitäten.

## RWE AG

Im Planungsbereich quert eine oberirdische Hochspannungsfreileitung von Nordwesten nach Südosten. Die Breite des Schutzstreifens ist im Wesentlichen vom Masttyp, der aufliegenden Beseilung, den eingesetzten Isolatorketten und dem Mastabstand abhängig. Die Breite des Schutzstreifens bei überirdisch gespannten Leitungen kann bis zu 30 Metern betragen, in der mittig die Leitungsmasten einschließlich Leitungen zu führen sind.

Innerhalb des Schutzstreifens dürfen in der Regel ohne Zustimmung des Betreibers keine baulichen und sonstigen Anlagen errichtet werden. Im Schutzstreifen dürfen keine Bäume und Sträucher angepflanzt werden, die durch ihr Wachstum den Bestand oder den Betrieb der Leitungen beeinträchtigen. Die Grundstücke müssen zum Zwecke des Baues, des Betriebes und der Unterhaltung der Leitungen jederzeit benutzt, betreten und befahren werden können.

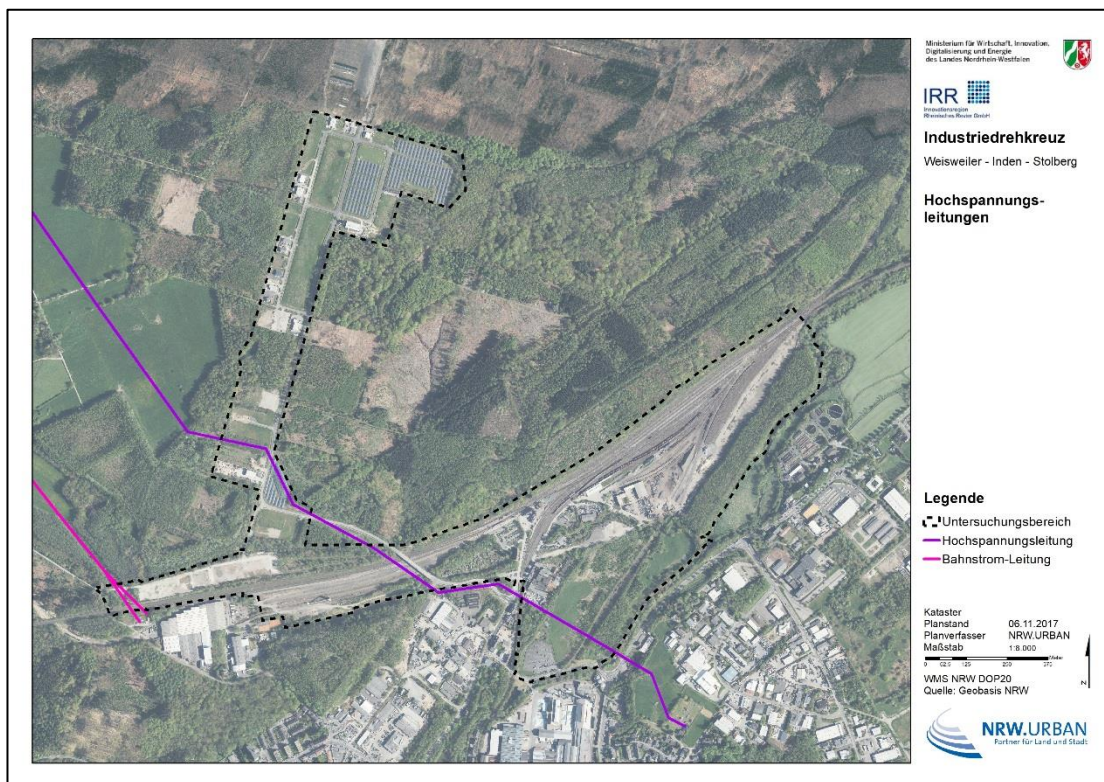


Abbildung 57: Hochspannungsleitungen - Standort Stolberg (NRW.URBAN Sep. 2017)



## Thyssengas GmbH

Im südlichen Bereich außerhalb des Untersuchungsbereiches liegt eine Gasfernleitung von der Thyssengas GmbH (inkl. Begleitkabel). Sie hat einen Schutzstreifen von insgesamt 8 m. Innerhalb dieses Schutzstreifens sind Oberflächenbefestigungen in Beton, die Errichtung von baulichen Anlagen und Dauerstellplätzen, sowie die Lagerung von schwertransportablen Materialien nicht zulässig. Eine Vielzahl an Maßnahmen, wie landwirtschaftliche Bodenbearbeitungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Verlegung von Leitungen oder Kanälen oder Erdarbeiten mit Maschinen sind genehmigungspflichtig. Bei der Anpflanzung von Einzelbäumen ist ein Abstand von mindestens 5 m beiderseits der Leitungsaußenkante einzuhalten.



Abbildung 58: Hauptleitungen - Standort Stolberg (NRW.URBAN Sep. 2017)

## 5.7. Altlasten und Baugrund – Stolberg

Die Region um den Bahnhof Stolberg ist geprägt durch Bergbau. Der Bergbau bezieht sich sowohl auf die vorindustrielle Zeit, in der noch keine Einmessung der vorhandenen Arbeitsbereiche gemacht wurden, wie auch spätere bergbauliche Aktivitäten, die aufgezeichnet wurden. Vorrangig wurde Steinkohle abgebaut. Durch die Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6 Bergbau und Energie – wurden uns Pläne mit einer Verortung von Bergbaustollen im Juli 2017 zugesandt. Diese sind in der folgenden Abbildung als rote Punkte übernommen.

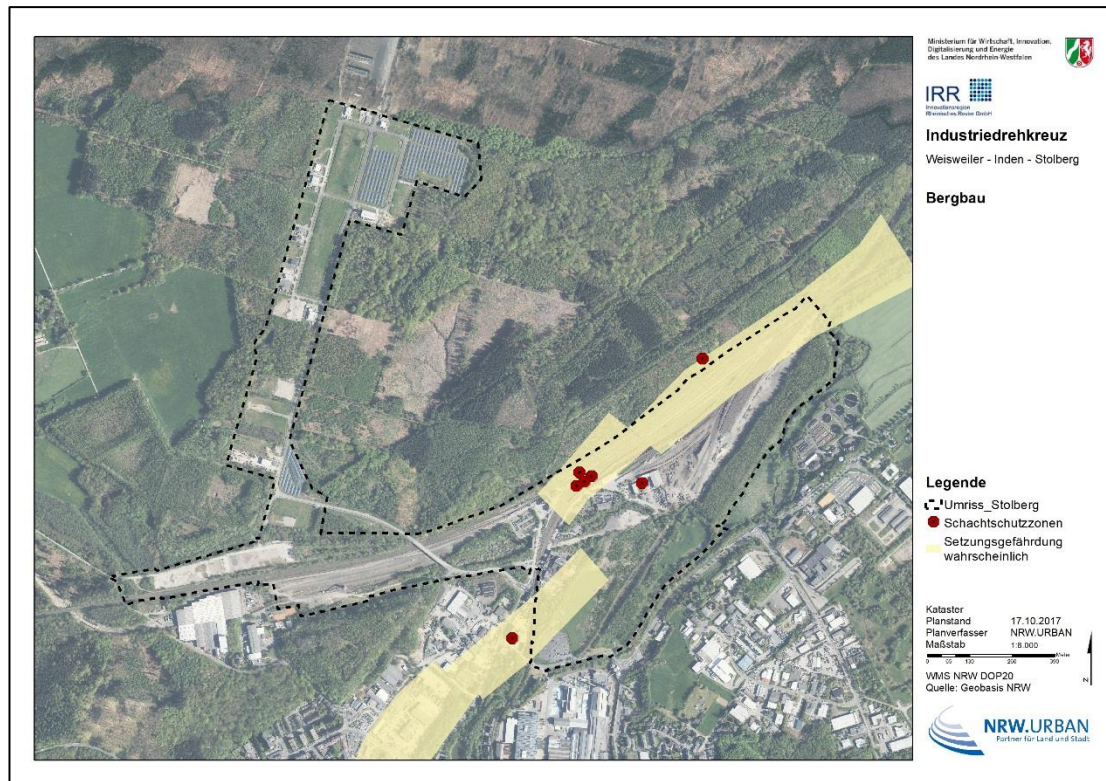


Abbildung 59: Bergbau - Standort Stolberg (NRW.URBAN Okt. 2017)

Daraus leiten sich die setzungsgefährdenden Bereiche ab. Diese sind in der Abbildung 59 hellbraun hinterlegt. Es wird durch die Bezirksregierung Arnsberg darauf hingewiesen, dass es bei der Nutzungsentscheidung um privatrechtliche Fragen geht, die zwischen den zuständigen, soweit noch vorhandenen, Bergwerksunternehmen und den Grundeigentümern zu klären sind.

Hinsichtlich einer weitergehenden gutachterlichen Einschätzung der dargestellten bergbaulichen Verhältnisse, einschließlich erforderlicher geeigneter Erkundungsmaßnahme sowie Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen ist im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanung und ggfs. bei späteren Einzelbaumaßnahmen die Erstellung eines Gutachtens durch einen Bergbausachverständigen erforderlich (in den betroffenen Bereichen).

Für die Einschätzung der Altlastensituation wurde durch die StädteRegion Aachen – hier der Fachbereich Bodenschutz und Altlasten – Pläne über die Verortung von Altlasten und Altlastenverdachtsflächen übergeben.



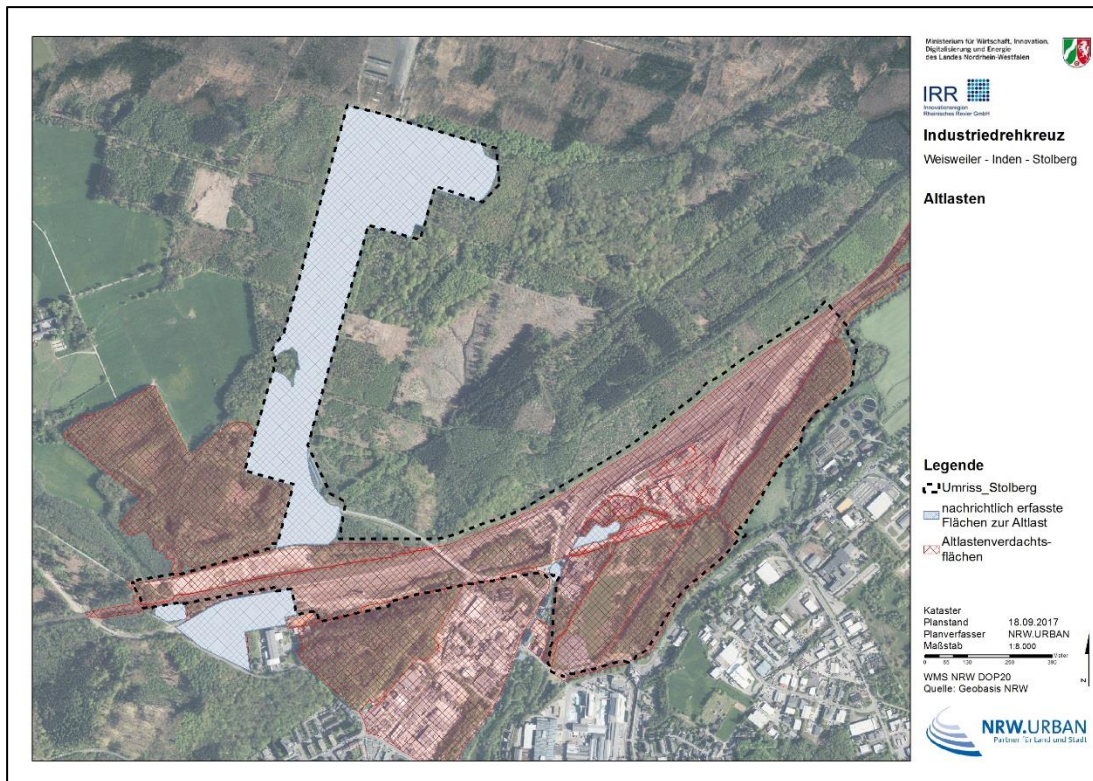


Abbildung 60: Altlasten und Altlastenverdachtsflächen - Standort Stolberg (NRW.URBAN Sep. 2017)

In der Abbildung sind die blau gekennzeichneten Flächen im Bereich Camp Astrid, wie auch die nördlich gekennzeichneten Flächen, als nachrichtlich erfasste Flächen zu Altlasten dargestellt.

Die rot gekennzeichneten Flächen gelten als Altlastenverdachtsflächen. Hier sind Flächen dargestellt, in denen Altlastenschäden vorliegen, die durch die örtlichen Gegebenheiten gesichert sind bzw. die zwischenzeitlich saniert wurden. Bei Veränderungen der örtlichen Gegebenheiten bzw. Änderung der jetzigen Nutzung sowie bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, ist die StädteRegion Aachen mit den zuständigen Stellen zu informieren. Die dann notwendigen weitergehenden Untersuchungen bzw. Sanierungen sind dann festzulegen.

### Eckpunkte Gebäudebestand und Erschließung, Allgemeine Infrastruktur, Altlasten und Baugrund – Standort Stolberg:

- Während das eigentliche Bahnhofsgebäude bereits renoviert wurde, macht das Bahnhofsumfeld einen städtebaulich ungeordneten Eindruck. Mindergenutzte und leerstehende Gebäude sowie vernachlässigte Flächen prägen das Bild.
- Der Bereich ist von einer Vielzahl unterschiedlicher Bahnanlagen geprägt, die teilweise nicht mehr in Nutzung sind.
- Die Vornutzung durch Industrie und Bergbau ist heute spürbar; die Eigentümer – wie z.B. die Deutsche Bahn AG – sind aktiv bei der Optimierung des Bahnhofsumfeldes.
- Die Flächen im Umfeld von Camp Astrid sind überwiegend in Grünräume integriert.
- Im Hinblick auf eine zukünftige neue Nutzung sind Verkehrs- und Erschließungsprobleme, vor allem auf der Straße, zu lösen.

## 5.8. Ökologische Ersteinschätzung – Stolberg

### Landschaftliche Lage / Einordnung

Der Teiluntersuchungsraum Stolberg liegt am nördlichen Rand der Nordwestabdachung des Vennsattels im verhältnismäßig tief eingeschnittenen Sohlental der Inde und an dessen nördlicher Talflanke (Camp Astrid-Gelände). Die unmittelbar umgebende Landschaft ist Teil des Altindustriereviers Aachen (Erz- und Steinkohlebergbau, metallverarbeitende und bergbauaffine Industrie) mit urbaner und industrieller Verdichtung.

### 5.8.1. Klimatische Verhältnisse

Regionalklimatisch bestehen die gleichen Rahmenbedingungen wie am Standort Weisweiler. Lokalklimatisch treten im Einzelnen jedoch einige Unterschiede gegenüber dem Standort Weisweiler auf.

Trotz der unmittelbaren Mittelgebirgsrandlage dauert die Vegetationsperiode relativ lange (in etwa wie der Landesdurchschnitt) und es besteht im Mittel eine verhältnismäßig lange Sonnenscheindauer und eine verhältnismäßig hohe Jahressumme der Globalstrahlung (beide deutlich über dem Landesdurchschnitt). Dies ist nicht nur für

Freizeitaktivitäten unter freiem Himmel günstig, sondern auch für den speziellen Sektor der Strom- und Wärmeerzeugung mit Solarenergie.

Tabelle 3: Klimadaten Standort Stolberg<sup>127</sup>

<b>Klimadaten Standort Stolberg (Vergleich NRW)</b>		
<b>Parameter</b>	<b>Stolberg</b>	<b>NRW</b>
Jahresniederschlagssumme/mm, Mittelwert	800 - 900	918
Durchschnittliche Jahres-temperatur /°C, Mittelwert	ca. 10	9,6
Länge Vegetationsperiode / Tage, Mittelwert 1981 - 2010	211 – 215	213,7
Sonnenscheindauer Std./ Jahr, Mittelwert 1981 – 2010	1.520 – 1.560	1.500
Jahressumme Globalstrahlung KWh/m², Mittelwert 1981 - 2010	ca. 1.030	1004

Wie am Standort Weisweiler kommen die vorherrschenden Winde, darunter fast der gesamte Starkwindanteil, aus südwestlichen Richtungen. Die Windhöffigkeit, insbesondere in den für Windkraftanlagen relevanten Höhen über Grund, liegt teilweise schon deutlich über dem Landesdurchschnitt.

Tabelle 4: Mittlere Windgeschwindigkeiten in m/s (Messzeitraum 1981-2010)<sup>128</sup>

<b>Mittlere Windgeschwindigkeiten in m/s (Messzeitraum 1981 – 2010)</b>		
<b>Gebiet</b>	<b>in 100 m über Grund</b>	<b>In 150 m über Grund</b>
Land NRW (gemittelte Werte)	knapp unter 6 m / s	6,5 – 6,75 m / s
Tallage Stolberg	ca. 6 m / s	7 m / s
Höhenlage (Camp Astrid)	ca. 6,5 m / s	ca. 7,5 m / s

Für das Lokalklima spielen die Talwinde eine wichtige Rolle. Sie sorgen für die Durchlüftung der relativ tief eingeschnittenen und engen Tallage. Insbesondere für den nächtlichen Kaltluftabfluss von den Höhenlagen talabwärts sind ausreichend breite, unbebaute Korridore im Talraum erforderlich.

<sup>127</sup> Klimaatlas NRW, LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

<sup>128</sup> Klimaatlas NRW, LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

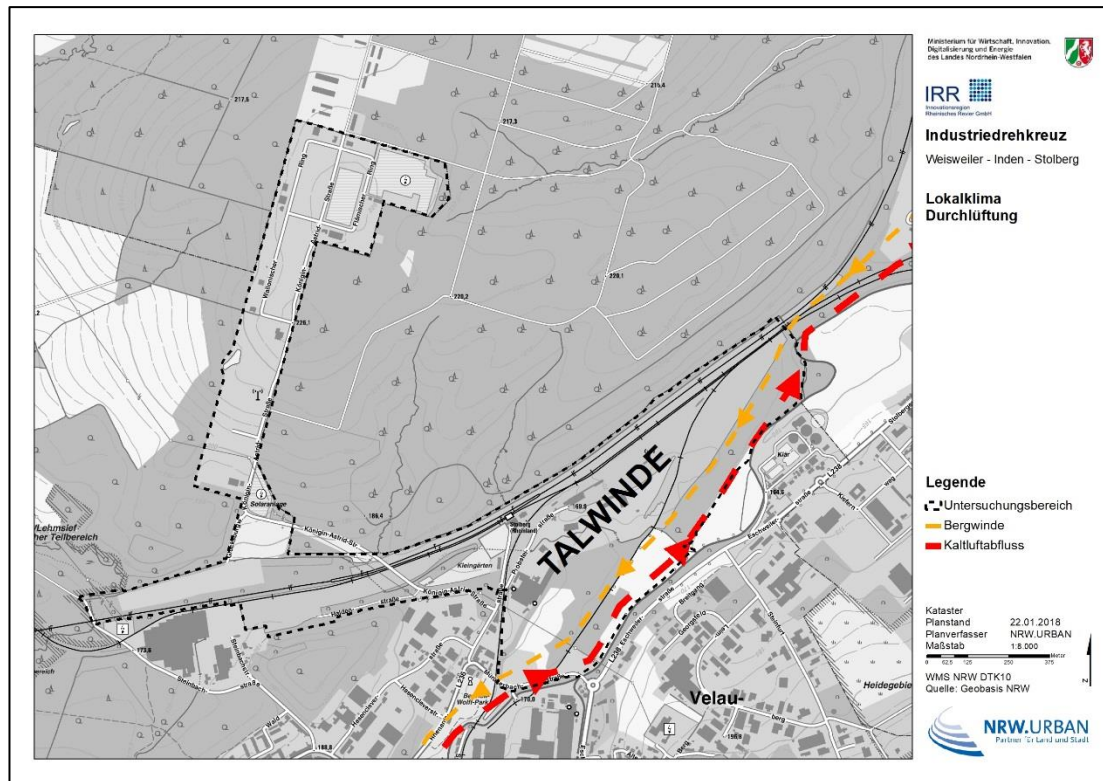


Abbildung 61: Lokalklima / Durchlüftung - Standort Stolberg (NRW.URBAN Jan. 2018)

Wie in der ganzen Region so besteht auch am Standort Stolberg im Zuge der bisher gemessenen Klimaveränderung die wachsende Tendenz zu trockeneren Sommern und feuchteren Wintern (bezogen auf die langjährigen Messwerte ab 1971)<sup>129</sup>. Nach der Prognose der LANUV NRW<sup>130</sup> erhöht sich mittelfristig (2021-2050) die mittlere Jahrestemperatur im Planungsraum um ca. 1°C und die mittlere jährliche Niederschlagsmenge bis um 5 %.

Die o.g. Veränderungen laufen nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt ab, sondern äußern sich u.a. in der Zunahme von Wetterextremen (z.B. Zunahme von Hitzetagen und Starkregenereignissen). Deshalb können im Einzelfall durchaus planungsrelevante Folgewirkungen entstehen. So steigt z.B. im engen Talraum das Hochwasserrisiko. Die im Rahmen der Umsetzung der EG-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie erstellte Hochwasserrisikokarte<sup>131</sup> für das Teilgebiet der Inde weist bei seltenen Extremhochwässern nur für einen kleinen Flächenanteil am nordöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes Stolberg und im Einmündungs- bzw. Rückstaubereich des

<sup>129</sup> Klimawandel und Klimafolgen in Nordrhein-Westfalen, Ergebnisse aus den Monitoringprogrammen, LANUV-Fachbericht 74 - LANUV NRW 2016

<sup>130</sup> Klimaatlas NRW, Klimaprojektionen - LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

<sup>131</sup> Hochwasserrisikokarte Inde, HQ extrem – Bezirksregierung Köln, 12/2011



Saubachs direkte hochwasserbedingte Folgewirkungen aus. Das hängt damit zusammen, dass auf einem erheblichen Teil des Untersuchungsgebiets das Niveau durch künstliche Aufschüttungen gegenüber der ursprünglichen Indeaue erhöht worden ist. Bei dem gleichen Szenario wären aber bereits über zwei Drittel der südlich an das Plangebiet angrenzenden gewerblichen Bauflächen (Betriebsfläche Saint Gobain) und ein Teil der dem Plangebiet auf der anderen Uferseite der Inde gegenüberliegenden L 238 überschwemmt. Um den Folgen derartiger Hochwasserereignisse vorzubeugen, fehlen nicht nur Hochwasserschutzanlagen, sondern auch die Beseitigung von Engstellen im Gewässerprofil und zusätzliche Retentionsräume.

### 5.8.2. Böden

Der auf der Talsohle natürlich vorkommende Boden ist basenreicher Gley aus lehmigen und tonigen Bodenarten. Im Hangbereich (Camp Astrid Gelände) herrscht staufeuchtes Gelände vor. Hier ist der natürliche Boden überwiegend Pseudogley und Braunerde-Pseudogley aus sandigen, lehmigen Bodenarten über wasserstauenden Schichten<sup>132</sup>. Die Böden des Planungsgebietes sind jedoch bis auf kleinflächige nordöstliche Randbereiche im gesamten Talraum und am Hangfuß (im unteren Randbereich des Camp Astrid Geländes) durch Aufschüttungen, Absetzbecken, Bodenverunreinigungen künstlich stark verändert (siehe Unterpunkt Altlasten).

Der das Gebiet querende Saubach ist teilweise verrohrt und das Gewässerprofil durch Uferbefestigung stark eingeengt. Das Gebiet wird im östlichen Randbereich vom Überschwemmungsgebiet der Inde HQ 100 tangiert.

### 5.8.3. Vegetation und Fauna

Der überwiegende Teil der Fläche im Bereich der Talsohle charakterisiert sich als kaum bewachsene Brache. Im Randbereich zur Indeaue besteht eine größere zusammenhängende Wald- und Grünlandfläche, die im nordöstlichen Grenzbereich einen gut erhaltenen Auwaldrest einschließt. Im Bereich Camp Astrid ist randlich bzw. kleinflächig alter gebietstypischer Baumbestand (überwiegend Eiche) erhalten. Auf den zukünftigen Baufeldern bestehen derzeit größere Grünlandflächen. Insgesamt besteht im Gebiet derzeit noch ein hoher Freiflächenanteil, der überwiegende Teil ist Bauland.

<sup>132</sup> Angaben Bodentypen nach: Deutscher Planungsatlas, Band I, Nordrhein-Westfalen, Lieferung 3, Vegetation – Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1972

Dort, wo noch weitgehend unveränderte Böden (s.o.) vorhanden sind, würde sich nach Beendigung des menschlichen Einflusses wieder die ehemals standorttypische natürliche Vegetation, die als „potenzielle natürliche Vegetation“ bezeichnet wird, einstellen. Bei entsprechend langfristiger Entwicklung wäre das auf dem Talboden im regelmäßig überschwemmten Uferbereich der Inde der bachbegleitende Erlenwald, etwas höher gelegen der artenreiche Sternmieren-Stieleichen-Hainbuchenwald, ein artenreicher Laubmischwald.

Auf den Hangflächen wäre das ein frischer bis feuchter Eichen-Buchenwald mit vorherrschender Buche und zu geringeren Anteilen Traubeneiche, auf den nasserem Lagen auch mit Stieleiche in der Baumschicht<sup>133</sup>. Neupflanzungen im Plangebiet im Rahmen von landschaftspflegerischen Maßnahmen, u.a. Ausgleichsmaßnahmen, sollten, soweit es sich um noch weitgehend unveränderte Standorte handelt, mit dem Gehölzspektrum der „potenziellen natürlichen Vegetation“ erfolgen.

Im Gebiet gibt es Restpopulationen bzw. Wiedereinwanderung biotoptypischer Arten, u.a. seltene und oder gefährdete Orchideenarten, Schlingnatter, Kreuzkröte und Biber. Diese Tierarten sind streng geschützt und planungsrelevant.

In der erläuternden **Tabelle im Anhang** (Anlagenband Anlage 28) sind die im Planungsgebiet ab dem Jahr 2000 erfassten und nach aktuellem Kenntnisstand heute vorkommenden oder mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwartenden planungsrelevanten Tierarten aufgeführt.

Die Talsohle im Bereich des Planungsgebietes ist Teil eines wichtigen regionalen Biotopverbundkorridors und erfüllt die Funktion als Refugium und Wiederausbreitungs- bzw. Wanderungs- und Verbreitungsraum für gebietstypische Tiere und Pflanzen.

---

<sup>133</sup> Angaben zur „potenziellen natürlichen Vegetation“ nach: Schriftenreihe für Vegetationskunde, Heft 6, Vegetationskarte der Bundesrepublik Deutschland 1: 200 000 – Potenzielle natürliche Vegetation – Blatt CC 5502 Köln – Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und Landschaftspflege, Bonn-Bad Godesberg 1973

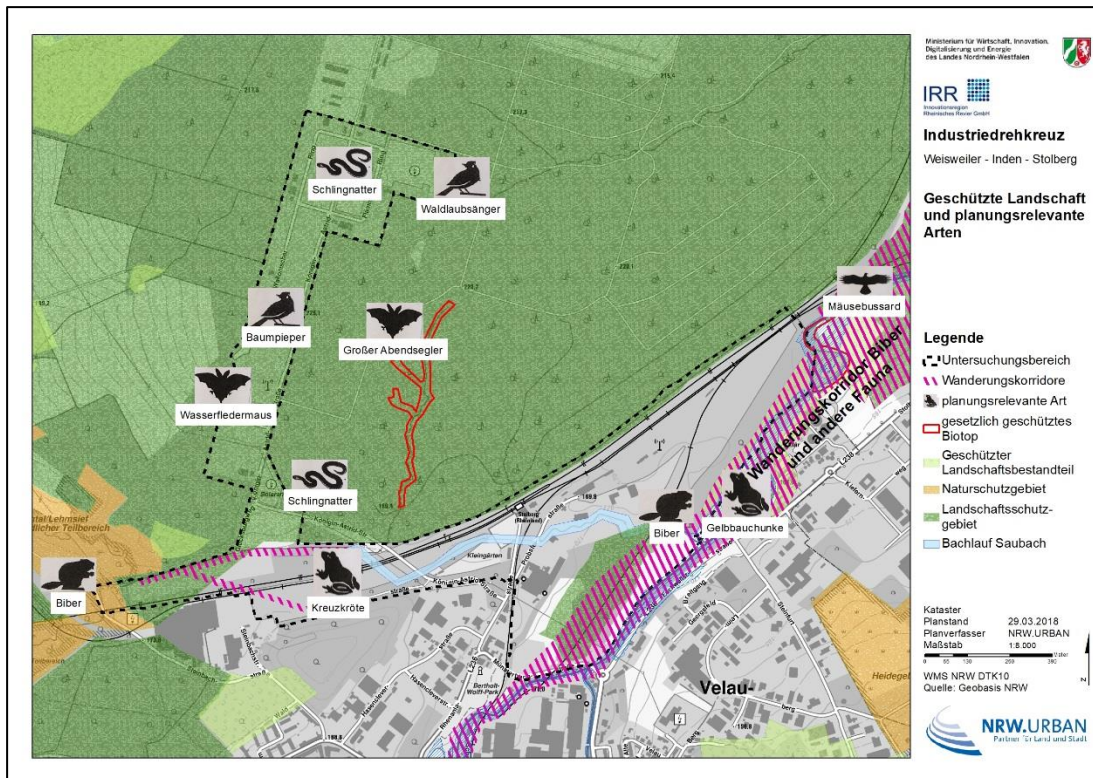


Abbildung 62: Geschützte Landschaft und planungsrelevante Arten – Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)

#### 5.8.4. Landschaftsplan

Im Bereich des Planungsgebietes gilt außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und im Geltungsbereich von Bebauungsplänen, soweit sie eine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung oder Grünfläche festsetzen, der Landschaftsplan III „Eschweiler-Stolberg“<sup>134</sup>. Die Zuständigkeit für die Landschaftsplanung liegt bei der StädteRegion Aachen.

Im Umfeld des Camp Astrid Geländes setzt der Landschaftsplan überwiegend das Ziel „Erhaltung“ fest. Alle Nachbarflächen bis auf die südliche Verknüpfung der Camp-Astrid-Fläche mit den Bahnflächen stehen unter Landschaftsschutz. Am Westende des Plangebietes grenzen die Naturschutzgebiete „Saubachtal / Lehmsief, nördlicher und südlicher Teilbereich“ an. Weitere Unterschutzstellungen sind in Vorbereitung<sup>135</sup>.

<sup>134</sup> Landschaftsplan III –Eschweiler-Stolberg- (incl. 1. – 3. Änderung) - Der Landrat des Kreises Aachen, Stand 15.10.2004

<sup>135</sup> <http://gremieninfo.staedteregion-aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=7384>

Von den Talflächen im Bereich der Indeae liegt nur der östliche Randbereich des Planungsgebietes im Geltungsbereich des Landschaftsplans. Im nordöstlichen Teil dieses Randbereichs ist das Ziel „Erhaltung“ festgesetzt und die Fläche als Geschützter Landschaftsbestandteil „Indeae bei Stolberg-Steinfurt“ geschützt. Im äußersten Nordosten dieser Fläche erfasst das Plangebiet außerdem einen kleinen Teil eines gesetzlich geschützten Biotops (§ 30 BNatSchG). Es handelt sich um einen an dieser Stelle mäandrierenden Gewässerabschnitt der Inde mit bachbegleitendem Erlenwald.

Im südöstlichen Teil des o.g. Randbereichs weist der Landschaftsplan das Ziel „Temporäre Erhaltung“ aus. Bei diesem Bereich handelt es sich um das Vegla-Gelände nördlich des Zusammenflusses von Vichtbach und Inde. Die Festsetzung dient dazu, den Landschaftszustand bis zur Realisierung der Bauleitplanung (gewerbliche Baufläche gemäß FNP) zu erhalten sowie die landschaftsgerechte Gliederung und Einbindung der zukünftigen Bebauung durch entsprechende Festsetzungen im nachfolgenden Bebauungsplan sicher zu stellen. Die Festsetzung tritt mit der Rechtsverbindlichkeit eines zukünftigen Bebauungsplans außer Kraft.

Auf der Südseite des Plangebietes grenzt das Landschaftsschutzgebiet „Indetal zwischen Stolberg und Eschweiler“ an.

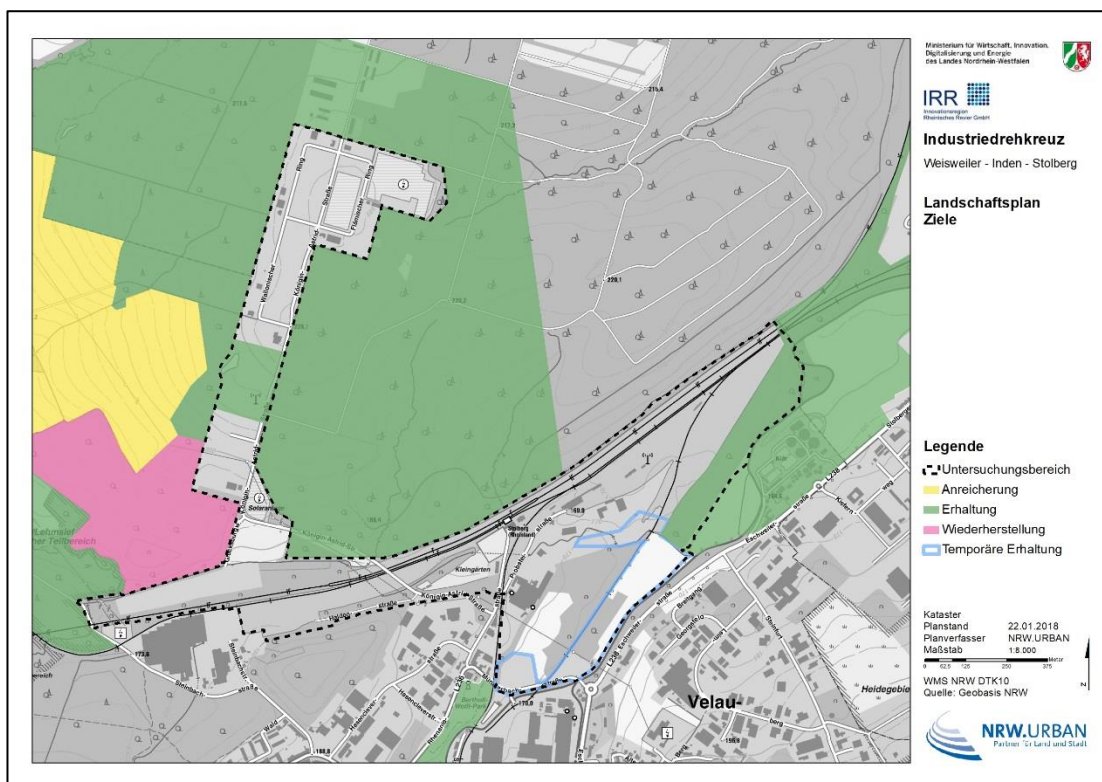


Abbildung 63: Entwicklungsziele Landschaftsplan - Standort Stolberg (NRW.URBAN Jan. 2018)



### Eckpunkte Ökologische Ersteinschätzung – Standort Stolberg:

- Die Standorte Stolberg und Weisweiler sind regionalklimatisch ähnlich einzuordnen.
- Talwinde spielen für die Durchlüftung des Untersuchungsstandortes Stolberg eine wichtige Rolle.
- Die Böden sind teilweise von der industriellen Vornutzung mitgeprägt; im Bereich Camp Astrid sind walddreiche Landschaftselemente prägend.
- Die Talsohle in Stolberg ist Teil eines wichtigen regionalen Biotopverbundkorridors und bietet streng geschützten Arten Lebensraum.
- Der gültige Landschaftsplan beschreibt hierzu Erhaltungsziele.



## 6. Regionalwirtschaftliche Einordnung

Nach der Betrachtung der Untersuchungsräume in Weisweiler und Stolberg unter dem Fokus örtlicher Gegebenheiten steht nun in den weiteren Kapiteln die Einordnung in regionalwirtschaftliche Zusammenhänge im Mittelpunkt. Wie bereits oben beschrieben leben in Eschweiler<sup>136</sup> und Stolberg<sup>137</sup> aktuell jeweils rd. 55.000 Einwohner; in der zum Kreis Düren gehörenden Gemeinde Inden<sup>138</sup> knapp 7.000 Einwohner. Neben den Angeboten des Oberzentrums Aachen erweist sich die Nähe zu den Großräumen Köln und Düsseldorf als vorteilhaft für die Standorte. Aachen hat ein positives Image als Unternehmens-, Dienstleistungs- und Wissensstandort, das vor allem auch durch die RWTH Aachen begründet wird.

Die verkehrliche Anbindung, vor allem über die BAB 4 in die Niederlande und Belgien sowie nach Köln und weiter bis nach Osteuropa, stärkt die Bedeutung des Untersuchungsraumes. Die Stadt Aachen ist auch an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angebunden; von hier aus werden viele europäische Zentren schnell erreicht. Als Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) verläuft der Korridor Rhine-Alpine durch die Region<sup>139</sup>. Er verbindet die Nordseehäfen in den Niederlanden und Belgien mit dem Mittelmeerraum. Insbesondere hinsichtlich des Aus- und Neubaus von Frachtwegen im Güterverkehr ist der Standort Stolberg hier tangiert<sup>140</sup>. Vor allem Vertreter der Wirtschaft fordern Ausbaumaßnahmen, Lückenschlüsse und Entlastungsüberlegungen für den zunehmenden internationalen Güterverkehr. Dies gilt besonders auch für die Schienenverbindungen von und nach den Niederlanden und Belgien und den dortigen Häfen<sup>141</sup>, Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA).

Von den Verbindungen des Untersuchungsraums an die Wirtschaftsräume in Belgien und den Niederlanden, vor allem auch zu den ZARA-Häfen, werden auch für den zukünftigen Strukturwandel positive Effekte erwartet.<sup>142</sup> Im Rahmen innereuropäischer Kooperationen mit den Nachbarländern Niederlande und Belgien sind politische

<sup>136</sup> [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=855987&waid=458](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=855987&waid=458)

<sup>137</sup> [http://www.stolberg.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=867057&waid=696](http://www.stolberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=867057&waid=696)

<sup>138</sup> <http://www.gemeinde-inden.de/allgemeines/zdf/index.php>

<sup>139</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze-korridor-management.html>

<sup>140</sup> [http://www.rheinland.ihk.de/upload/Text\\_Schienenverkehr\\_2025\\_17603.pdf](http://www.rheinland.ihk.de/upload/Text_Schienenverkehr_2025_17603.pdf)

<sup>141</sup> [http://www.rheinland.ihk.de/upload/Haefen\\_2016\\_52051.pdf](http://www.rheinland.ihk.de/upload/Haefen_2016_52051.pdf)

<sup>142</sup> [http://www.vm.nrw.de/verkehr/\\_pdf\\_container/Hafenkonzept2016.pdf](http://www.vm.nrw.de/verkehr/_pdf_container/Hafenkonzept2016.pdf)

Gespräche des Landesverkehrsministers über eine weitere Zusammenarbeit im Verkehrssektor zu Land, zu Wasser und auf der Schiene geführt worden<sup>143</sup>.

## 6.1. Die Wirtschaftsregion Aachen

Die Wirtschaftsregion Aachen<sup>144</sup> ist gekennzeichnet durch eine Mischung aus Hochtechnologie, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und produzierenden, überwiegend mittelständischen Unternehmen. Besondere Internationale Bedeutung haben die Hochschulen RWTH Aachen, FH Aachen und das Forschungszentrum Jülich. Forschungs- und Innovationsschwerpunkte liegen hier u.a. in den Bereichen Erneuerbare Energien / Energieeffizienz, Umweltfreundliche Mobilität / E-Mobilität sowie Optimierung von Verkehrssystemen.

### Wirtschaftszweige und Beschäftigung

Nach Erhebungen der IHK Aachen aus dem Jahr 2017<sup>145</sup> sind vor allem produzierende Unternehmen ein fester Bestandteil der Wirtschaftsstruktur im Kammerbezirk. Im Jahr 2016 waren hier 73.400 Menschen beschäftigt und es wurde ein Jahresumsatz von 17,9 Mrd. Euro erzielt, was einen Anteil von rd. 28 % an der Bruttowertschöpfung im Kammerbezirk Aachen ausmacht. Seit den 1970er Jahren sank die Beschäftigung in diesem Sektor um rd. 60 %; die Umsätze haben sich im Vergleichszeitraum verfünffacht. Die Exportquote – Anzeichen für Globalisierung und Auslandsumsatz der ansässigen Industrie – hat sich dabei mehr als verdoppelt.

Zu den wichtigsten Wirtschaftszweigen zählen das Ernährungsgewerbe, der Maschinenbau sowie das Papiergewerbe. Die höchsten Beschäftigungsquoten liegen im Maschinenbau, der Herstellung von Gummi- und Kunststoffen sowie im Ernährungsgewerbe. Umsatzstärkste Industriebranchen liegen im Ernährungsgewerbe, Maschinenbau und im Papiergewerbe, wobei der Maschinenbau regional führend im Export ist.

Die Bereiche Forschung und Entwicklung spielen in der Region Aachen eine maßgebliche Rolle. Rund 15.000 Beschäftigte arbeiten in diesem Bereich, die größte Konzentration besteht in der StädteRegion Aachen und im Kreis Düren. Allein die RWTH

<sup>143</sup> <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/verkehrsminister-hendrik-wuest-zu-gespraechen-den-niederlanden-und-belgien>

<sup>144</sup> [https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/wirtschaftsbericht\\_nrw\\_2016.pdf](https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/wirtschaftsbericht_nrw_2016.pdf)

<sup>145</sup> [https://www.aachen.ihk.de/standortpolitik/Standort\\_Region\\_Aachen/Daten\\_Zahlen\\_Fakten/Industrie-in-Zahlen/2682070](https://www.aachen.ihk.de/standortpolitik/Standort_Region_Aachen/Daten_Zahlen_Fakten/Industrie-in-Zahlen/2682070)



Aachen beschäftigt ca. 540 Professoren und 5.370 voll- und teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen; sie hat rd. 45.000 Studenten.

Die Fachhochschule Aachen, mit einer Abteilung in Jülich, hat 14.000 Studenten und 250 Professuren und weitere Beschäftigte. Ebenfalls in Jülich angesiedelt ist das Institut für Solarforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt DLR. Aachen hat weitere private Hochschulen, zudem drei Fraunhofer Institute mit ca. 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Im Kreis Düren ist maßgeblich das Forschungszentrum Jülich mit 5.700 Beschäftigten. Im Hinblick auf Nordrhein-Westfalen arbeitet jeder sechste Beschäftigte im Forschungs- und Entwicklungsbereich im Kammerbezirk der IHK Aachen; während in NRW 1,4 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten diesem Bereich zuzuordnen sind, sind es im Kammerbezirk Aachen 3,8%.

Die Kombination von Forschung und Entwicklung mit industrieller Produktion führt zu hoher Innovationskraft in der Region – vor allem bei technologieorientierten Unternehmen. Neue Herausforderungen liegen im Bereich der Digitalisierung und des Themas Industrie 4.0. Aachen wird seitens der Landesregierung im digitalHUB Aachen e.V. mit Förderung unterstützt. Eine Kooperation von lokaler Wirtschaft, Wissenschaft und Politik hat 2017 mit dem digitalHUB Aachen in der DIGITAL CHURCH<sup>146</sup> seine Arbeit aufgenommen. Hier werden die Vernetzung digitaler Anwender aus Industrie und Wirtschaft mit Start-Ups und Repräsentanten des IT-Mittelstands sowie mit Vertretern aus Region und Wissenschaft unterstützt und gefördert. Das Projekt ScienceLink – Business meets future<sup>147</sup> vernetzt vor allem kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) mit Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen in der Region Aachen. Mit dem Interreg-Projekt „gate4logistics – the smartest way to europe“ wird ein online-Atlas für Unternehmen und Investoren aus der Logistikbranche bereitgestellt, der die grenzüberschreitenden Dimensionen berücksichtigt<sup>148</sup>.

### **Ausbildung und Arbeitsmarkt**

Weiterhin meldet die IHK Aachen im Jahr 2017 ein gleichbleibend hohes Niveau beim Abschluss von Ausbildungsverträgen, wobei eine positive Entwicklung bei den gewerblichen Berufen zu verzeichnen ist.

---

<sup>146</sup> <https://aachen.digital/>

<sup>147</sup> <http://dev.aic-aachen.org/sciencelink/>

<sup>148</sup> [https://www.aachen.ihk.de/zielgruppen2/unternehmen/branchen/Verkehr/logistikregion\\_aachen/gate4logistics/606850](https://www.aachen.ihk.de/zielgruppen2/unternehmen/branchen/Verkehr/logistikregion_aachen/gate4logistics/606850)

Der Arbeitsmarkt im Kammerbezirk der IHK Aachen<sup>149</sup> hat sich in den letzten 10-12 Jahren deutlich positiv entwickelt; die Arbeitslosenquote sank seit 2005 von 13,1 % auf 6,9 % im Kammerbezirk. Zum Vergleich: NRW 2017 = 7,4 %; Deutschland 2017 = 5,7 % (Westdeutschland 2017 = 10,9 %) In Aachen selbst war ein Rückgang von 16,1 % auf 8,4 %, in Eschweiler von 17,9 % auf 8,6 % sowie in Stolberg von 17,2 % auf 9,0 % zu verzeichnen. Die StädteRegion Aachen verzeichnete zwischen 2010 und 2017 einen Rückgang um 1,4 % auf 7,8 %; der Kreis Düren einen Rückgang um 1 % auf 7,1 %.

Hinsichtlich demografischer Entwicklungen und Trends wird die Sicherung des Arbeitskräftepotenzials in der Region, die Entwicklung des Fachkräftemarktes auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. In der Region und den einzelnen Kommunen werden weiche Standortfaktoren auch für das Werben um junge Menschen und Familien und entsprechend Qualifizierte oder Qualifizierungswillige Menschen wichtig sein.

### 6.1.1. Leitmärkte und Perspektiven

Diese Machbarkeitsstudie steht vor der Herausforderung, sowohl kurzfristige Handlungsoptionen für die gewünschte Schaffung von (Ersatz-)Arbeitsplätzen im industriellen Strukturwandel aufzuzeigen, und gleichzeitig die notwendigen langfristigen Herausforderungen, die mit dem Rückzug der Braunkohle und der damit verbundenen Schließung des Kraftwerks Weisweiler einhergehen, zu betrachten. In der Region gibt es deshalb eine Vielzahl von Aktivitäten, die auch darauf abzielen, die Zukunftsfähigkeit von Arbeit und Wirtschaft zu erhalten und auch im zunehmenden Strukturwandel zu sichern.

Neben der Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (IRR) und der Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH sind die Vertreter der regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer mbH (AGIT)<sup>150</sup> und des Zweckverbandes Region Aachen<sup>151</sup> zu nennen. Hier werden wesentliche Impulse für die Region gesetzt, Netzwerke geschmiedet und weiterentwickelt, um die Region in NRW, in Deutschland und in Europa zu positionieren. Die IHK Aachen sowie die Handwerkskammer Aachen übernehmen bestimmte gesetzlich

<sup>149</sup> [https://www.aachen.ihk.de/blob/acihk24/standortpolitik/downloads/605160/b01fc19bddf66abf82548ca2e45d4fef/arbeitslosenquote\\_seit\\_2005-data.pdf](https://www.aachen.ihk.de/blob/acihk24/standortpolitik/downloads/605160/b01fc19bddf66abf82548ca2e45d4fef/arbeitslosenquote_seit_2005-data.pdf)

<sup>150</sup> <http://www.agit.de/de/ueber-uns.html>

<sup>151</sup> <https://regionaachen.de/>

festgelegte Pflichtaufgaben und stehen für die Interessensvertretung der Mitgliedsunternehmen sowie weitere Serviceleistungen<sup>152</sup>.

Das Land NRW verfolgt im Rahmen europäischer Strukturpolitik die Unterstützung und den Ausbau von Leitmärkten im Rahmen von Wettbewerben<sup>153</sup>, aktuell wurde ein neuer Wettbewerb angestoßen<sup>154</sup>, weitere Entscheidungen stellen Mittel für innovative Projekte zur Verfügung<sup>155</sup>. Für die Region Aachen gab im Jahr 2017 im Rahmen der Wirtschaftsstudie Region Aachen einen Überblick über die Leitmärkte der Region sowie über Perspektiven und Potenziale<sup>156</sup>. Darin wird hervorgehoben, dass sich Perspektiven und Innovationspotenziale in der Zukunft durch eine Verbindung der einzelnen Branchen zeigen werden. Informations- und Kommunikationswirtschaft werden im Querschnitt wirtschaftliche Wertschöpfung erzeugen; Bildung und Forschung sind Kernthemen in der Region. Die Bereiche Produktion der Zukunft, Energie 4.0, intelligente Mobilität und digitale Gesundheitswirtschaft werden zukünftig als Leitbranchen eine wesentliche Rolle spielen.

Die Pfade von Forschung und Entwicklung – auch in Kooperation mit der RWTH und der FH Aachen - folgen den genannten Potenzialthemen, hier sind erste Projekte etwa am Campus Aldenhoven oder am Campus Merscher Höhe bereits in der Planung, am Start oder in der Umsetzung<sup>157</sup>. Beim zeitaktuellen Thema der E-Mobilität mit dem verknüpften Forschungsfeld der Batterieforschung in NRW ist die RWTH Aachen Vorreiter.

Schon heute werden auch Maßnahmen zur Bildung, Ausbildung, Fachkräftesicherung und -entwicklung in der Region in gemeinsamer Anstrengung verschiedenster öffentlicher und privater Partner vorangetrieben. Grundlage ist dabei auch die Fachkräfteteininitiative des Landes NRW<sup>158</sup>.

<sup>152</sup> [https://www.aachen.ihk.de/servicemarken/ueber\\_uns/Aufgaben/597726](https://www.aachen.ihk.de/servicemarken/ueber_uns/Aufgaben/597726)  
<http://www.hwk-aachen.de/ueber-uns/aufgaben-organisation.html>

<sup>153</sup> <https://www.leitmarktagentur.nrw/leitmarktwettbewerbe>

<sup>154</sup> <https://www.wirtschaft.nrw/pressemitteilung/land-und-eu-unterstuetzen-regionale-projekte-zur-verbesserung-der-standortqualitaet>

<sup>155</sup> <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/land-und-eu-foerdern-innovationen-im-bereich-vernetzter-produktion-mit-rund-zehn>

<https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/innovations-und-digitalministerium-nordrhein-westfalen-foerdert-neue-antriebs-und>

<sup>156</sup> <http://regionaachen.de/wirtschaftsstudie2017/>

<sup>157</sup> <http://www.campus-aldenhoven.de/>; <http://e-go-mobile.com/>; <https://www.streetscooter.eu/>;

<http://www.rwth-campus.com/>; <http://seg-juelich.de/de/campus-merscher-hoehe>

<sup>158</sup> <http://www.fachkraefteinitiative-nrw.de//einzelregionen/region-aachen/handlungsplanfachkraefteinitiativeregionaachen.pdf>

### 6.1.2. indeland in der Wirtschaftsregion Aachen<sup>159</sup>

Im Rahmen des weiter oben bereits angesprochenen „Masterplans indeland 2030“ wurde eine informelle Planung mit Zielen der Kommunen im Verbund der Entwicklungsgesellschaft indeland mbH geschaffen. Vor dem Hintergrund des Strukturwandels wird hier ein interkommunaler Ansatz für zukünftige Entwicklungen formuliert, der der gesamten Region zugutekommen soll. Er soll auch eine Grundlage für gemeinsame Fördermittelanträge, die Lenkung von Investitionen und Sponsorenmitteln sein.

Unter dem Leitthema „Wirtschaft & Arbeit“ wird eine innovative Wirtschaftsentwicklung mit leistungs- und zukunftsfähigen Gewerbe- und Industriebetrieben und Angeboten von Forschung und Dienstleistungen angestrebt. Zukunftsbranchen und die Verbindung zu Wissens- und Forschungseinrichtungen (z.B. Forschungszentrum Jülich), auch im Kontext mit Aachen, sollen in den Blick genommen werden. Die Branchen: Energie & Umwelt, Forschung & Entwicklung, Materialien & Werkstoffe sowie Logistik werden hervorgehoben. Diese finden sich in den Leitmärkten der Region Aachen wieder.

Als konkrete Ziele werden z.B. die nachhaltige Weiterentwicklung bestehender Gewerbeflächen im Sinne eines anspruchsvollen Erscheinungs- und Nutzungsbildes genannt. Der Nukleus des Forschungszentrums Jülich soll, ebenso wie der Bereich Mercher Höhe, weiterentwickelt werden. Neue Entwicklungen in Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungen sollen sich ebenfalls an nachhaltigen und ressourceneffizienten Zielen orientieren:

- Der „Forschungs-Park Jülich“ soll perspektivisch die Aufgabe der Stärkung des Forschungsstandortes indeland übernehmen.
- Der „Energie-Park Weisweiler“ wird dem Cluster Energie am Kraftwerksstandort Weisweiler und in seinem Umfeld zugeordnet.
- Im „Mobilitäts-Park Aldenhoven“ sind die Cluster Mobilität/ Automotive und E-Mobilität verankert.

<sup>159</sup> [http://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23\\_Masterplan-indeland.pdf](http://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23_Masterplan-indeland.pdf)



Inzwischen ist auch am Gewerbe- und Industriestandort Langewehe ein Kooperationsprojekt mit RWE Power entstanden und in der Weiterentwicklung<sup>160</sup>. Die Entwicklungsgesellschaft indeland mbH spricht hier vom sog. „Satellitenkonzept“ für Gewerbe- und Industrieflächen. Das Satellitenkonzept wurde entwickelt, um eine Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung auf die Bedarfe abgestimmt realisieren zu können. Dabei handelt es sich um gleichwertige, bedeutende Gewerbe- und Industrieflächen. Bezogen auf das Untersuchungsgebiet bedeutet dies, dass sich rund um das Kraftwerk Weisweiler weitere gleichwertige Gewerbe- und Industrieflächen als Satelliten entwickeln. Einige schon existierende oder sich in konkreter Planung befindliche Standorte sind die geplante interkommunale Gewerbefläche in Langerwehe, der Campus Aldenhoven sowie Merscher Höhe in Jülich mit je einem eigenen Profil. Weitere geplante Flächen können noch hinzu kommen. Ziel des Satellitenkonzeptes ist es, eine zeitlich abgestimmte Entwicklung von GE-/ GI-Flächen in der Region dort zu erreichen, wo sie wirtschaftlich und aus Umweltsicht Sinn machen, um einen Wildwuchs an interkommunalen Ansätzen im Verfahren der Regionalplanaufstellung Köln zu verhindern. Auch wenn Stolberg nicht zum indeland gehört, so ist der Standort am Bahnhof in diesem Konzept als Satellit zu werten, da in der vorliegenden Untersuchung Koppelungseffekte mit dem Standort Weisweiler unterstellt sind.

Landwirtschaft und Agrobusiness werden als ergänzende Säulen im Strukturwandel beschrieben.

In den Bereichen Bildung, Ausbildung, Forschung & Wissenschaft ist ein wichtiges Ziel die enge Kooperation der oben beschriebenen Forschungseinrichtungen in der Region (Forschungszentrum Jülich, FH Aachen und RWTH Aachen). Dabei kann das indeland einen Schwerpunkt im Bereich der Energieforschung und Ressourceneffizienz legen; zukünftig können verstärkt Kooperationen mit der Landwirtschaft eingegangen werden.

Die Schul- und Bildungslandschaft ist im präventiven Strukturwandel auch mit der Sicherung von Ausbildungs- und Fachkräften verbunden. Auch hier werden interkommunale Modelle und Kooperationen mit der gewerblichen Wirtschaft und der Industrie vor Ort, z.B. Ausbildungszentren von RWE Power, angestrebt. Zudem sollen Möglichkeiten des außerschulischen Lernens unterstützt werden.

---

<sup>160</sup> <http://www.aachener-zeitung.de/lokales/dueren/kooperation-neues-gewerbegebiet-fuer-langerwehe-erschliessen-1.1644561>  
<http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/dueren/64-hektar-gewerbe-und-industriegebiet-fuer-langerwehe-1.1829720>

Das Camp CO<sub>2</sub> Zero in Eschweiler, an der Grenze zu Stolberg im Bereich des Untersuchungsraums Camp Astrid, soll dabei zu einem Demonstrations- und Forschungsstandort für Erneuerbare Energien, Umwelt und Ressourcentechnologien ausgebaut werden. Dies im Kontext mit (eu-)regionalen Vorhaben und überregionalen Ansätzen.

### 6.1.3. Standortfaktoren

Die so genannten „harten“ Standortfaktoren, wie zum Beispiel: Verkehrsanbindung und Lage (Straße, Schiene, Wasser, Luft), Flächenangebot (Größe, Zuschnitt, Preis), Abgaben und Steuern sowie mögliche Förderung sind in der Regel quantifizierbar. Dazu gehören auch die Situation auf dem regionalen Arbeitsmarkt und die Arbeits- und Fachkräfteentwicklung. Daneben stehen zunehmend „weiche“ Standortfaktoren bei Flächenentwicklungen und Ansiedlungsvorhaben im Fokus; unterschieden werden kann zwischen unternehmensbezogenen und personenbezogenen Faktoren.

Diese Kriterien sind eher subjektiv geprägt und schwer messbar. Zu unternehmensbezogenen Faktoren gehören unter anderem auch Wirtschaftsklima, regionales und städtische Image, Branchenkontakte und Innovationsmilieu. Quantität und Qualität von Wohnraum und Wohnumfeld, Angebot und Dichte von Bildungs- und Ausbildungsangeboten, Freizeit- und Erholungsangebote und vieles andere mehr spielen auf der personenbezogenen Ebene eine Rolle<sup>161</sup>. Zunehmend spielen dabei auch Kriterien der Digitalisierung, z.B. Versorgung mit leistungsfähigen Internet-, Mobilfunk- und Breitbandstrukturen eine wichtige Rolle. Zudem stehen auch Themen wie Sicherheit und Gesundheitsversorgung als Kriterien an.

Als ein messbarer Indikator können auch Flächenverfügbarkeiten und Bodenrichtwerte herangezogen werden, die jeweils vom Gutachterausschuss der Region bzw. der Kommunen festgelegt werden. Dabei gilt der Raum Aachen derzeit als Wachstumsregion, die insbesondere von der Universität und den ansässigen Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen profitiert<sup>162</sup>. Sie ist deshalb für junge Menschen und Kreative interessant. Dabei ergibt sich ein differenziertes Bild hinsichtlich der Einzelräume in der Stadt sowie für die Städte und Gemeinden in der Region, was die Preise

<sup>161</sup> [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Studien-und-Materialien/KfW\\_Kurzstudie\\_Standortfaktoren\\_final.pdf](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Studien-und-Materialien/KfW_Kurzstudie_Standortfaktoren_final.pdf)

<sup>162</sup> <https://www.staedteregion-aachen.de/de/navigation/aemter/oeffentlichkeitsarbeit-s-13/aktuelles/pressemitteilungen/archiv-der-pressemitteilungen/immobilienmarkt-in-der-staedteregion-aachen-auf-rekordniveau-fast-14-milliarden-euro-umsatz-gutachterausschuss-beschliesst-neue-bodenrichtwerte/>

für Wohnraum betrifft<sup>163</sup>. Die Preise für gewerbliche Grundstücke sind stabil geblieben. Die Städte und Gemeinden im Raum Aachen hoffen, von der stärkeren Nachfrage dort profitieren zu können.

Die Nähe zum Naturraum – auch für Freizeit und Erholung – ist in der Nähe des Untersuchungsraumes schon heute gegeben, werden zum Teil aktiv beworben und befinden sich im Ausbau und auch in der regionalen Weiterentwicklung<sup>164</sup>.

#### 6.1.4. Untersuchung zur regionalwirtschaftlichen Einordnung<sup>165</sup>

Ziel der im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie beauftragten Leistungen war es, eine qualitative Betrachtung von ausgewählten, derzeit in der Vermarktung stehenden Industrie- und Gewerbegebieten in der Region zu erhalten. Dazu sollten Schlussfolgerungen und Implikationen für die weitere Entwicklung und ggf. Profilierung der Flächen in den Untersuchungsräumen Weisweiler und Stolberg ermöglicht werden. Es wurden 14 ausgewählte Gebiete nach den Kriterien

- - Branchenschwerpunkt
  - Gewerblich-industrielle Nutzung / Ausschluss Handelsnutzung
  - Räumliche Lage (Großstadtnah, Umland, Peripherie)

betrachtet. Leitfadengestützte Interviews mit den zuständigen Wirtschaftsförderungen ergänzten die Erhebungen vor Ort. Die räumliche Ausdehnung des Untersuchungsraumes erstreckte sich zwischen Wegberg (Kreis Heinsberg) im Norden, Aachen-Heerlen (NL) im Westen, Pascalstrasse – Schleckheim, Stadt Aachen im Süden und Euskirchen im Osten.

Im Ergebnis wurden verschiedene Kategorien unterschieden:

- - Eine zu enge Standortprofilierung kann sich dauerhaft als nachteilig erweisen.
  - Eine Profilierung kann aber dann erfolgreich sein, wenn sie „anpassungsfähig“ ist und den Wandel an den Märkten aufnehmen kann.
  - Pragmatische Flächenvergabe – mit dem Fokus auf zügige Vermarktung kann erfolgreich sein, erfordert aber dennoch eine Steuerung und zielgerichtetes Marketing. Ggf. müssen Ausschlusskriterien formuliert werden.

<sup>163</sup> <https://www.capital.de/immobilien-kompass/eschweiler.html>; <https://www.capital.de/immobilien-kompass/stolberg.html>; <https://www.capital.de/immobilien-kompass/inden.html>

<sup>164</sup> <https://www.natur-erleben-nrw.de/natura-2000/regionen-und-gebiete-in-nrw/details/eschweiler-tal-und-kalkkuppen/>; [http://www.stolberg.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=867100](http://www.stolberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=867100); <http://www.gruenmetropole.eu/>

<sup>165</sup> Siehe dazu auch: Quaestio – Forschung und Beratung, Machbarkeitsstudie „IDK Weisweiler-Inden-Stolberg“, Input zur regionalwirtschaftlichen Einordnung, Bonn 2018

- „Äußere“ Restriktionen, wie eine schwierige Erschließung, Altlastenproblematik, kleinräumige Konkurrenzsituationen u.a. sind für eine erfolgreiche und zügige Vermarktung hemmend.

Die Bewertung der Flächennachfrage kam im Querschnitt zu folgenden Ergebnissen: Eine große Nachfrage aus dem Logistiksektor hält an, zudem gibt es eine stetige Nachfrage nach kleinteiligen Flächen für kleinere und mittlere Unternehmen. Nachfragen kamen überwiegend aus der regionalen Wirtschaft; Industrie- und Großansiedlungen konnten nicht in nennenswertem Umfang erreicht werden. Hochwertige Branchen suchen eher städtische Lagen, die Ansiedlung von Einzelhandel erfolgt in Stadt- und Siedlungsnähe.

Nicht standortgerechte oder nicht marktgerechte Profilierungen stehen einer erfolgreichen Vermarktung von Industrie- und Gewerbeflächen ebenso im Wege wie eine zu enge Standortprofilierung und Fehleinschätzungen der Nachfragesituation und ihrer Perspektiven.

Als Folgerung für den Untersuchungsraum Weisweiler – Inden – Stolberg wird in einer kurzfristigen Perspektive festgestellt, dass es eine geringe direkte Konkurrenz durch vorhandene Gewerbe- / Industrieflächenangebote zu den Flächen in Weisweiler gibt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in einer mittel- bis langfristigen Perspektive benachbarte Kommunen auch in interkommunalen Ansätzen Gewerbe- und Industrieflächen auf dem Markt positionieren werden<sup>166</sup>. Lagegunst, Größe, innere Flexibilität und die Nähe zur Energieproduktion und zu den Forschungseinrichtungen sind Stärken. Als Schwächen werden aktuell das wenig ansprechende / anregende Umfeld und die fehlende Einbindung in ein dichtes wirtschaftliches Umfeld genannt. Für ein mögliches Logistik-Terminal am Standort Stolberg gibt es danach derzeit unklare Erfolgs- und Entwicklungsperspektiven, da noch eine Reihe offener Fragen bis zur konkreten Umsetzung zu klären sind. Koppelungseffekte zum Standort Weisweiler können heute noch nicht benannt werden; je nach Profilierung könnten auch Konkurrenzen entstehen.

---

<sup>166</sup> Einschätzung der EG indeland GmbH vom 28.05.2018



## 6.2. Wohnungsmärkte

Hinsichtlich der Wohnungsmärkte, die den engeren Untersuchungsbereich dieser Machbarkeitsstudie betreffen, sind vor allem die Märkte in der Stadt und StädteRegion Aachen von Bedeutung. Diese werden im Kontext von Nordrhein-Westfalen betrachtet.

Insgesamt korreliert die Entwicklung auf den Wohnungsmärkten<sup>167</sup> mit der demografischen Entwicklung. Nachdem in Deutschland zunächst von Bevölkerungsrückgängen ausgegangen wurde, konnten nach 2010 wieder Zuwächse verzeichnet werden. Die Gesamtentwicklung ist dabei weiterhin gekennzeichnet durch einen Überschuss der Sterbefälle gegenüber den Geburten; dies wird aber durch verschiedenste Zuwanderungen nach Deutschland aufgefangen. Auch die Tendenz der „Überalterung“ wird so zumindest teilweise abgefedert. Die derzeitigen Prognosen unterscheiden sich in ihren Aussagen dahingehend, wie lange und ausgeprägt diese positiven Effekte sein werden.

Einzelne demografische Faktoren machen sich in den Regionen unterschiedlich bemerkbar. Inzwischen gelten überwiegend die Metropolen und Großstädte, in NRW z.B. an der Rheinschiene als dynamisch und wachstumsorientiert. Zudem sind auch andere Städte – sofern sie z.B. Universitäten haben – Profiteure am Wohnungsmarkt. Zu den Regionen mit guten demografischen Zukunftsaussichten gehört auch der Raum Aachen, der auch in den Prognosen bis 2030 weiterwächst. Gemessen an den Metropolen an der Rheinschiene, wie insbesondere Köln und Düsseldorf, fällt das Wachstum allerdings geringer aus.

Mit der Bevölkerung wächst die Anzahl der Haushalte; insbesondere in Metropolen und Studentenstädten steigt der Bedarf an preisgünstigem Wohnraum sowie an Angeboten im Segment kleinerer und barrierefreier bzw. -armer Wohnungen. Aktuelle Nachrichten stellen die positiven Entwicklungen in der gesamten Region in den Vordergrund<sup>168</sup>.

---

<sup>167</sup> Siehe dazu auch: <https://www.empirica-institut.de/nc/nachrichten/details/nachricht/herausforderungen-und-perspektiven-fuer-den-deutschen-wohnungsmarkt/>

<sup>168</sup> <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/nordkreis/der-immobilienmarkt-in-der-staedtereion-boomt-1.1846619>

Der LEG Wohnungsmarktreport 2016<sup>169</sup> zeigt für „Besondere Gebiete und Mikrolagen“ Stadt/ Kreis Aachen als eines der Gebiete mit der positivsten Bevölkerungsentwicklung (2013-2015) mit +1,5 %. Angeführt wird dieses Ranking von Münster mit +2,7%/ Schlusslicht ist Wuppertal mit +1,3 %. Darüber hinaus zeichnet Stadt/ Kreis Aachen eine der niedrigsten Leerstandsquoten, mit 2,0 % im Jahr 2014, aus. Angeführt wird die Liste auch hier von Münster mit 0,6 %; der Rhein-Erft-Kreis liegt mit 2,4 % an letzter Stelle. Aachen wird im Vergleich ebenfalls mit den größten Wohnungen (stadtteilspezifisch 87 m<sup>2</sup>) sowie kleinsten Wohnungen (stadtteilspezifisch 56 m<sup>2</sup>) aufgeführt. Aachen (Rothe Erde und Forst) werden als Gebiete mit der höchsten Mietsteigerung zum Vorjahr (mit +10,1 %) aufgeführt; parallel dazu zeigt Aachen (Rothe Erde und Forst) die vergleichsweise geringste Kaufkraft (mit 2.255 €). Auch Aachen (Hanbruch und Ronheide) wird in der Liste der Lagen mit geringster Kaufkraft (2.568 €) geführt. In der StädteRegion Aachen fällt die Gemeinde Roetgen mit 5.319 € bei den Wohngebieten und Mikrolagen mit höchster Kaufkraft auf.

Der Wohnungsmarkt in Eschweiler wird im LEG Wohnungsmarktreport 2016<sup>170</sup> in der StädteRegion Aachen geführt, ebenso wie der Wohnungsmarkt Stolberg. Während die Stadt Aachen die höchste Mietdynamik unter den großen Städten hat und in den Jahren 2014 bis 2015 den höchsten Anstieg der Angebotsmieten von allen kreisfreien Städten NRWs aufwies, sieht die Situation in der StädteRegion anders aus. In der Stadt Aachen herrscht – kleinräumig verschieden – eine große Nachfrage nach Wohnraum, während im Berichtszeitraum der Neubau nicht entsprechend nachzog. Dies ist u.a. auch auf die Knappheit von Bauland zurückzuführen, worauf die Stadt bereits durch verschiedenste aktuelle Bauvorhaben reagiert hat.<sup>171</sup>

**Die Stadt Eschweiler** hat auf die Anforderungen gewandelter Wohnungsmärkte mit der Beauftragung eines „Handlungskonzepts Wohnen“ reagiert, das im März 2017 vorlag und beschlossen wurde. Daraus ersichtlich wird ein Bedarf von rd. 1.000 bis 1.200 WE bis zum Jahr 2025. Die Stadt zeigt nach eigenen Angaben Nachfrageüberhänge in allen Segmenten und profitiert auf der Nachfrageseite auch von der Verteuerung und Verknappung von Wohnraum im Raum Aachen. Für die Umsetzung der im

<sup>169</sup> [https://www.leg-wohnen.de/fileadmin/user\\_upload/Assets/PDFs/Unternehmen/Presse/Wohnungsmarktberichte/Wohnungsmarktreport\\_2016/Staedteportraet/034\\_037\\_BesondereGebiete\\_NRW\\_2016.pdf](https://www.leg-wohnen.de/fileadmin/user_upload/Assets/PDFs/Unternehmen/Presse/Wohnungsmarktberichte/Wohnungsmarktreport_2016/Staedteportraet/034_037_BesondereGebiete_NRW_2016.pdf)

<sup>170</sup> [https://www.leg-wohnen.de/fileadmin/user\\_upload/Assets/PDFs/Unternehmen/Presse/Wohnungsmarktberichte/Wohnungsmarktreport\\_2016/Staedteportraet/110\\_113\\_AachenKreis\\_NRW\\_2016.pdf](https://www.leg-wohnen.de/fileadmin/user_upload/Assets/PDFs/Unternehmen/Presse/Wohnungsmarktberichte/Wohnungsmarktreport_2016/Staedteportraet/110_113_AachenKreis_NRW_2016.pdf)

<sup>171</sup> [https://www.focus.de/regional/aachen/stadt-aachen-der-aktuelle-wohnungsmarktbericht-2016-liegt-jetzt-vor\\_id\\_7613094.html](https://www.focus.de/regional/aachen/stadt-aachen-der-aktuelle-wohnungsmarktbericht-2016-liegt-jetzt-vor_id_7613094.html)

Handlungskonzept aufgezeigten Maßnahmen plant die Stadt zunächst eine ämterübergreifende „Arbeitsgruppe Wohnbaulandentwicklung“ sowie die Benennung eines Koordinators innerhalb der Verwaltung. Als Ziele werden u.a. benannt: Neubau und strategisches Flächenmanagement, Angebote für Familien und ältere Menschen, Angebote für preiswertes Wohnen und Weiterentwicklung des Bestandes<sup>172</sup>.

■ **In Stolberg** sind im Vergleich mit dem Aachener Umland im Durchschnitt die kleinsten Wohnungen zu finden (2015: 69 m<sup>2</sup>); das Mietniveau liegt deutlich unter dem in der Stadt Aachen und mit am unteren Rand aller Kommunen in der StädteRegion. Das Mietniveau in Eschweiler ähnelt eher dem im nördlichen Bereich der StädteRegion. Bereits im Jahr 2015 hat die Stadt eine Initiative gestartet, um auf die Kupferstadt Stolberg als Wohnstandort für Studenten aus dem Raum Aachen aufmerksam zu machen. Im Jahr 2016 wurde deutlich gemacht, dass es notwendig sei, neue Akzente auf dem sozialen Wohnungsmarkt zu setzen; dies solle vor allen Dingen – dort wo möglich – durch die Bebauung von städtischen Grundstücken mit Mehrfamilienhäusern erfolgen. Auch Neubauprojekte privater Investoren sind – insbesondere auf Brachflächen – im Eigentumssegment (Geschosswohnungsbau) in Planung und in der Umsetzung. Ein Wohnraumkonzept für die Kupferstadt Stolberg wird 2018/2019 erstellt.

■ **Die Gemeinde Inden** ist wegen ihrer relativ geringen Größe und der Betroffenheit durch die Umsiedlungsnotwendigkeiten des vorrückenden Tagebaus Inden in einer spezifischen Situation. Derzeit ist es das Ziel, die Bevölkerung zu halten und nach der Auskohlung des Tagebaus einen attraktiven Wohn- und Freizeitstandort zu schaffen<sup>173</sup>. Der Kreis Düren rechnet – entgegen demografischer Schätzungen offizieller Stellen – mit einem Bevölkerungswachstum durch Binnenmigration von der Rhein-schiene weg bis in den Kreis Düren. Bereits jetzt sind aufgrund hoher Mieten in den Ballungsräumen am Rhein erhöhte Nachfragen in östlichen Kommunen des Kreises Düren zu verzeichnen. Dies wird sich auch im indeland bemerkbar machen, so dass auch in Inden mit einem moderaten Bevölkerungswachstum zu rechnen ist<sup>174</sup>.

---

<sup>172</sup> [https://rat.eschweiler.de/bi/vo0050.php?\\_kvonr=2593](https://rat.eschweiler.de/bi/vo0050.php?_kvonr=2593)

<sup>173</sup> [http://www.gemeinde-inden.de/hp/downloads/Sonderinfo\\_1-2014\\_Rahmenplan\\_in-desee.pdf](http://www.gemeinde-inden.de/hp/downloads/Sonderinfo_1-2014_Rahmenplan_in-desee.pdf)

<sup>174</sup> Einschätzung der EG indeland GmbH vom 28.05.2018

### 6.3. Gewerbeflächen und Bedarfssituation

Im Zusammenhang mit dem seit 2017 rechtsverbindlichen Landesentwicklungsplan wird auch die Neuaufstellung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln erforderlich<sup>175</sup>. Hierzu fanden bereits Informationsgespräche mit den Kommunen statt, die nun teilregionale oder regionale Gewerbeflächenkonzepte erarbeitet haben<sup>176</sup>.

Dabei soll die Siedlungsentwicklung flächensparend und bedarfsgerecht an der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Wirtschaft, den vorhandenen Infrastrukturen sowie entsprechend den naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklungspotenzialen ausgerichtet werden. Derzeit werden im gesamten Regierungsbezirk Köln teilregionale Gewerbeflächenkonzepte, z.B. auf Kreisebene erarbeitet. Dies erfolgt aktuell auch für die StädteRegion Aachen durch die AGIT mbH<sup>177</sup> und für die Region indeland durch das Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln<sup>178</sup>.

Auf der Ebene der Regionalplanung wird zur Ermittlung der Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen das sogenannte GIFPRO-Modell (Gewerbe- und Industrieflächen-Bedarfs-Prognose) angewendet. Dabei wird der Flächenbedarf für Industrie und Gewerbe über eine Unterscheidung nach Nutzungsart und Nutzungsanlass bestimmt. Wesentliches Element der Berechnungen sind die Industrie- und Gewerbeflächen nachfragenden Beschäftigten, differenziert nach Wirtschaftsabteilungen, wodurch ein beschäftigten- und bedarfsorientierter Ansatz abgebildet wird. Des Weiteren werden diese Berechnungen mit der räumlichen Disposition der Flächen und vereinzelt mit Daten aus dem Flächenmonitoring zur Plausibilitätskontrolle verglichen. Mit dieser Methode wurden von der Bezirksregierung Köln für den Planungshorizont 2035 für die Stadt Eschweiler Gewerbeflächenbedarfe in Höhe von 43 ha, für Stolberg Bedarfe in Höhe von 45 ha und für die Gemeinde Inden Bedarfe in Höhe von 3 ha ermittelt<sup>179</sup>.

---

<sup>175</sup> [https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/index.html](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/index.html)

<sup>176</sup> [https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/ueberarbeitung\\_regionalplan\\_koeln/regionalplan\\_ueberarbeitung/kreisgespraeche/praesentation\\_kreisgespraeche.pdf](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/ueberarbeitung_regionalplan_koeln/regionalplan_ueberarbeitung/kreisgespraeche/praesentation_kreisgespraeche.pdf)

<sup>177</sup> <https://www.unserac.de/rats-infos/vorlage/beratungen/16990.html>

<sup>178</sup> <https://www.stadtplanung-dr-jansen.de/projekte.html>

<sup>179</sup> Aussage der Bezirksregierung Köln vom 16.02.2018



Das Büro Dr. Jansen, Köln, bezieht sich bei seiner Bedarfsberechnung für die indeland-Kommunen ebenfalls auf die GIFPRO-Methode und hat für den Planungshorizont 2035 für die Stadt Eschweiler einen Bedarf in Höhe von 40 ha und für die Gemeinde Inden einen Bedarf in Höhe von 3,1 ha ermittelt. Insgesamt beläuft sich der Bedarf im indeland auf 117,3 ha Gewerbe- und Industrieflächen (63,7 ha GE- und 53,6 ha GI-Flächen)<sup>180</sup>.

Im Gegensatz zu den dargestellten Vorgehensweisen erfolgt die Ermittlung des gewerblichen Flächenbedarfs in dem Gewerbeflächenkonzept für die StädteRegion Aachen nicht nur durch die landesweit einheitliche GIFPRO-Methode, sondern zusätzlich durch in gisTRA erfasste Realdatenbestände. Durch diese Vorgehensweise ergibt sich für die Stadt Eschweiler ein Bedarf von 49 ha und für die Kupferstadt Stolberg von 48,4 ha. In der gesamten StädteRegion Aachen beläuft sich der Bedarf an Gewerbeflächen für den Planungshorizont bis 2035 auf 503 ha<sup>181</sup>.

Nach Angaben der Stadt Eschweiler liegt der Bedarf bis 2035 für die Stadt Eschweiler bei rund 65 ha aufgrund anzunehmender anhaltender Nachfrage bzw. weiter steigender Nachfrage nach Gewerbeflächen<sup>182</sup>. Die jüngst veröffentlichte Information über die erfolgreiche Vermarktung von rund 20 ha Industriegebietsfläche innerhalb des Bauungsplangebietes „Am Grachtweg“ an ein Logistikunternehmen sowie einen Produktionsbetrieb belegt die starke Flächennachfrage am Standort<sup>183</sup>. Eschweiler ist mit 12,5 ha neben Alsdorf (3,8 ha) die einzige Stadt innerhalb der StädteRegion Aachen, die rechnerisch noch über Flächenreserven verfügt und somit eine positive Flächenbilanzierung aufweist<sup>184</sup>.

Die Stadt Eschweiler hat kurz vor Fertigstellung dieses Berichts mitgeteilt, dass im Rahmen eines Kommunalgesprächs mit der Bezirksregierung Köln zur Neuaufstellung des Regionalplans im Dezember 2017 Flächenabgrenzungen im Raum Kraftwerk Weisweiler (siehe Plan in der Anlage 31) zur Sprache gekommen sind. Die dort gezeigten Abgrenzungen waren jedoch nicht Bestandteil der Diskussionen in den Werkstätten und der hier vorliegenden Untersuchung.

<sup>180</sup> Gewerbe- und Industrieflächenpool Konzept indeland, Büro Dr. Jansen

<sup>181</sup> Städteregionsweites Gewerbeflächenkonzept, AGIT mbH

<sup>182</sup> Aussage der Stadt Eschweiler vom 15.03.2018

<sup>183</sup> <https://news.rwe.com/ministerprasident-armin-laschet-beim-spatenstich-neues-industriegebiet-in-eschweiler-mit-500-arbeitsplatzen/> ; <http://rheinisches-revier.de/aktuelles/aktuelles/einzelansicht-aktuelles/article/ministerpraesident-armin-laschet-beim-spatenstich-neues-industriegebiet-in-eschweiler-mit-500-arbei/> ; [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul\\_id=33&record\\_id=94137](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul_id=33&record_id=94137)

<sup>184</sup> Städteregionsweites Gewerbeflächenkonzept, AGIT mbH

Für die Region werden Aufschläge auf die rechnerischen Bedarfe aufgezeigt, die zum Beispiel aus strukturwandelinduzierten Arbeitsplatzverlusten und Flächenbedarfen resultieren. Des Weiteren werden nicht bedienbare Nachfragen, Flächenverknappungen durch Privateigentum und steigende Nachfragen an europäischen Transportkorridoren angeführt. Deshalb wird für den Planungshorizont 2035 ein deutlicher Mehrbedarf an Gewerbeflächen erwartet. Die AGIT geht in dem städteregionalen Gewerbeflächenkonzept von Mehrbedarfen in Höhe von 400 ha bis 2035 für die StädteRegion Aachen aus, die aktuell nicht durch entsprechende Reserven zu decken sind. Potenzial für die Deckung von Teilen dieser Bedarfe bieten die Flächen dieser Machbarkeitsstudie, vorbehaltlich einer genaueren Untersuchung von Flächenpotenzialen an den beiden Standorten Stolberg und Eschweiler, z.B. im Hinblick auf konkrete Eigentums- und Nutzungsverhältnisse. Die Potenzialflächen an den beiden Standorten sind teilweise bereits in den jeweiligen Flächennutzungsplänen der Städte Stolberg und Eschweiler als Gewerbeflächen dargestellt.

Derzeit sind diese Ausarbeitungen in den Gremien der betroffenen Städte und Regionen in der Diskussion. In der Stadt Aachen sind z.B. die Neuausweisung von Gewerbeflächen im Rahmen der FNP-Aufstellung, die Revitalisierung von industriell-gewerblichen Altstandorten sowie die interkommunale Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen im Gespräch.

### Eckpunkte Regionalwirtschaftliche Einordnung:

- Die Wirtschaftsregion Aachen ist gekennzeichnet durch eine Mischung aus Hochtechnologie, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und produzierenden, überwiegend mittelständischen Unternehmen.
- Der Abschluss von Ausbildungsverträgen liegt auf gleichbleibend hohem Niveau, der Arbeitsmarkt hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt.
- Bildung und Forschung sind Kernthemen in der Region. Die Bereiche Produktion der Zukunft, Energie 4.0, intelligente Mobilität und digitale Gesundheitswirtschaft sind Leitbranchen.
- Für eine erste Profilierung der Flächen im Untersuchungsraum wird festgestellt, dass es eine geringe direkte Konkurrenz zu den Flächen gibt. Lagegunst, Größe, innere Flexibilität sowie die Nähe zur Energieproduktion und zu den Forschungseinrichtungen sind Stärken. Als Schwächen werden aktuell das wenig ansprechende / anregende Umfeld und die fehlende Einbindung in ein dichtes wirtschaftliches Umfeld genannt.
- Die Wohnungsmärkte sind differenziert und profitieren von der Nähe zum Wachstumsraum Aachen.
- Die Situation bei den Gewerbeflächen und ihrer Bedarfssituation wird in verschiedenen Untersuchungen beleuchtet. Während es in bestimmten Segmenten und im Großraum Aachen zu Engpässen kommt, gibt es in der Region und für spezielle Nachfrager weitere Potenziale.





## 7. Entwicklungsszenarien

In den folgenden Kapiteln werden die auf der Basis der Bestandsaufnahmen und Bewertungen sowie im Kontext der regionalwirtschaftlichen Einordnung entwickelten Nutzungsszenarien dargestellt und beschrieben. Sie basieren auch auf den Aussagen der Expertengespräche sowie auf den Ergebnissen der ersten Werkstatt im Juni 2017. Die folgenden Ausführungen wurden im Rahmen einer umfangreichen Präsentation als Einstieg in die zweite Werkstatt im November 2017 vorgestellt. Sie wurden dort im Plenum und anschließend in zwei Arbeitsgruppen intensiv weiter diskutiert (vgl. dazu auch Kap. 7.4).

- Vor der Darstellung der eigentlichen inhaltlichen Szenarien für eine mögliche zukünftige Nutzung der Standorte in Weisweiler und Stolberg werden die jeweiligen Verfügbarkeiten und die daraus resultierenden möglichen Entwicklungsgeschwindigkeiten im Hinblick auf eine neue Nutzung der Areale vorgestellt und beschrieben. Der Wunsch der regionalen Akteure, möglichst schon frühzeitig Flächen in eine Entwicklung zu bringen, um regionale Wertschöpfung zu generieren – dies aber möglichst in Abstimmung mit einem Gesamtkonzept – wird hier berücksichtigt.

### 7.1. Flächenverfügbarkeit / Entwicklungsgeschwindigkeiten – Standort Weisweiler

- Der folgende Plan des ursprünglichen und erweiterten Untersuchungsgebiets zeigt, dass im Umfeld des schon heute landesplanerisch dargestellten und weitgehend mit Zweckbindung entwickelten eigentlichen Untersuchungsbereiches größere Potenziale im Freiraum vorhanden sind. Dabei handelt es sich um rd. 360 ha potenzielle Entwicklungsflächen im erweiterten Untersuchungsbereich. Im ursprünglichen Untersuchungsbereich werden rd. 242 ha als potenzielle Entwicklungsflächen dargestellt. Dabei stehen rund 44 % der Flächen im ursprünglichen Untersuchungsgebiet nicht für eine Entwicklung zur Verfügung, da dort heute dauerhafte Nutzungen vorhanden sind, die nach bisherigen Erkenntnissen dort verbleiben werden.

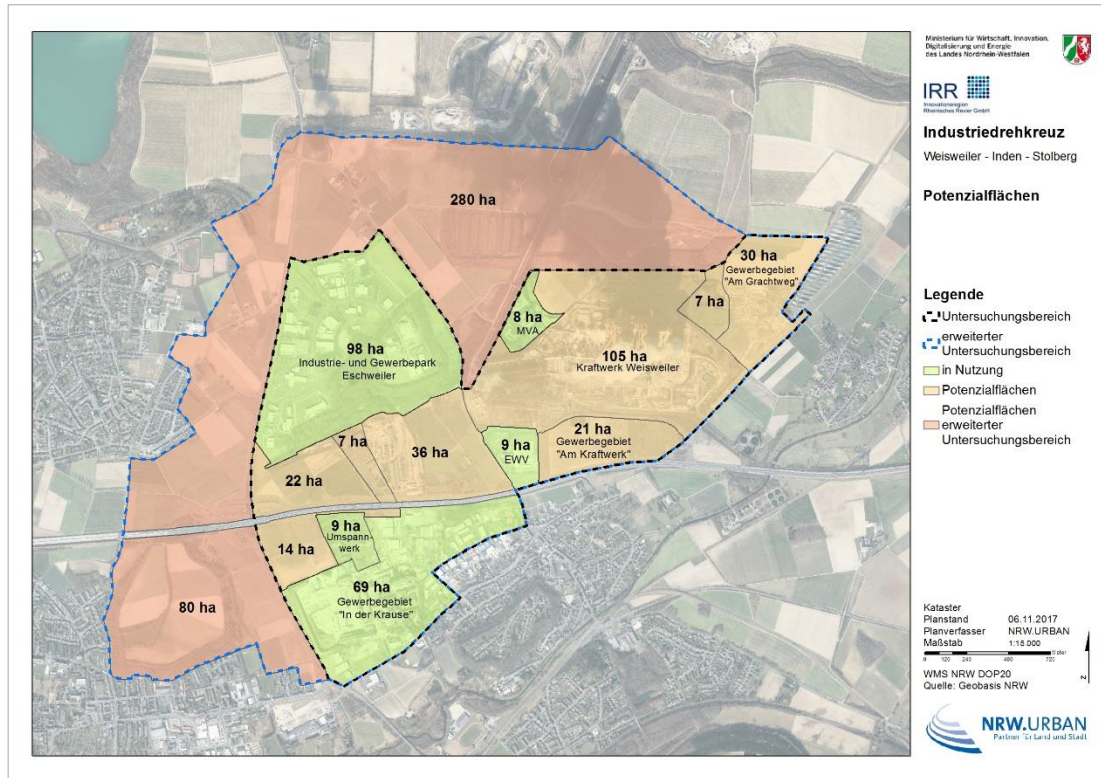


Abbildung 64: Potenzialflächen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Nov. 2017)

Die Analyse zeigt, dass die Entwicklung in Weisweiler sinnvollerweise in Abschnitten erfolgen sollte. Es ist davon auszugehen, dass die Reaktivierung aller Flächen nicht innerhalb kurzer Zeiträume erfolgen kann. Das Kraftwerk Weisweiler wird voraussichtlich erst im Jahr 2030 vom Netz gehen und erst dann stehen die rd. 105 ha Fläche, die aktuell zum Kraftwerk gehören, für eine Entwicklung zur Verfügung.

Dennoch sollte ein Ziel der Standortentwicklung sein, erste Teilflächen kurzfristig einer Folgenutzung zuzuführen, um eine hochwertige Entwicklung des Gebietes anzustoßen und dem Verlust an Arbeitsplätzen bereits frühzeitig entgegenzuwirken. Die Entwicklungsszenarien reagieren auf diese unterschiedlichen Flächenverfügbarkeiten, die durch Maßnahmen wie die Freiräumung des Kraftwerksgeländes, die Herstellungs- und Sanierungsmaßnahmen sowie die Änderung bzw. Schaffung von Planungsrecht deutlich beeinflusst wird.

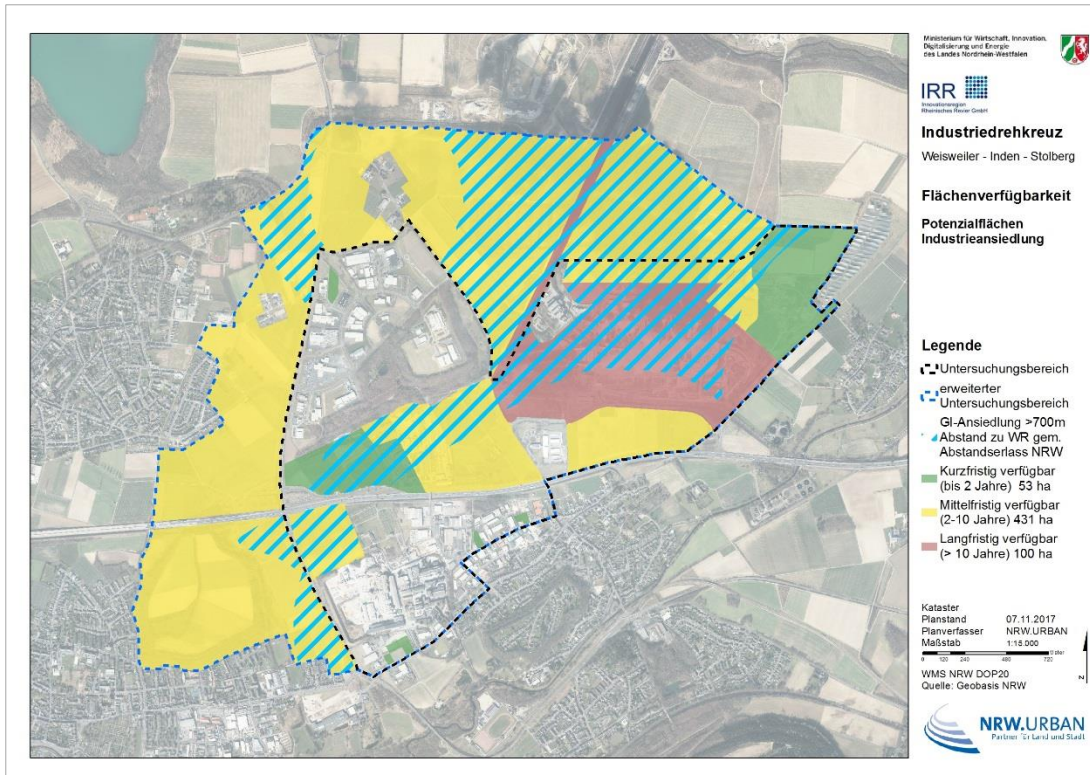


Abbildung 65: Flächenverfügbarkeit - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Nov. 2017)

Grob betrachtet lassen sich die einzelnen Teilflächen innerhalb des Gesamtstandortes bezüglich ihrer Flächenverfügbarkeit in drei Rubriken gliedern:

- Kurzfristig verfügbare Flächen (bis 2 Jahre) rd. 52 ha
- Mittelfristig verfügbare Flächen (2 bis 10 Jahre) rd. 85 ha + 346 ha
- Langfristig verfügbare Flächen (mehr als 10 Jahre) rd. 105 ha

Die Einordnung in die Entwicklungszeiträume erfolgt in beiden Untersuchungsräumen auf Basis folgender Bewertungen:

Tabelle 5: Bewertungsschema der Entwicklungszeiträume (NRW.URBAN)

	Ansiedlung		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Planungsrecht	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestehendes Planungsrecht (nach §§ 30, 34 o. 35 BauGB)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung von Planungsrecht erforderlich</li> </ul>	
Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erschließung vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realisierung zusätzlicher Erschließungsmaßnahmen nötig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufbau eines neuen Erschließungssystems erforderlich</li> </ul>
Altlasten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Altlastenfreiheit o. gesicherte Altlasten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Altlastensanierung / -sicherung in kleineren Bereichen nötig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Großflächige Altlastensanierung oder -sicherung notwendig</li> </ul>
Abbruch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Abbruchmaßnahmen erforderlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abbruch und Freimachung von Teilflächen notwendig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Großflächiger Abbruch und Freimachung aller Flächen nötig</li> </ul>

Aufgrund der Gegebenheiten stehen einige Flächen bereits heute zur Verfügung. Dennoch ist aufgrund der vielfältigen notwendigen Planungs- und Baumaßnahmen insgesamt mit Zeiträumen von bis zu 10 Jahren oder mehr für eine geordnete Gesamtentwicklung auszugehen. Ziel der Entwicklung muss sein, die Flächen einer dauerhaften und nachhaltigen Nachnutzung auf Basis eines Gesamtkonzeptes zuzuführen. Eine sinnvolle Abschnittsbildung und die zeitlich gestaffelte Entwicklung von Teilflächen sind daher zwingend erforderlich.

Bei künftigen Nutzungen spielen die benachbarten Nutzungen und deren Schutzansprüche eine zentrale Rolle. Vor allem die Wohnbereiche in der unmittelbaren Umgebung können emissionsrechtliche Anforderungen für zukünftige Ansiedlungen zur Folge haben. Diese hängen naturgemäß von der konkreten Folgenutzung ab. Je störungsintensiver eine Folgenutzung ist, umso größer werden die Anforderungen an



den Emissionsschutz. Neben technischen Maßnahmen spielen auch Abstandserfordernisse zu den schützenswerten Nachbarnutzungen eine Rolle. In einer ersten Betrachtung wurden die vorhandenen schützenswerten Nutzungen (insbesondere Wohnen) im Umfeld des Untersuchungsgebietes, sowie die davon ausgehenden notwendigen Abstände entsprechend des Abstandserlasses NRW untersucht. Bei der Betrachtung der Abstandsklassen zeigt sich, dass sich tendenzielle Industriebetriebe oder -anlagen (>700m Abstand zu reinen Wohngebieten (WR) gemäß Abstandserlass NRW) im zentralen und nordöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ansiedeln lassen (vgl. Abbildung 65), da rund um das Untersuchungsgebiet Wohn- oder Mischgebiete vorgefunden werden. Dieser relativ weitläufige Bereich stellt somit ein wertvolles Flächenpotenzial für Industriebetriebe dar.

## 7.2. Flächenverfügbarkeit / Entwicklungsgeschwindigkeiten – Standort Stolberg

Rund 62 ha des untersuchten Gebietes am Standort Stolberg stellen Potenzialflächen dar. Die restlichen rd. 36 ha werden bereits anderweitig genutzt und stehen dementsprechend für eine Entwicklung derzeit nicht zur Verfügung.

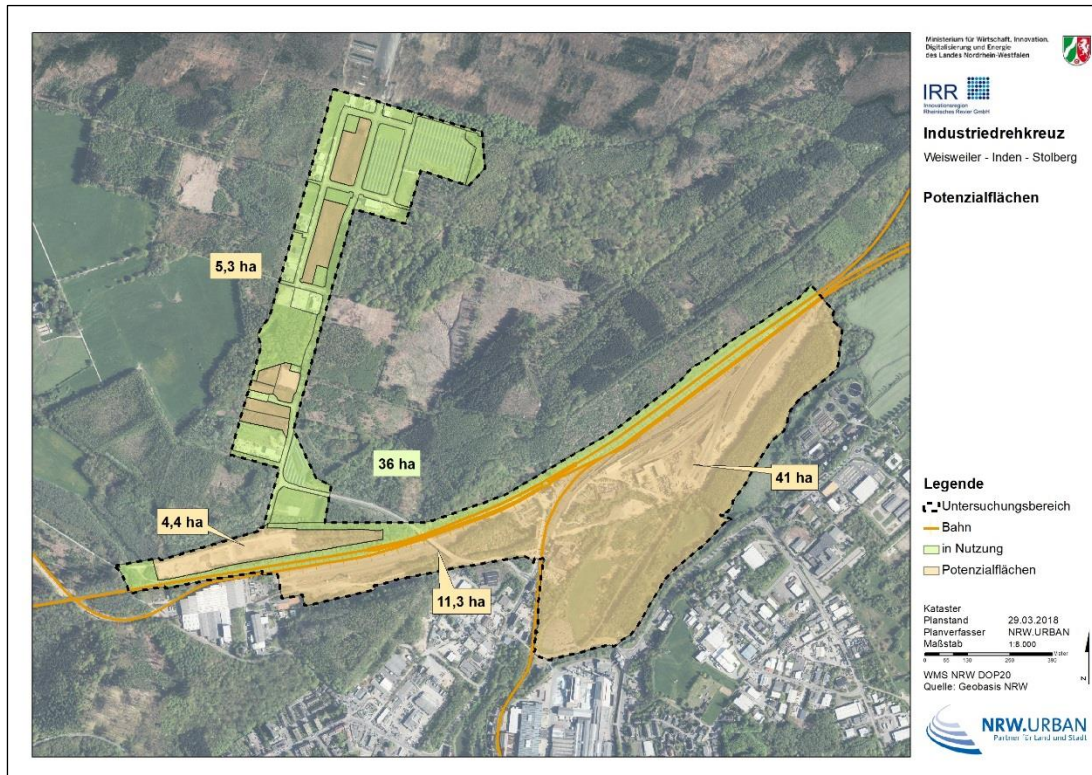


Abbildung 66: Potenzialflächen - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)



Auch der Stolberger Standort kann in Bereiche unterschiedlicher Entwicklungsgeschwindigkeiten klassifiziert werden. Hier erfolgt die Unterscheidung jedoch nur in

- Kurzfristig verfügbare Flächen (bis 2 Jahre) rd. 21 ha
- Mittelfristig verfügbare Flächen (2 bis 10 Jahre) rd. 41 ha

Eine weitergehende Konkretisierung der in Abbildung 67 dargestellten Flächen wird entsprechend des Prozesses in den Folgekapiteln vorgenommen.

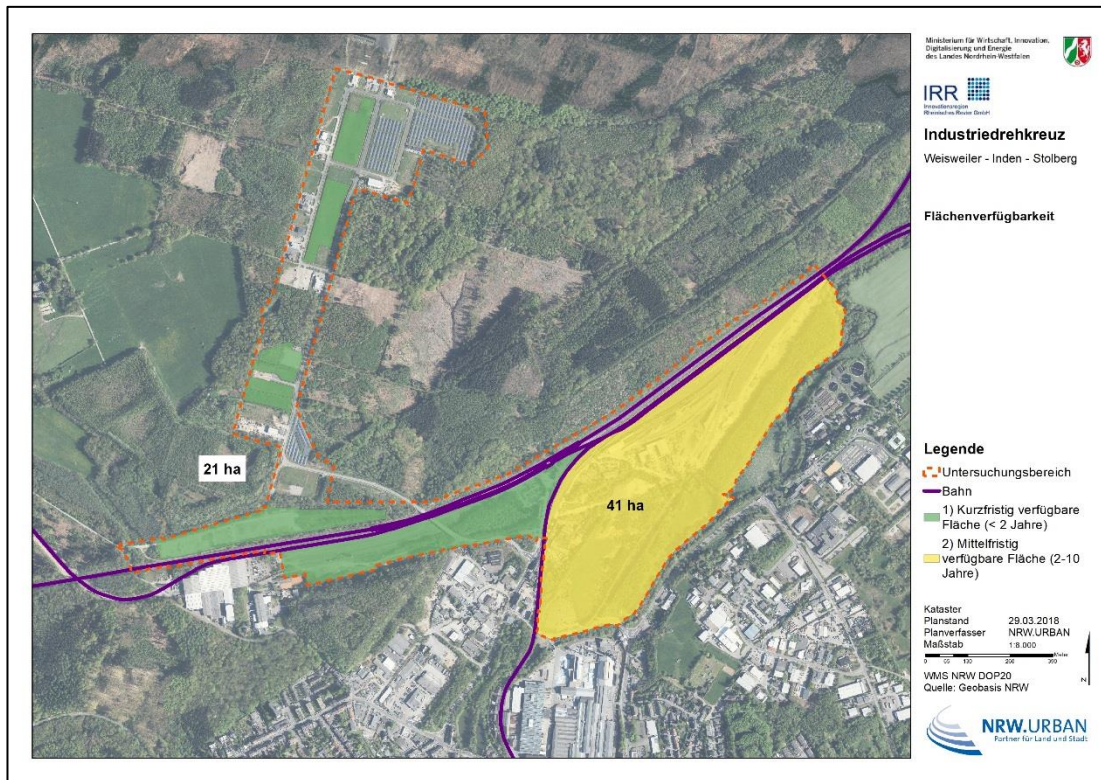


Abbildung 67: Flächenverfügbarkeit - Standort Stolberg (NRW.URBAN Jan. 2018)

In Stolberg hat die Entwicklung des Standortes bereits begonnen. Schon heute werden Güter orts- bzw. regional ansässiger Gewerbebetriebe auch über die Bahnstrecke verladen und verschickt<sup>185</sup>. Neben den schon zum Teil vermarkteten Flächen im Camp Astrid wird der Ausbau größerer Flächen zum „Euregio Railport“ derzeit im Rahmen von Gesprächen und ersten Ideenskizzen vorbereitet. Dabei ist zu beachten, dass hiervon verschiedene Grundstückseigentümer betroffen sind. Wie beim Standort Weisweiler ist auch beim Stolberger Standort eine Standortentwicklung innerhalb eines Gesamtkonzeptes gewollt. Planerisch notwendig ist hier vor allem die Verbesserung der Erschließungsfunktion und ggf. die Anbindung des Standortes an den Standort Weisweiler bei einem gemeinsamen Nutzungskonzept.

<sup>185</sup> <http://www.aachener-zeitung.de/lokales/stolberg/der-euregio-railport-nimmt-fahrt-auf-1.1747422>

### 7.3. Entwicklungsszenarien

Mit einer Gesamtgröße von rd. 242 ha innerhalb des engeren Untersuchungsgebietes für den Standort Weisweiler steht langfristig ein landesweit bedeutsames Flächenpotenzial für eine Erst- und Folgenutzung zur Verfügung. Mindestens weitere rd. 62 ha sind am Standort Stolberg kurz- bis mittelfristig verfügbar. Eine weitergehende Qualifizierung und Differenzierung der vorgenannten Flächen wird entsprechend des Prozessverlaufes zu dieser Machbarkeitsstudie in den Folgekapiteln vorgenommen.

Alleine die Größenordnung der im Kontext der Region zu betrachtenden Potenzialflächen macht die Darstellung eines Gesamt-Nutzungsszenarios zwingend erforderlich. Dann können auf der Basis einer möglichst im Konsens entwickelten Vorgehensweise zukunftssträchtige und für die Region gewinnbringende sowie arbeitsplatzschaffende Nutzungsbausteine auf dem Gelände schrittweise etabliert werden. Damit sollen mögliche Fehlentwicklungen und ungewollte Nutzungen möglichst ausgeschlossen werden.

Ziel des zweiten Werkstattverfahrens war es, ein Folgenutzungskonzept und die weitere Vorgehensweise gemeinsam zu erarbeiten und weitere Handlungsschritte zu vereinbaren. Dazu wurden im Vorfeld vier unterschiedliche sogenannte Entwicklungsszenarien erarbeitet. Diese verfolgen mit Ihren konkreten Nutzungsbeschreibungen (siehe Szenarien C – „Logistikansiedlung“ und D – „Energieerzeugung und Produktion“) oder Ihren teilweise eher prozesshaften Inhalten zu einer möglichen Vorgehensweise bei der Standortentwicklung (Szenario A – „Verkauf nach Verfügbarkeit“), das Ziel, einen Diskussionsprozess zu stimulieren, der am Ende ein Drehbuch für die Entwicklung des Geländes erzeugen soll.

Dementsprechend sind die nachfolgend aufgeführten Entwicklungsszenarien als Impulsgeber für den Werkstattprozess zu verstehen. Die Szenarien C – „Logistikansiedlung“ und D – „Energieerzeugung und Produktion“ wurden bereits in der ersten Werkstatt formuliert.

Der zu entwickelnde Handlungsleitfaden für die zukünftige Standortentwicklung muss nicht zwingend aus einer der nachgenannten Szenarien bestehen, sondern kann eine Melange unterschiedlicher Elemente verschiedener Szenarien darstellen.

### 7.3.1. Szenario A – Verkauf nach Verfügbarkeit

#### Standort Weisweiler

Das Szenario A beinhaltet prozesshafte Elemente einer möglichen Standortentwicklung. Neben der Fragestellung, welche Flächen wann verfügbar und dementsprechend vermarktbar sind, ist hier der Nutzungszweck und die Wertschöpfung sowie die Anzahl möglicher Arbeitsplätze von zentraler Bedeutung. Zudem verdeutlicht die nachfolgende Abbildung, dass zwischen den einzelnen Teilarealen Abhängigkeiten und Einschränkungen die Folgenutzungsmöglichkeit und deren Qualitäten betreffend bestehen.

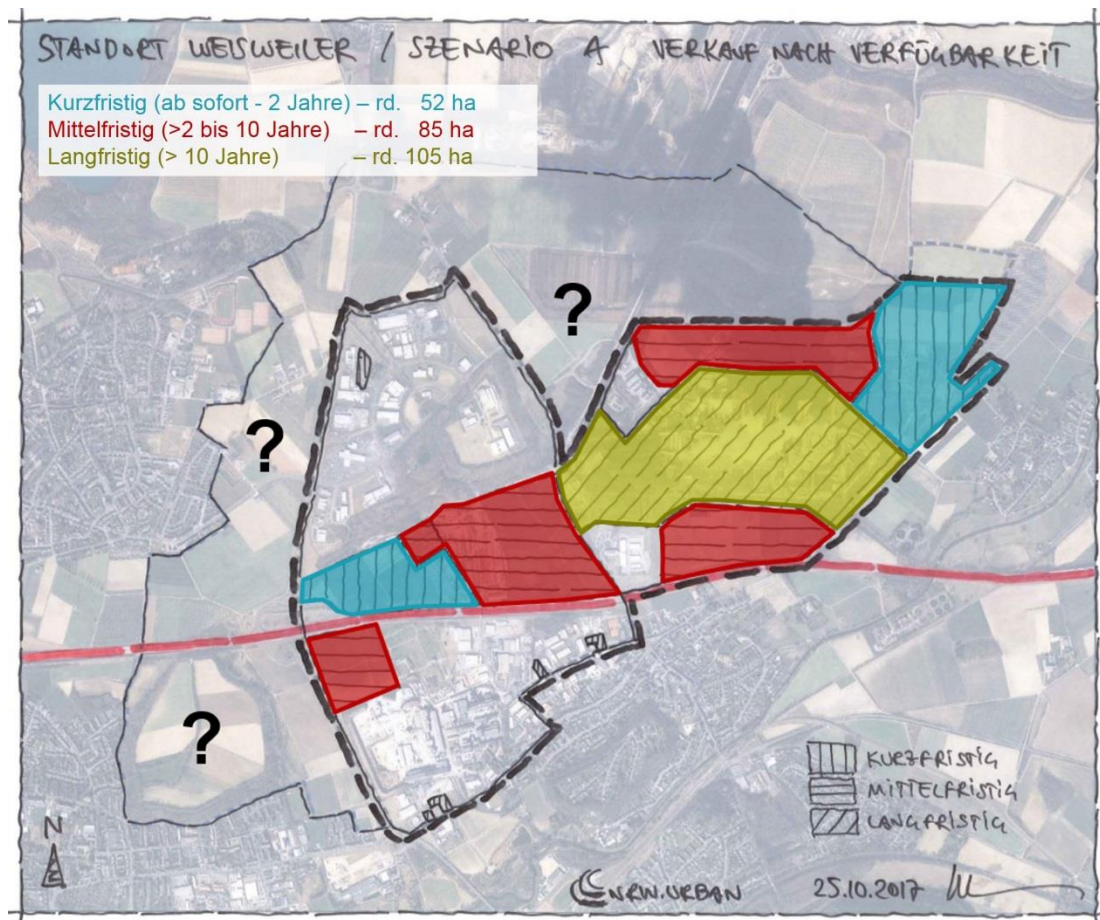


Abbildung 68: Szenario A - Verkauf nach Verfügbarkeit – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

So ist bereits kurzfristig die im äußersten Osten gelegene Teilfläche (in Abbildung 68 blau gekennzeichnet) vermarktbar, da sie u.a. bereits durch entsprechendes Planungsrecht gesichert ist. Jedoch reduziert das benachbarte Kraftwerk derzeit das Spektrum möglicher Folgenutzungen. So stellt sich der Standort bis zur Aufgabe der Kraftwerksnutzung für potenzielle Ansiedlungsunternehmen, die einen großen Wert auf die qualitätsvolle äußere Repräsentation ihres Unternehmenssitzes und des benachbarten Umfeldes legen, tendenziell weniger interessant dar. Dieses stellt sich



beispielsweise innerhalb der westlich gelegenen kurzfristig verfügbaren Potenzialflächen, nördlich angrenzend an die BAB 4 / Anschlussstelle Eschweiler-Ost, vollständig anders dar. Die unmittelbare Anbindung an die Autobahnanschlussstelle, die damit verbundene Exponiertheit sowie die Nachbarschaft zum Industrie- und Gewerbepark Eschweiler (IGP-Eschweiler) stellen wichtige Standortfaktoren dar.

Die Betrachtung der insgesamt rd. 242 ha Potenzialflächen (bezogen auf Abbildung 68), die teilweise bereits sofort, teilweise aber erst im Jahre 2035 (angenommene Beendigung Kraftwerksnutzung 2030, anschließend 5 Jahre Rückbau und Baureifmachung des Geländes) verfügbar sind, führen zu differenzierten Fragestellungen. Dieser vorliegende zeitliche Versatz der Entwicklungsgeschwindigkeiten und -möglichkeiten von rd. 20 Jahren macht die Notwendigkeit einer Auseinandersetzung mit der Fragestellung, wie sich der Gesamtstandort entwickeln soll und wie nicht, besonders notwendig. Hierbei können frühzeitige Unternehmensansiedlungen in den kurz- und mittelfristig verfügbaren Flächen – im Zusammenhang eines näher zu konturierenden Entwicklungsszenarios - bereits zu Prozessbeginn im Strukturwandel wirkungsvolle Impulse setzen.

Das Szenario A dient in diesem Kontext als Anstoß einer Diskussion, die als zentrales Ziel eine Handlungsstrategie entwickelt, auf welche Art und Weise sich der Gesamtstandort in den nächsten 20 Jahren weiterentwickeln soll. Hierbei spielen neben den zeitlichen Verfügbarkeiten der einzelnen Teilflächen Aspekte wie Arbeitsplatzdichte, Qualifikationsniveaus, Qualitäten in den Bereichen Städtebau, Erschließung, Freiraum und Ökologie, Freizeit und Erholung eine besonders wichtige Rolle bei der Entwicklung eines Gesamtkonzeptes. Genau hierzu und im Wechselspiel der Interdependenzen der einzelnen Teilstandorte stellt das Szenario A einen wichtigen Beitrag zur Entscheidungsfindung dar.

### **Standort Stolberg**

Am Standort Stolberg können kurzfristig rd. 13 ha und mittelfristig rd. 21 ha vermarktet werden (bezogen auf Abbildung 69). Die kurzfristig vermarktbareren Flächen nördlich der Gleisanlagen (in der Abbildung blau gekennzeichnet) werden bereits entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung, die gemäß den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 128 – Camp Astrid – die Entwicklung eines Gewerbestandortes vorsieht, sukzessive durch die Kupferstadt Stolberg vermarktet. Dementsprechend haben sich an diesem Standort in den vergangenen Jahren bereits einige Unternehmen angesiedelt.

Die im Privateigentum befindlichen Potenzialflächen südlich der Gleisanlagen (in der Abbildung 69 rot gekennzeichnet) sollen ebenfalls gewerblich genutzt werden. Die übrigen Flächen südlich der DB-Trasse sollen auch einer gewerblichen Nutzung zu geführt werden. Für Teilbereiche dieser Flächen wird derzeit die Innutzungsnahme als Containerterminal in Erwägung gezogen (siehe Kapitel 7.3.3).

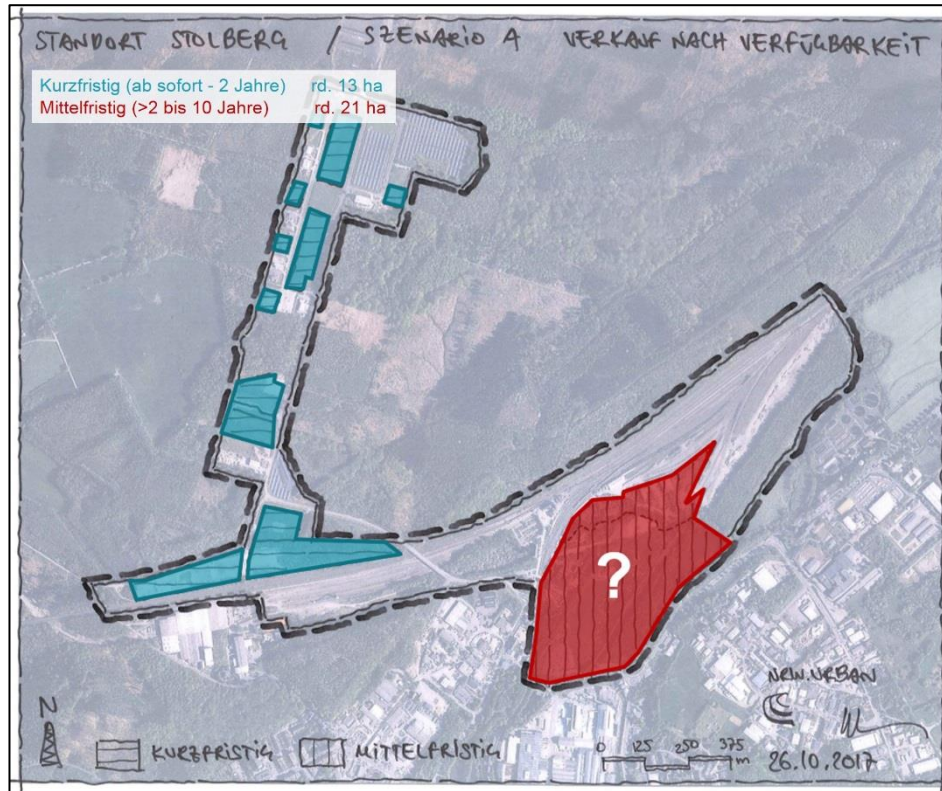


Abbildung 69: Szenario A - Verkauf nach Verfügbarkeit - Standort Stolberg (NRW.URBAN Okt. 2017)

Da für den Standort Stolberg im Umfeld der Gleisanlagen bereits konkrete Nutzungsvorstellungen vorliegen, die nördlich der Gleisanlagen befindlichen Potenzialflächen zum Teil bereits bebaut sind und sich die restlichen Bereiche auf Basis des Planungsrechtes in der Vermarktung befinden, wird für das Gewerbegebiet Camp Astrid und die für das Containerterminal "Euregio-Railport" vorgesehenen Bereiche eine den Nutzungsvorstellungen entsprechende Vermarktung nach Verfügbarkeit empfohlen.

### 7.3.2. Szenario B – Freizeit- und Handelsnutzung

Während für den Standort Stolberg die gewerblichen Nutzungsziele klar konturiert sind, ist ein Nachnutzungsszenario und die damit verbundene Strategie für den Standort Weisweiler noch zu entwickeln.



Alleine aufgrund der langfristig in sehr großen Umfang zur Verfügung stehenden Flächenpotenziale, gepaart mit einer hervorragenden Autobahnanbindung und einer guten Lage im Raum, bietet sich dieser Standort in besonderer Weise für Freizeit- und Handelsnutzungen an. So wäre beispielsweise die Ansiedlung eines Möbelmarktes an der Autobahn im großen Interesse für Einzelhändler wie Ikea oder andere vergleichbare Unternehmen. Dies bestätigen entsprechende Anfragen in der Vergangenheit.

Ebenso ist aufgrund der großen Potenzialflächen damit zu rechnen, dass zukünftig Betreiber oder Investoren großflächiger Freizeit- und Erholungsparks ihr Interesse bekunden. In der Vergangenheit (2015) wurden an von der Größe her vergleichbaren Konversionsstandorten entsprechende Anfragen an die betreffenden Kommunen gerichtet. Dabei handelte es sich z.B. um das Freizeitparkprojekt "The Seasons" für das Areal des ehemaligen NATO-Hauptquartiers in Mönchengladbach-Rheindahlen. Seinerzeit wurde ein Flächenbedarf von 70 ha und ein Investitionsvolumen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro genannt<sup>186</sup>.

Bereits im Vorfeld zur zweiten Werkstatt wurde von Seiten der Stadt Eschweiler geäußert, dass eine Möbelmarktansiedlung an diesem Standort aus stadtentwicklungspolitischen Zielen nicht in Frage kommt.

Von Seiten potenzieller Interessenten ist im Bereich Freizeit- und Handelsnutzungen mit weiteren Anfragen zu rechnen. Dieses Entwicklungsszenario stellt von der Nachfrageseite eine hochinteressante Nutzungsalternative dar. Daher ist im Rahmen der Entwicklung eines Folgenutzungskonzeptes zu klären, inwieweit diese Nutzungsbau- steine am Standort eine Rolle spielen sollen oder nicht.

### 7.3.3. Szenario C – Logistikansiedlung

Aufgrund der rasanten Wachstumsentwicklung in der Logistikbranche und der damit verbundenen anhaltend starken Flächennachfragen bietet sich ein Logistik-Entwick- lungsszenario in besonderer Weise an. Dieses kann aufgrund der günstigen Stand- ortfaktoren der beiden Untersuchungsbereiche in Weisweiler und Stolberg sowie der

---

<sup>186</sup> <http://www.rp-online.de/nrw/staedte/moenchengladbach/jhq-freizeitpark-fuer-15-milliar- den-euro-aid-1.5212768>

zunehmenden Arbeitsplatzdichte bei Logistikansiedlungen eine große Rolle im Zusammenhang mit dem angestrebten Strukturwandel spielen<sup>187</sup> (siehe dazu auch Kapitel 8.2.1).

Die Entwicklungsszenarien C – „Logistikansiedlung“ und D – „Energieerzeugung und Produktion“ wurden bereits in der 1. Werkstatt als weiter zu untersuchende Nachnutzungsoptionen ins Spiel gebracht und einhellig befürwortet. Dementsprechend werden die hierfür möglichen gewerblichen Flächen und deren Erschließung sowie die Begrenzung des Siedungskörpers zum Freiraum in Form erster Grobkonzepte weitergehend behandelt als dies bei den Szenarien A und B der Fall war. Ebenso verhält es sich mit der Skizzierung erster Ideen für eine wirkungsvolle Vernetzung von Freiraumstrukturen sowie der Platzierung möglicher flankierender Wohnnutzungen im Umfeld des Untersuchungsgebietes.

### **Standort Weisweiler**

#### **Begrenzung des Siedlungskörpers**

Bei der Betrachtung des engeren Untersuchungsgebietes fällt auf, das bereits 48,5 % des Raumes langfristig in Nutzung stehen. Der restliche Bereich lässt sich in zwei Flächentypen gliedern:

- Zum einen sind dies die bebauten Bereiche, die derzeit in Nutzung stehen, jedoch im Rahmen des Strukturwandels zukünftig einer Folgenutzung zugeführt werden sollen.
- Zum anderen sind dies die derzeit primär noch unbebauten Abschnitte, für die zukünftig eine im Vordergrund stehende gewerbliche und / oder industrielle Nutzung sowie flankierende Freiflächennutzungen angedacht sind.

Im Rahmen der Vorgespräche mit der Stadt Eschweiler sowie in der ersten Werkstattrunde wurde der sogenannte erweiterte Untersuchungsbereich, der sich nördlich und westlich an den engeren Untersuchungsbereich anschließt, mit in die Gesamtbeurteilung des Standortes einbezogen. Diese nahezu vollständig unbebauten und teilweise wichtige Freiraumfunktionen einnehmenden Bereiche in den Übergängen zur Ortslage Dürwiß nördlich der BAB 4 und zwischen Eschweiler und Weisweiler im Bereich südlich der BAB 4 sind somit Gegenstand der konzeptionellen Auseinandersetzung.

---

<sup>187</sup> [http://www.vm.nrw.de/verkehr/\\_pdf\\_container/150119\\_Abschlussbericht\\_Abnahmefassung.pdf](http://www.vm.nrw.de/verkehr/_pdf_container/150119_Abschlussbericht_Abnahmefassung.pdf)

Ein erster Entwurfsansatz unterbreitet für den erweiterten Untersuchungsbereich einen in Teilen erweiterten Siedlungskörper, der Freiflächen für eine zukünftig primär bauliche Nutzung in Anspruch nimmt. Die vorgeschlagenen zukünftigen Siedlungsränder sind in der nachfolgenden Abbildung rot gekennzeichnet.



Abbildung 70: Szenario C - Begrenzung Siedlungskörper - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

Es wird vorgeschlagen, die vorhandene Böschungskante der nördlich des Kraftwerks befindlichen Halde als zukünftige Begrenzung des Siedlungskörpers zu behalten. Dadurch können zusätzliche gewerbliche Potenzialflächen in großer Entfernung zu schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Wohnen) angeboten werden. Die Böschung und der große Höhenunterschied zum Haldenplateau von rund 30 m kann eine "künstlich-natürliche" Begrenzung eines zukünftigen Gewerbe- und Industriegebietes darstellen. Die Begrenzung des Siedlungskörpers wird Richtung Westen bis an den Rand des hier befindlichen IGP Eschweiler geführt, der damit eine städtebaulich nachvollziehbare und klare Osterweiterung erfährt. Die Böschung fungiert zudem als bewaldete Kulisse und Raumkante gleichermaßen.

Westlich des engeren Untersuchungsgebietes schließt eine weitläufige, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Freifläche an, die fast ausschließlich landwirtschaftlich genutzt wird. Diese wird im Osten von der Aldenhovener Straße und im Westen durch die Ortslage von Dürwiß und Eschweiler begrenzt. Im Regionalplan ist dieser Bereich als regionaler Grünzug dargestellt. Trotz dieser regionalplanerisch hinsichtlich einer baulichen Nutzung restriktiven Darstellung dieses Korridors, erscheint eine Erweiterung des Siedlungskörpers in mehrfacher Hinsicht sinnvoll. Zur westlichen Erweiterung des IGP Eschweiler wird ein rund 150 m breiter, die Aldenhovener Straße begleitender, Gewebestreifen vorgeschlagen. Gleiches wird südlich der BAB 4 in einer Tiefe von ca. 100 m parallel zur B 264 vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Siedlungserweiterung kann auf die bereits zu Teilen vorhandene Erschließung zurückgreifen. Westlich daran anschließend wird die Ausbildung hochwertiger Freiraumstrukturen vorgeschlagen, auf die nachfolgend näher eingegangen wird.

### **Freiraumvernetzung / Freizeit und Erholung**

Neben der Entwicklung neuer Baugebiete spielt auch die Entwicklung von hochwertigen Freiräumen und deren Vernetzung untereinander eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Profilierung des Standortes. Die im Laufe des weiteren Planungsprozesses näher zu definierenden und klarer zu planenden Grün- und Freiraumstrukturen sind zum einem zwingend bei der Realisierung neuer Gewerbegebiete als Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft vorzusehen. Zum anderen werden sie den Standort insgesamt auf.

Die Freiflächen bieten der im Untersuchungsgebiet arbeitenden und wohnenden Bevölkerung wichtige Aufenthaltsbereiche, sie ermöglichen hochwertig gestaltet eine ansprechende Adressbildung für Unternehmensansiedlungen und vernetzen ökologisch wertvolle Bereiche und Freiraumsequenzen untereinander. Hierdurch werden insgesamt für den Arten- und Landschaftsschutz relevante Freiraumstrukturen geschaffen, die darüber hinaus Wegebeziehungen abseits der Siedlungsflächen in Form weitläufiger und durchgängiger Landschaftsräume ermöglichen.

Im Untersuchungsgebiet ist eine Vernetzung der Freiflächen entlang der Inde mit den Offenlandbereichen westlich der Aldenhovener Straße / B 264 bis zum Blausteinsee angedacht. Ferner ist nach Aufgabe und Rückbau des Braunkohlekraftwerks eine Fortführung der Grünanlagen innerhalb des IGP Eschweiler über die Bandtrasse und die Halde in Richtung neue Inde und zum zukünftigen Indesee in den ersten Konzeptskizzen dargestellt. Diese Maßnahmen ermöglichen eine Aufwertung und Profilierung



des Standortes, vernetzen Freizeit- und Erholungsbereiche untereinander und bieten Angebote für Ausgleichsmaßnahmen und Artenschutz gleichermaßen.



Abbildung 71: Szenario C - Freiraumvernetzung - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

## Erschließung

Das Kraftwerksgelände verfügt über einen privaten Gleisanschluss. Dieser sticht, von Osten kommend, bis weit in den westlichen Abschnitt des Kraftwerksgeländes hinein. Zudem erschließt er ebenso die Müllverbrennungsanlage.

Im Rahmen der im Vorfeld durchgeführten Diskussionen zur Sinnhaftigkeit eines zukünftigen Erhalts des bestehenden Gleisanschlusses herrschte in der Werkstatt die einhellige Meinung vor, diesen auch zukünftig auf dem Gelände vorzuhalten. Die Lage des Gleisanschlusses kann der nachfolgenden Abbildung 72 entnommen werden.

Einhergehend mit dem Erhalt des Gleisanschlusses ist die Entwicklung eines Containerterminals nördlich angrenzend denkbar. Der hierfür notwendige Platz stünde nach Aufgabe des Braunkohlekraftwerks zur Verfügung, so dass hier beispielsweise eine Terminalanlage in der Dimension des Güterumschlagplatzes Köln-Eifeltor (900 x 200 m = 18 ha Gesamtfläche) problemlos platzierbar wäre.





Aufgrund der enormen Gesamtgröße des Standortes sind eine Vielzahl zusätzlicher Erschließungsstraßen in Abhängigkeit von den beabsichtigten Grundstücksgrößen erforderlich. Diese sind im Grobkonzept bereits teilweise berücksichtigt (in der Abbildung 72 rot dargestellt) und im nachfolgenden Planungsverlauf weitergehend zu konkretisieren.

### Potenzialflächen Logistik

Innerhalb des Untersuchungsbereiches ergeben sich eine Vielzahl unterschiedlicher Standorte mit individuellen Qualitäten. Den Gesamtstandort betrachtend ergeben sich in Summe rund 264 ha Potenzialflächen für logistikaffines Gewerbe (in der Abbildung 73 grau gekennzeichnet), die zukünftig in Abhängigkeit ihrer zeitlichen Verfügbarkeit für gewerbliche Zwecke in Nutzung genommen werden könnten.

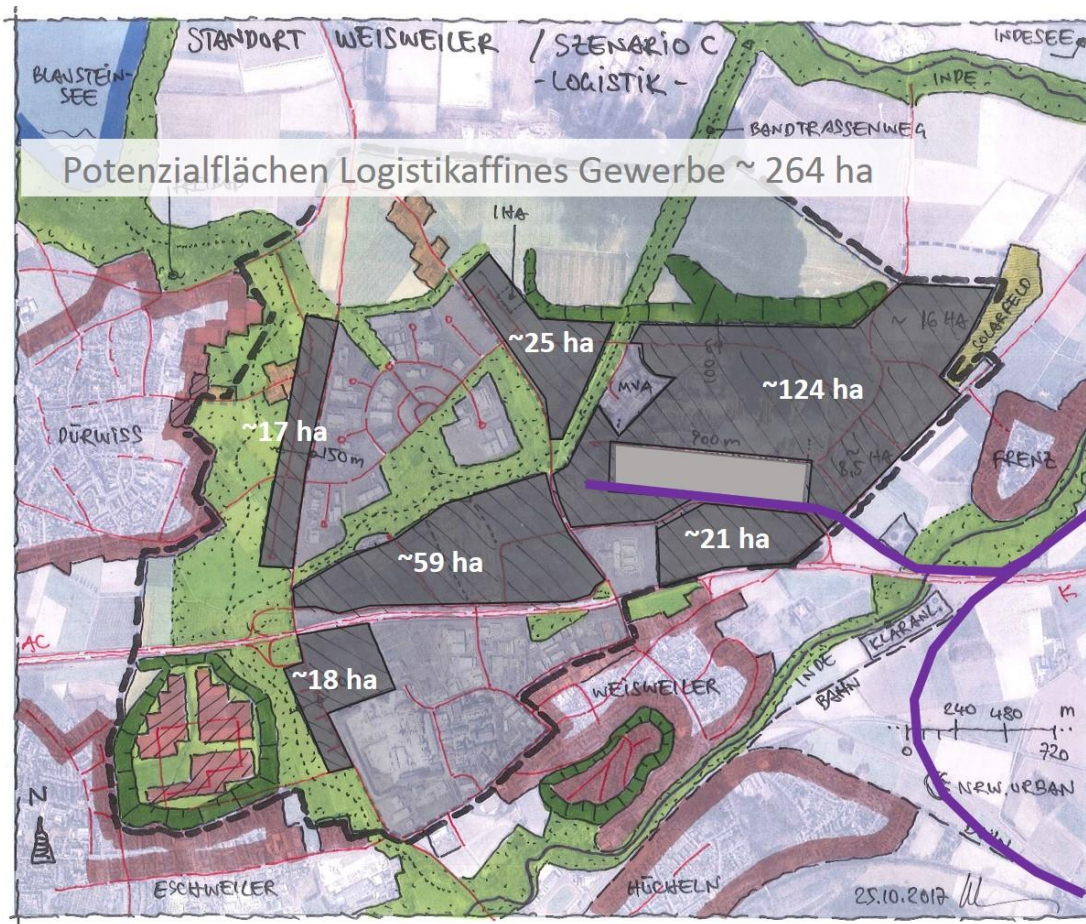


Abbildung 73: Szenario C – Potenzialflächen Logistik – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

Logistiknutzungen und logistikaffines Gewerbe sind aufgrund der hervorzuhebenden Lagegunst von besonderem Interesse für derartige Unternehmen. Hierbei stellen das bauliche Erscheinungsbild, die Qualität und Quantität der Arbeitsplätze, das gene-

rierte Verkehrsaufkommen sowie das Emissionsverhalten eine wichtige Entscheidungsgrundlage für Unternehmungsansiedlungen dar. Neben der Möglichkeit der Vermarktung klein- bis mittelgroßer Flächen für den städtischen Bedarf steht hier dem Grobkonzept (siehe Abbildung 73) entsprechend nach Aufgabe des Braunkohlekraftwerkes ein ca. 140 ha umfassendes Areal für eine Folgenutzung zur Verfügung. Derartig großflächige und vor allem zusammenhängende Potenzialflächen stellen landesweit ein extrem seltenes Gut dar. Hierin begründet sich u.a. das enorme Potenzial und die große Chance für einen erfolgreichen Strukturwandel im regionalen Konsens.

### **Wohnen**

Die Attraktivität eines Gewerbe- und Industriestandortes definiert sich nicht ausschließlich durch die zur Verfügung stehenden Flächenpotenziale, deren Erschließung und die Anzahl qualifizierter Arbeitnehmer im Umfeld. Bedeutsam ist ebenfalls das vorgefundene Angebot auf dem Wohnungsmarkt, möglichst verbunden mit einem breitgefächerten Angebotsmix. Hierzu zählen Bereiche für geförderten Geschosswohnungsbau ebenso wie die Schaffung von Flächen für den Eigenheimbau mit guter Anbindung an vorhandene Siedlungsstrukturen sowie Versorgungseinrichtungen.

Inspiziert durch eine bereits zu Wohnzwecken in Nutzung genommene Halde südlich der Ortslage Weisweiler wird eine derartige Baugebietsentwicklung für die Halde im äußersten Südwesten des Untersuchungsgebietes als Vorschlag in den Werkstattprozess eingespeist. Sie grenzt unmittelbar an die Ortslage Eschweiler an. In südlich gelegener Nachbarschaft entlang der Dürener Straße befinden sich mehrere Discounter. Die vom Relief her besondere Haldensituation gekoppelt mit der waldbestandenen Böschung machen diesen Standort für eine hochwertige Wohngebietsentwicklung sehr attraktiv. Als zweiten Standort wird für einen Randbereich der Ortslage Dürwiß eine wohnbauliche Arrondierung vorgeschlagen.





Abbildung 74: Szenario C - Gesamtübersicht inkl. Potenzialflächen Wohnen – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

### Standort Stolberg

Neben der Gewerbegebietentwicklung für die Flächen nördlich der Gleisanlagen (Camp Astrid, siehe Szenario A) ist für mehrere Teilbereiche beidseits der Gleisanlagen im Umfeld des Stolberger Hauptbahnhofes die Entwicklung eines Logistik-Terminals, der sogenannte „Euregio Railport“, geplant. Der Railport könnte gemäß erster Vorstudien und Planungsskizzen in insgesamt fünf Abschnitten erfolgen, von denen die drei ersten südlich der Bahnflächen, die Abschnitte vier und fünf nördlich der Gleisanlagen im südlichen Abschnitt des Gewerbegebietes Camp Astrid liegen

Aufgrund der sehr konkreten Planungsabsichten für den „Euregio-Railport“ und der bereits in Teilbereichen im Camp Astrid erfolgten Realisierung und Vermarktung ist eine weitergehende städtebauliche Konzeption für diese beiden Nutzungsbausteine innerhalb der hierfür festgelegten Flächen nicht notwendig. Die angestrebte Terminalnutzung des Stolberger Hauptbahnhofareals würde zu einer Stärkung des Bahn-

hofsumfeldes führen. Das Terminal wäre hochinteressant sowohl für bestehende Betriebe als auch für potentielle Neuansiedlungen. Es ist durchaus vorstellbar, dass der Bahnhofsbereich auch eine Terminalfunktion für den Standort Weisweiler übernehmen kann. Die einzelnen Teilflächen des in der Diskussion befindlichen Railports können der nachfolgenden Abbildung 75 entnommen werden.

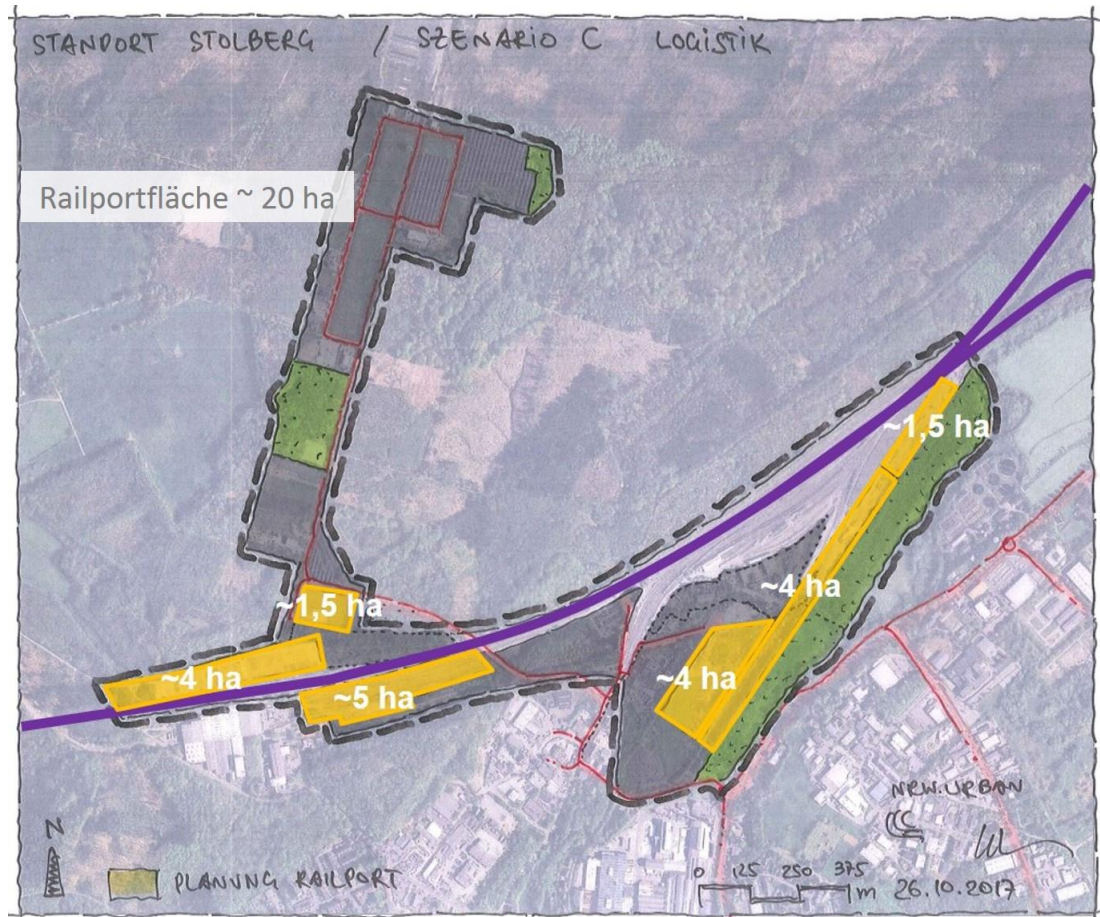


Abbildung 75: Szenario C – Potenzial Logistikflächen – Standort Stolberg (NRW.URBAN Okt. 2017)

#### 7.3.4. Szenario D – Energieerzeugung und Produktion

Aufgrund der weit fortgeschrittenen und sehr konkreten Nutzungskonzepte des Standorts Stolberg wird dieses Entwicklungsszenario lediglich für den Standort Weisweiler untersucht.

Die im Zusammenhang mit der Gewerbenutzung des Szenarios C gemachten Ausführungen zur Begrenzung des Siedlungskörpers, zur Freiraumvernetzung, Freizeit und Erholung sowie zur Erschließung und zu möglichen Wohnnutzungen im Standortumfeld gelten für dieses Entwicklungsszenario gleichermaßen.



## Energieerzeugung

Bereits zu Beginn des Erarbeitungsprozesses wurde die Realisierung eines Gasturbinenkraftwerks als Folgenutzung für das Braunkohlekraftwerk thematisiert. Dies kann im Zuge des Strukturwandels sowohl die Fläche als auch den am Standort erzeugten Energiemix betreffend einen sinnvollen Nutzungsbaustein darstellen. Daher wurde für das Gasturbinenkraftwerk eine Fläche von 35 ha im Konzept in unmittelbarer Nachbarschaft zur Müllverbrennungsanlage eingeplant (gelb gekennzeichnete Bereich in der folgenden Abbildung).

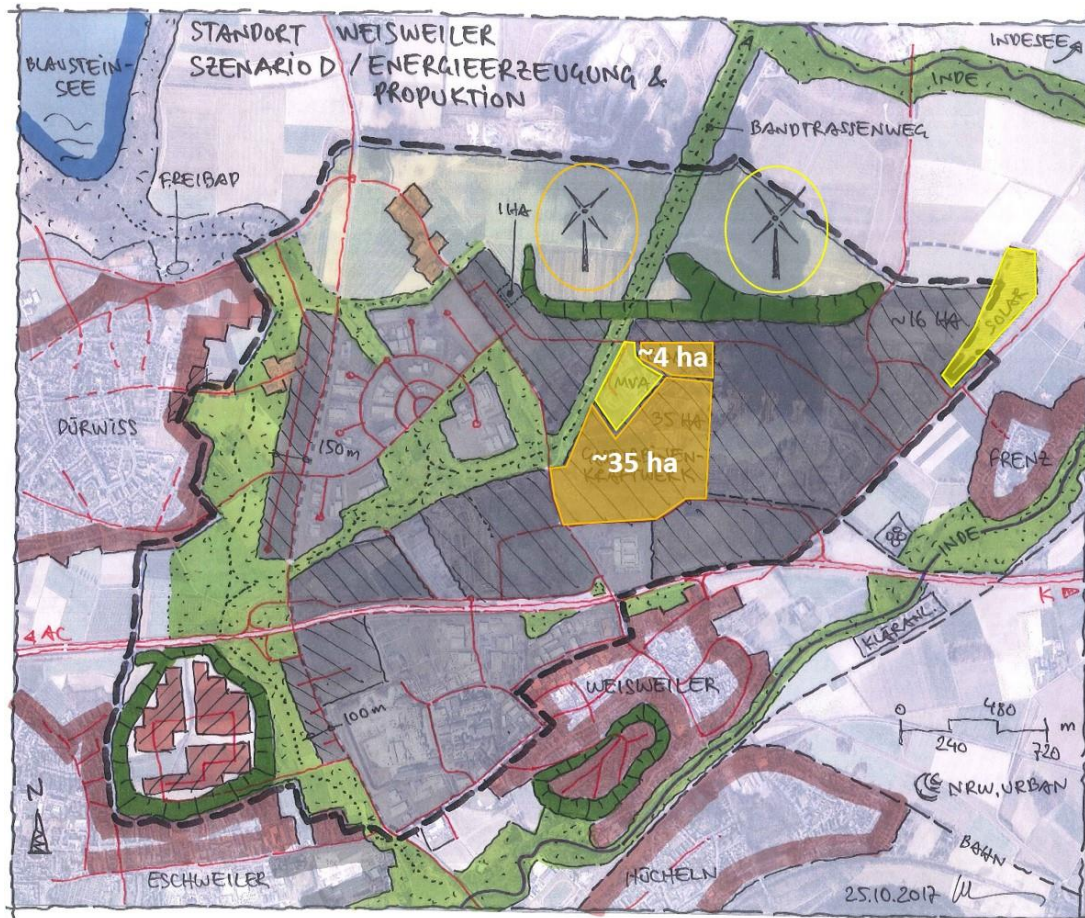


Abbildung 76: Szenario D – Ausweitung Energieerzeugung- Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)

Als weiterer energieerzeugender Nutzungsbaustein angrenzend an die Müllverbrennungsanlage, die langfristig am Standort verbleiben soll und die ebenfalls Strom produziert, wäre ein Biomassekraftwerk oder eine andere Energieerzeugungseinrichtung denkbar. Gekoppelt mit dem vorhandenen Solarpark auf Indener Gemeindegebiet und den bestehenden Windkraftanlagen nördlich des Kraftwerksgeländes können hier zusätzliche alternative und regenerative Energieerzeugungsanlagen den Struktur- und Imagewandel fördern. Gleiches gilt für das weite Themenfeld des Recyclings, beispielsweise im Zusammenhang mit Photovoltaikanlagen oder Batterien.

## Potenzialflächen Gewerbe und Industrie

Aufgrund der teilweise großen Entfernung der Potenzialflächen von den nächstgelegenen Wohnnutzungen und der großen zusammenhängenden Bereiche bietet sich das Gelände vor allem für Industriebetriebe, deren Charakteristika insbesondere in der Produktion von Gütern liegen, in besonderen Maße an. Gekoppelt mit einer variationsreichen Energieversorgung vor Ort wird das Gelände besonders interessant für Produktionsbetriebe mit überdurchschnittlich hohen Energiebedarfen. Hierfür in Betracht kommen könnte beispielsweise eine Batterieproduktion im Zusammenhang mit der einsetzenden und immer stärker raumgreifenden E-Mobilität.

Entsprechend des für die zweite Werkstatt vorgelegten Grobkonzeptes (Abbildung 77) stehen für die vorgenannten Nutzungen insgesamt rd. 222 ha Potenzialflächen mit unterschiedlicher Mikrolagegunst und zeitlicher Verfügbarkeit zur Verfügung.

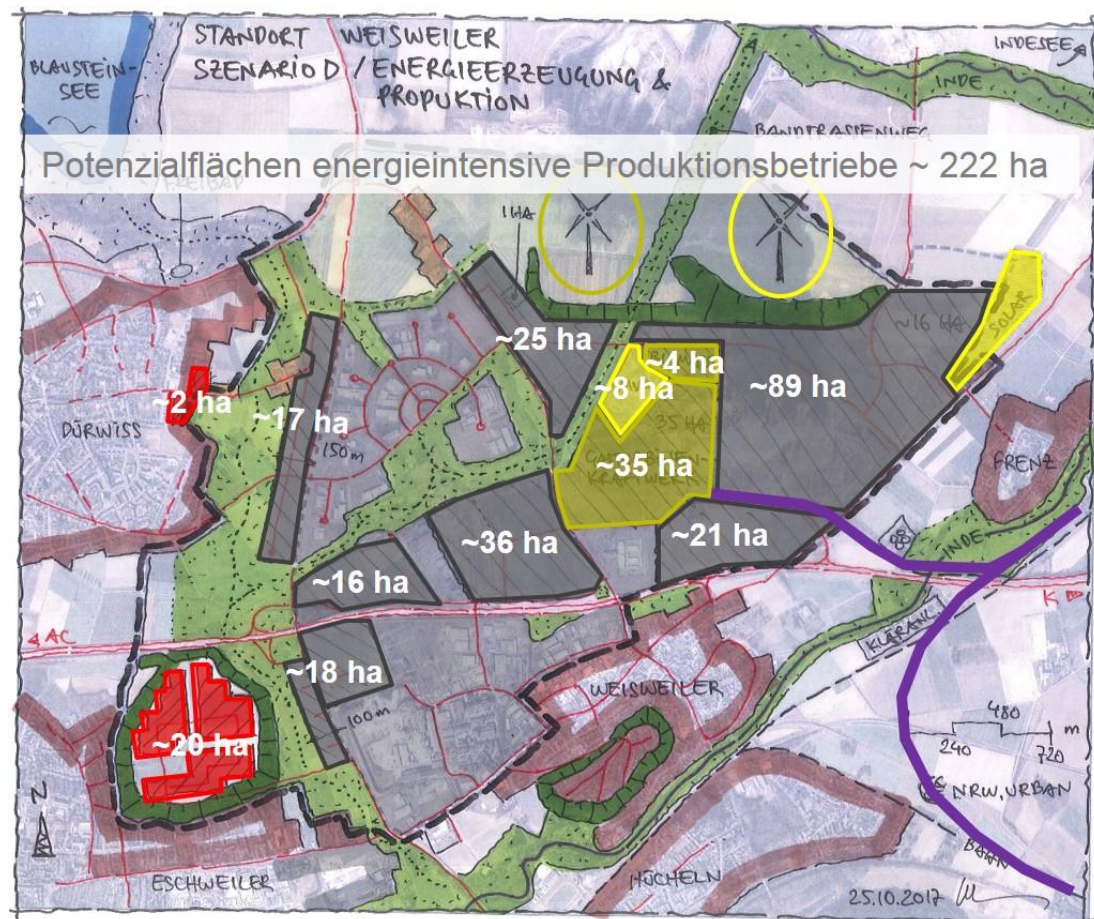


Abbildung 77: Szenario D – Gesamtübersicht – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)



## 7.4. Ergebnisse der zweiten Werkstatt

Das zweite Werkstattverfahren fand am 09. November 2017 im Zinkhütter Hof in Stolberg statt. Teilnehmende waren die im bisherigen Prozess beteiligten Akteure aus Verwaltung und Wirtschaft der Region.

Im Anschluss an die Darstellung der Ergebnisse aus Bestandsaufnahme und SWOT-Analyse für die Standorte Weisweiler und Stolberg und einer ersten groben regionalwirtschaftlichen Einordnung folgte die Darstellung erster Nutzungsszenarien für die Flächen an den Standorten Weisweiler und Stolberg. Ausgehend von der Beschreibung der zeitlichen Flächenverfügbarkeiten und Entwicklungsgeschwindigkeiten wurden die – oben bereits beschriebenen – Szenarien erläutert und zur Diskussion gestellt:

- - Szenario A – Verkauf nach Verfügbarkeit (Weisweiler und Stolberg)
  - Szenario B – Freizeit und Handelsnutzung (Weisweiler)
  - Szenario C – Logistiksiedlung (Weisweiler und Stolberg)
  - Szenario D – Energieerzeugung und Produktion (Weisweiler)

■ Als Fachexperten mit Praxisberichten waren zudem geladen Herr Peter Abelman, Clustermanager Logistik NRW mit dem Vortrag „Wertschöpfende Logistik als Perspektive für Das Industriedreieck Weisweiler – Inden – Stolberg“ und Herr Ansgar vom Hemdt, Lehrstuhl „Production Engineering of E-Mobility Components“ der RWTH Aachen mit dem Vortrag „Elektromobilproduktion in NRW“. Sie schilderten zum einen beispielhaft die Möglichkeiten und Perspektiven einer wertschöpfenden Logistik im Kontext weiterer gewerblich-industrieller Flächenentwicklungen. Zum anderen wurde das Zukunftsfeld der Elektromobilität mit den Auswirkungen auf Flächenbedarfe und den damit einhergehenden Anforderungen und Potenzialen für die Region beschrieben (Präsentationen im Anlagenband Anlage 3 und Anlage 4).

■ Die Teilnehmer der Werkstatt diskutierten in zwei moderierten Arbeitsgruppen die jeweils beschriebenen Entwicklungsszenarien für die Standorte Weisweiler und Stolberg. Ziel war eine Annäherung an eine Entscheidung über mögliche Nachnutzungen der Standorte Weisweiler und Stolberg. Dabei sollten die Stärken und Schwächen der dargestellten Nutzungsszenarien beleuchtet werden, um daraus resultierend erste Standortprofile definieren zu können. Der Diskussionsverlauf der Arbeitsgruppen wurde mittels Metaplantechnik gesichert, die Ergebnisse wurden dann im anschließend im Plenum vorgestellt und diskutiert.



Abbildung 78: Eindrücke 2. Werkstatt (NRW.URBAN Nov. 2017)

Im Ergebnis kristallisierten sich in beiden Arbeitsgruppen nahezu deckungsgleiche Schwerpunktsetzungen heraus, die sich in der Plenumsdiskussion bestätigten:

- Eindeutig war das Votum der Teilnehmer gegen das Nutzungsszenario B „Freizeit- und Handelsnutzung“ am Standort Weisweiler. Als Begründungen wurden angeführt, dass für Freizeit-Nutzungen geeignete Flächen an anderen Standorten bereits zur Verfügung stünden oder geplant seien. Handelsnutzungen sollten im Kontext bestehender Siedlungen untergebracht werden. Darüber hinaus sei der Standort wegen seiner spezifischen Voraussetzungen für die Nutzungen „überqualifiziert“.
- Die Mehrheit der Anwesenden sprach sich für den Standort Weisweiler für eine Kombination der Nutzungsszenarien D und C mit Komponenten des Szenarios A aus: „Energieerzeugung und Produktion“ mit „Logistikansiedlung“ in Verbindung mit einem „Verkauf nach Verfügbarkeit“ im Kontext eines Gesamtkonzeptes.
- Insbesondere am Standort Weisweiler ist die Einbindung und mögliche Ansiedlung von regionalen Bildungs- und Forschungseinrichtungen, auch im Kontext mit der RWTH Aachen, ebenfalls gewünscht.
- Für den Standort Stolberg wird eine weitere logistische Nutzung präferiert. Die Möglichkeiten für die Nutzung als Containerterminal / Güterumschlagplatz stehen hier im Vordergrund, wobei die Folgen für die Verkehrssysteme, insbesondere auf der Straße, weiter zu prüfen sind.
- Verbindungen und Synergien zwischen den Standorten unter dem Stichwort „Produktion braucht Logistik – Logistik braucht Produktion“ wurden erörtert.
- In alle weiteren Überlegungen soll der Aspekt des vorbereitenden Strukturwandels mit der frühzeitigen Schaffung von (Ersatz-)Arbeitsplätzen mit bedacht werden.

Im Zuge erster Ideen für eine weitere Standortprofilierung der Bereiche Weisweiler und Stolberg wurden folgende Eckpunkte benannt und Arbeitsaufträge formuliert:

- Die Verkehrskapazitäten und -ausbaupotenziale von Straße und Schiene sind für beide Standorte gutachterlich zu untersuchen.
- Die kurz- / mittelfristig verfügbaren Flächenpotenziale sollen für beide Standorte geprüft und ggf. ergänzt werden.
- Die Bildung einer Standortmarke / eines Standortprofils soll präzisiert werden.
- Zukunftsorientierte Forschungsthemen und die Zusammenarbeit mit Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen sollen vorbereitend angedacht werden.

#### **Eckpunkte Phase 2:**

- Zur Vorbereitung der zweiten Werkstatt wurden für beide Standorte Entwicklungsgeschwindigkeiten und Flächenverfügbarkeiten aufgezeigt: Mit dem Ergebnis, dass sowohl in Weisweiler als auch in Stolberg kurzfristig mobilisierbare Flächen vorhanden sind, die schon jetzt für den Strukturwandel aktiviert werden können.
- In der Diskussion der für beide Standorte entwickelten Szenarien hat sich dann in der Werkstatt 2 für den Standort Weisweiler die Ablehnung von Handels- und Freizeitnutzung herausgestellt. Weiter bearbeitet werden sollen die Nutzungen Energie, Produktion und wertschöpfende Logistik. Zukunftsorientierte Forschung, z.B. durch die Zusammenarbeit mit der RWTH Aachen, ist ausdrücklich erwünscht.
- Für den Standort Stolberg steht das Thema Logistik – als Güterverteilzentrum an der Bahnlinie – ggfls. in Verbindung mit entsprechenden logistikaffinen Gewerbeansiedlungen, im Vordergrund
- Bei allen weiteren Überlegungen soll die frühzeitige Schaffung von (Ersatz-)Arbeitsplätzen bedacht werden.





## 8. Nutzungskonzept und Masterplan

Als Basis für die Entwicklung eines konkreten städtebaulichen Konzeptes für die beiden Standorte in Weisweiler und Stolberg dienten vor allen Dingen die Diskussionsergebnisse aus den Arbeitsgruppen und dem Plenum der zweiten Werkstatt.

Hier wurden die von NRW.URBAN als Gesprächsgrundlage eingebrachten Nutzungsszenarien hinsichtlich Ihrer Eignung für die jeweiligen Standorte thematisiert und kritisch beleuchtet. Wie oben bereits angesprochen, wurden für den Standort Weisweiler anschließend folgende Festlegungen getroffen:

- - Ausschluss Szenario B -Freizeit- und Handelsnutzung-
  - Integration der Szenarien A -Verkauf nach Verfügbarkeit-, C – Logistik – und D – Energieerzeugung und Produktion – in ein zu entwickelndes städtebauliches Gesamtkonzept.

Für den Standort Stolberg sollen im Weiteren die Szenarien A – Verkauf nach Verfügbarkeit und C – Logistik weiter präzisiert werden. Im Kontext der konkretisierten Nutzungsvorstellungen werden auch erste Annahmen zur möglichen Schaffung von Arbeitsplätzen im Zuge des Strukturwandels gemacht. Die Fragestellung der Verknüpfung beider Standorte im Zuge eines gemeinsamen Nutzungsszenarios kann zu diesem Zeitpunkt wegen lang andauernder Planungshorizonte noch nicht definitiv beantwortet werden.

Das Nutzungskonzept für Weisweiler sieht deshalb vor allem einen gewerblich-industriell geprägten Standort mit energieintensiven Branchen vor. Zusätzlich soll jedoch die Ansiedlung von vor allem wertschöpfenden Logistikbetrieben sowie Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen an geeigneten Stellen innerhalb des insgesamt rund 485 ha umfassenden engeren Untersuchungsbereiches ermöglicht werden.

Für den Standort im Umfeld des Bahnhofs Stolberg gibt es bereits erste Überlegungen und Gespräche über die Möglichkeiten eines Containerumschlagsterminals (so genannter „Euregio Railport“). Hierzu werden derzeit Kooperationsmöglichkeiten ausgelotet. Dieses Terminal soll in mehreren Entwicklungsstufen im Gleisbereich und im Umfeld des Stolberger Hauptbahnhofs entstehen. Im Rahmen der Entwicklung des städtebaulichen Konzeptes werden auch weitere, über die Railport Flächen hinausgehende, konkrete Nutzungsvorschläge für das Untersuchungsgebiet entwickelt.

Hierbei sind an beiden Standorten sowohl Bereiche für bauliche als auch für freiräumliche Entwicklungen zu konzipieren. Dies mündet unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten und Gegebenheiten in ein städtebauliches Nutzungskonzept für beide Standorte in Weisweiler und Stolberg. Dies wird jeweils ergänzt durch ein integriertes Grünordnungskonzept.

## 8.1. Potenzialflächen im Nutzungskonzept Weisweiler

Für die zweite Werkstatt wurden innerhalb des erweiterten Untersuchungsbereiches insgesamt 10 Potenzialflächen lokalisiert, die für eine primär bauliche Folgenutzung in Betracht kommen (siehe Abbildung 79).

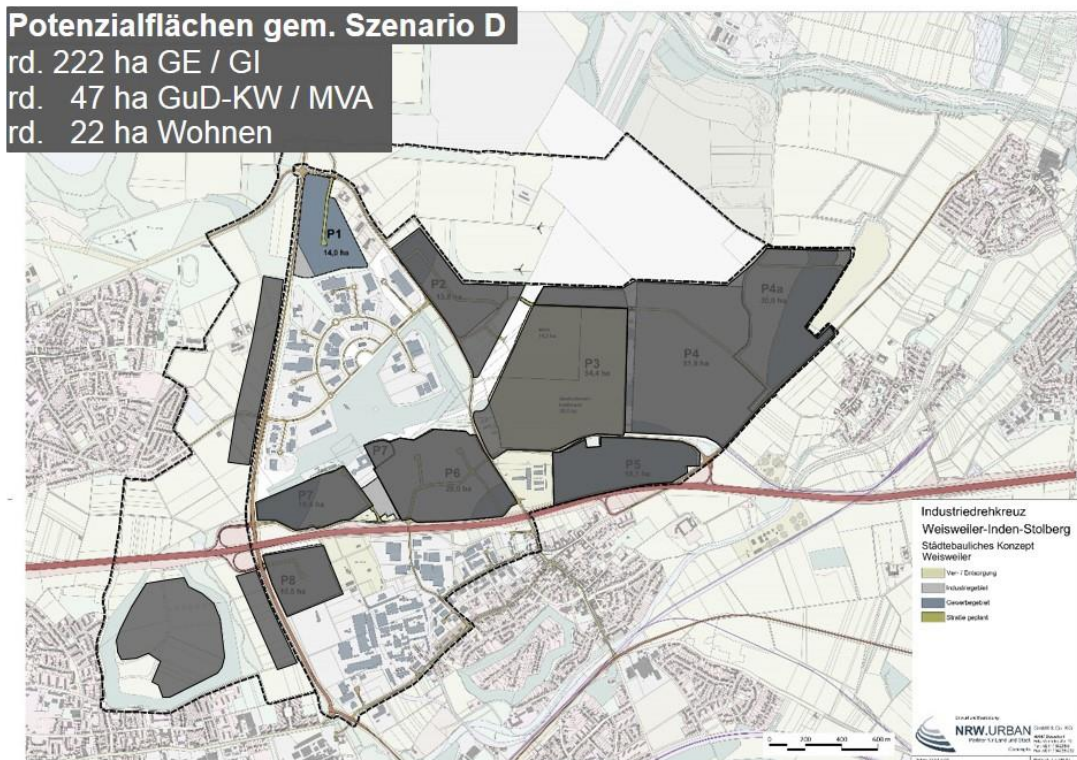


Abbildung 79: Potenzialflächen gem. Szenario D - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)

Im Rahmen einer intensiven Auseinandersetzung mit den rechtlichen und planerischen Grundlagen diese Flächen betreffend wurden drei Potenzialflächen nicht weitergehend bei der Entwicklung des städtebaulichen Konzeptes berücksichtigt (siehe Abbildung 80, rot gekennzeichnet).

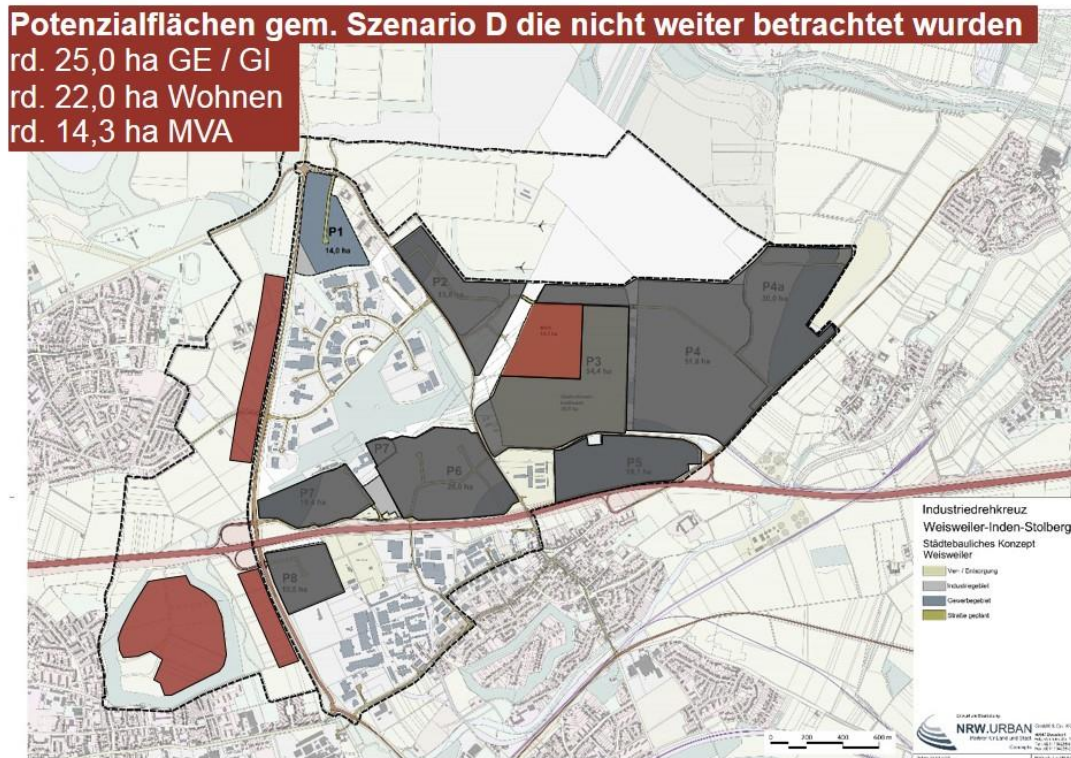


Abbildung 80: Potenzialflächen gem. Szenario D die nicht weiter betrachtet wurden - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)

Bei allen drei Flächen handelt es sich um Bereiche, die im Regionalplan als regionaler Grünzug dargestellt sind. Eine Änderung des Regionalplans, die das Ziel verfolgt, für die drei in Rede stehenden Potenzialflächen eine bauliche Folgenutzung (Wohnen, Gewerbe) vorzusehen, ist nur dann umsetzbar, wenn die beabsichtigte konkrete Nutzung bezüglich der Standortwahl alternativlos ist. Anders ausgedrückt heißt das, dass innerhalb des Stadtgebietes von Eschweiler keine nachweislich alternativen Standorte für die vorgeschlagenen Nutzungen existieren. Dies kann im hier vorliegenden Fall eindeutig verneint werden. Für die gewerblichen Nutzungen wird dies durch die großflächigen Nutzungspotenziale alleine schon innerhalb des Untersuchungsgebietes Eschweiler deutlich.

Bei der detaillierten Betrachtung sämtlicher Bereiche innerhalb des Untersuchungsgebietes fiel ein rd. 14 ha umfassendes Gelände nördlich des Industrie- und Gewerbezentrums Eschweiler (IGP Eschweiler) besonders ins Auge (in Abbildung 81 grün gekennzeichnet). Dieses leicht zu erschließende und von Straßen und Wegen umringte Gelände weist kaum Restriktionen (siehe Profilblatt P1 im Anhang) aus und könnte ideal als zusätzliche Erweiterungsfläche des IGP Eschweiler dienen. Daher wurde es als neue Potenzialfläche in die weiteren Planungsüberlegungen einbezogen.



**Neue Potenzialfläche**  
rd. 14 ha GE / GI

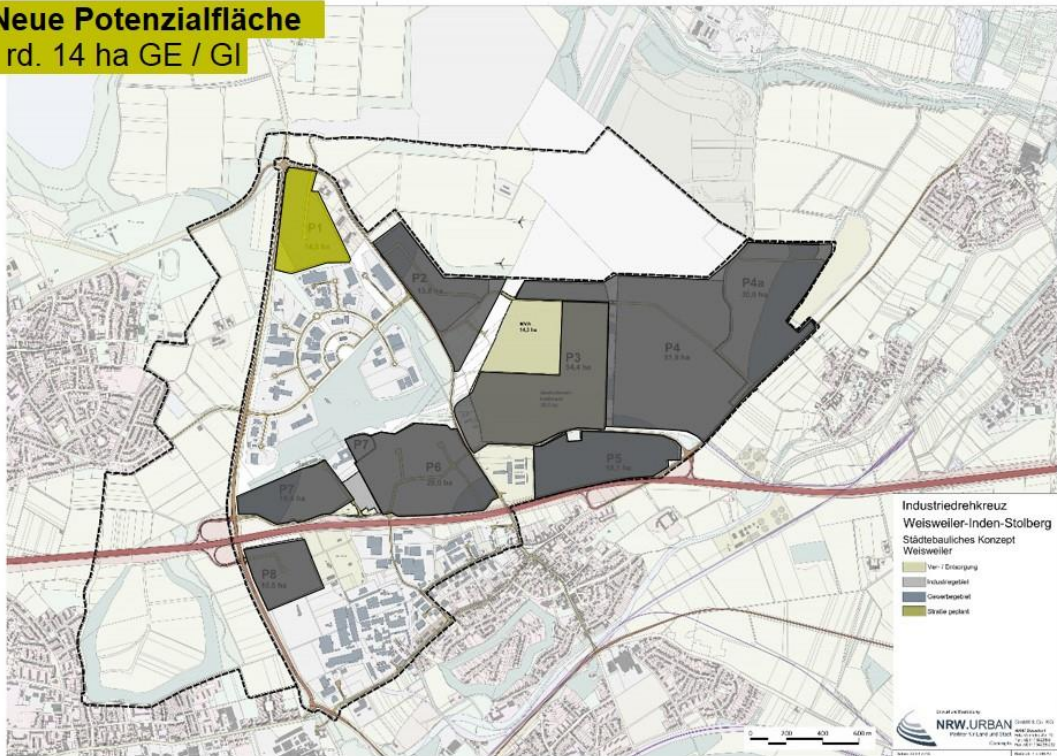


Abbildung 81: Neue Potenzialflächen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)

Entsprechend den vorgenannten Überlegungen wird für die insgesamt acht Potenzialflächen (siehe Abbildung 82) und die daran anschließenden Bereiche ein städtebauliches Entwurfskonzept entwickelt.

**Potenzialflächen gem. Nutzungskonzept**  
rd. 189 ha GE / GI  
rd. 35 ha GuD-KW

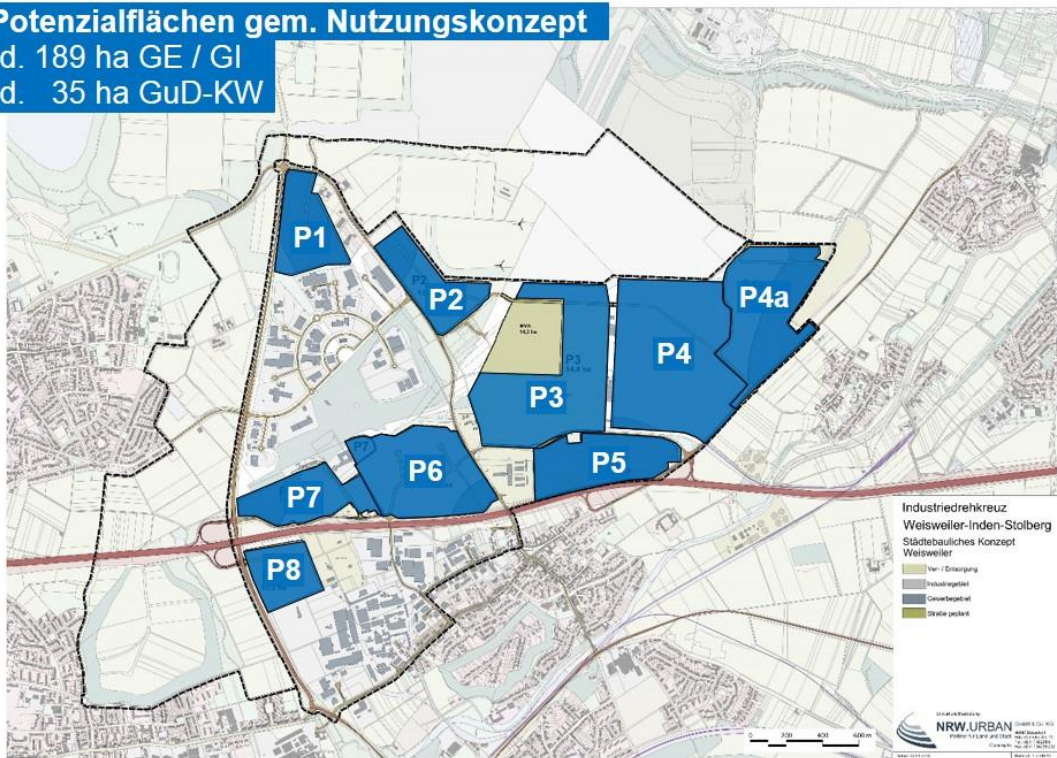


Abbildung 82: Potenzialflächen gem. Nutzungskonzept (NRW.URBAN März 2018)



### 8.1.1. Kategorisierung der Potenzialflächen

Jede der insgesamt acht Potenzialflächen weist sehr individuelle Qualitäten und Einschränkungen auf. Diese werden maßgeblich durch die Beschaffenheit und Nutzung der jeweiligen Fläche an sich, aber genauso durch die konkrete Nutzung des Umfeldes bestimmt.

So beeinflusst beispielsweise das Braunkohlekraftwerk durch seine Präsenz und seine Emissionen eine Vermarktung unmittelbar angrenzender Flächen dahingehend, dass potenzielle Unternehmen, die einen besonders hohen Wert auf die eigene Außendarstellung und das Umfeld Ihres Firmensitzes legen, eher alternative Standorte bevorzugen. Nach erfolgter Freiräumung des Kraftwerksareals wird sich die Situation hingegen vollständig anders darstellen.

Bei der Betrachtung dieser Flächen fallen vor allem im benachbarten Umfeld der BAB 4 eine Vielzahl an unterirdischen und oberirdischen Leitungen besonders ins Auge. Insbesondere durch die vorhandenen Hochspannungsmasten und -leitungen ergeben sich eine Vielzahl an (Teil-)Flächen, die entweder gar nicht bzw. nur eingeschränkt nutzbar sind (siehe Abbildung 83).

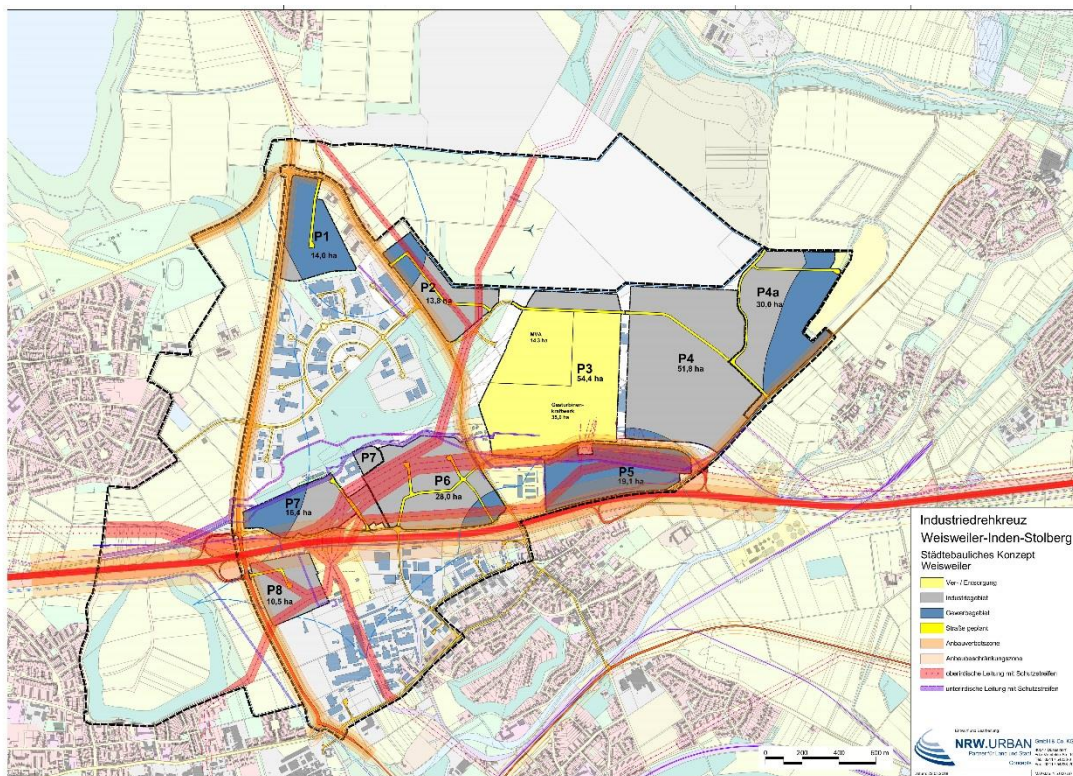


Abbildung 83: Restriktionen und Einschränkungen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)

Weitere Restriktionen und Einschränkungen ergeben sich entlang der Straßen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Rechtsverhältnisse werden für Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und für die Landesstraßen im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) geregelt. So dürfen beispielsweise längs der Bundesfernstraßen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m bei Bundesautobahnen und bis zu 20 m bei Bundesstraßen nicht errichtet werden (sogenannte Bauverbotszone).

Innerhalb der sogenannten Baubeschränkungszone bedürfen Baugenehmigungen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, wenn bauliche Anlagen längs der Bundesautobahn in einer Entfernung bis zu 100 m und längs der Bundesstraßen in einer Entfernung bis zu 40 m errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Die wenigen Ausnahmen zu diesen Regelungen sind sehr restriktiv ausgelegt. Vergleichbare Regelungen existieren für die Landesstraßen im Plangebiet (siehe StrWG NRW).

Um die Vielzahl an Restriktionen und Einschränkungen, die sich durch Leitungstrassen und Straßen ergeben, zu visualisieren und räumlich zu verorten, wurde hierfür eine entsprechende Übersichtskarte erstellt (siehe Abbildung 84).

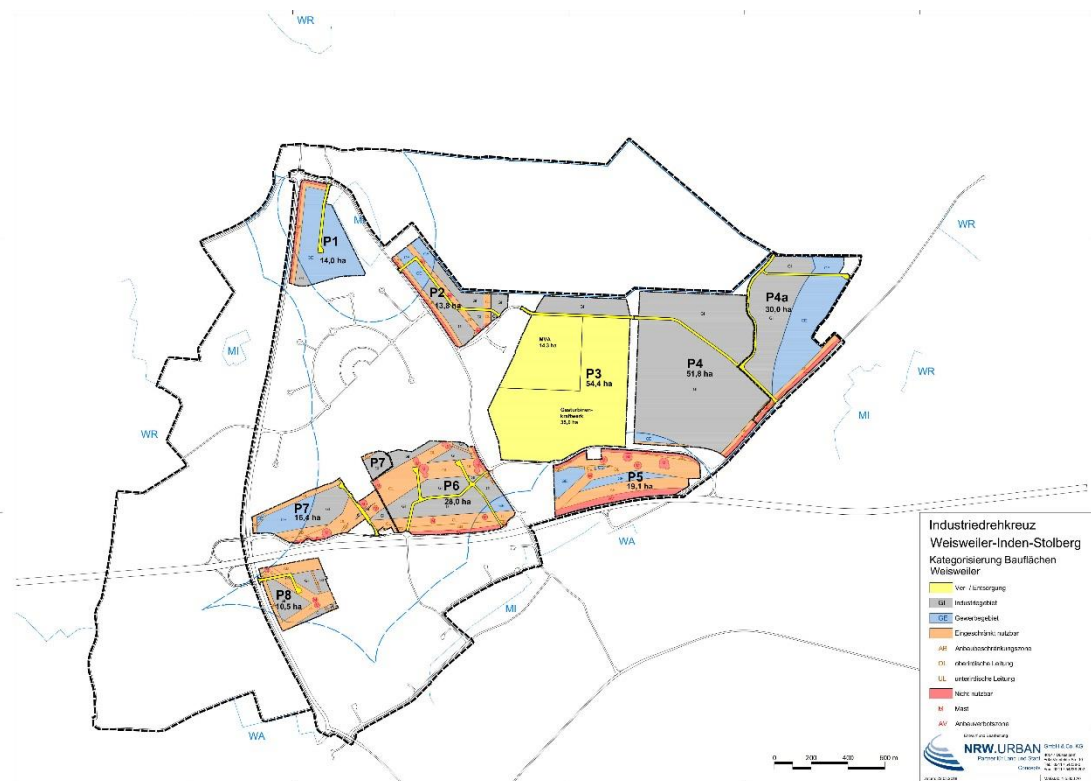


Abbildung 84: Kategorisierung Baufelder - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)

In Rot sind die nicht nutzbaren Flächen dargestellt (Anbauverbotszonen, Maststandorte). In Orange sind die eingeschränkt nutzbaren Teilbereiche dargestellt, die sich durch Anbaubeschränkungszonen sowie Leitungstrassen ergeben. Die restlichen Flächen weisen keine der vorgenannten Restriktionen auf.

Um die Nutzungskorridore im Hinblick auf mögliche dort anzusiedelnde Betriebs- und Anlagenarten zu differenzieren, wurde eine Einteilung in gewerblich (GE) und industriell (GI) nutzbare Bereiche vorgenommen. Als Hilfe diente hierbei der Abstandserlass NRW. In diesem sind insgesamt sieben unterschiedliche Abstandsklassen enthalten, die ein konfliktfreies Nebeneinander emittierender gewerblicher- und industrieller Nutzungen mit schutzbedürftigen Nutzungen (z. B. Wohnen) sicherstellen sollen. Die gewählte Zuordnung GI-Nutzung (in Abbildung 84 in grau gekennzeichnet) basiert auf der Abstandsklasse III gemäß Abstandserlass NRW, das heißt einem 700 m umfassenden Mindestabstand eines Industrie- oder Gewerbebetriebs zu einem reinen Wohngebiet (WR) gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO).

Für alle Flächen, die einen geringeren Abstand als 700 m zu einem WR aufweisen, wurde in der Machbarkeitsstudie eine GE-Nutzung (in Abbildung 84 blau dargestellt) angenommen. Die umliegenden schützenswerten Nutzungen wurden basierend auf den Gebietsarten der BauNVO kategorisiert. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass sich die erforderlichen Schutzabstände bei weniger störungsempfindlichen Nutzungen (zum Beispiel allgemeines Wohngebiet (WA), Mischgebiet (MI)) zumindest bei Lärmemissionen deutlich verringern.

Von den acht insgesamt rd. 223,7 ha umfassenden Potenzialflächen sind rd. 129,5 ha uneingeschränkt, rd. 41,2 ha eingeschränkt und rd. 10,1 ha nicht nutzbar (zzgl. Erschließungsflächen von rd. 7,9 ha und einer Vorhaltefläche für ein GuD-Kraftwerk von rd. 35 ha). Entsprechend der im Vorfeld erläuterten GE- / GI-Unterscheidung sind davon rd. 57,9 ha gewerblich und rd. 122,9 ha industriell nutzbar. Die genaue Gliederung der Potenzialflächen sowie eine Vielzahl weiterer Detailinformationen kann den Profilblättern im Anlagenband entnommen werden.

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass das Gelände am Kraftwerksstandort Weisweiler über ein enormes Potenzial verfügt, welches zu großen Teilen industriell genutzt werden kann. Dafür spricht das geringe Maß an sensiblen Nutzungen im benachbarten Umfeld und deren Abstände zu den hier untersuchten Möglichkeitsräumen. Trotz einer Vielzahl an Einschränkungen können für alle (Teil-)flächen große



Entwicklungsmöglichkeiten bestätigt werden. Es besteht die Möglichkeit, dass stärker eingeschränkte Bereiche beispielsweise für energieintensive Produktionsbetriebe als wichtige Logistik- und Lagerflächen genutzt werden können.

Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen, die sich u.a. aus der Bestandsaufnahme (siehe Kapitel 5.1 ff.) sowie der Standortkategorisierung bzgl. der Einschränkungen und Restriktionen ergeben, wurde im nachfolgenden Schritt ein städtebauliches Konzept entwickelt. Dieses nimmt teilweise bestehende Strukturen auf und ergänzt diese, wo notwendig, durch zusätzliche Elemente. Die gewählte Form der Erschließung sowie die vorgeschlagene Nutzungsanordnung werden im nachfolgenden Abschnitt eingehender erläutert.

### 8.1.2. Konzept Städtebau

#### Erschließung

Der Untersuchungsbereich am Standort Weisweiler mit den ihm zugeordneten Potenzialflächen P1 – P8 verfügt über eine außerordentlich gute Autobahnanbindung. Zwei vollwertige Anschlussstellen (Weisweiler und Eschweiler-Ost) binden das Gebiet unmittelbar an die BAB 4 an (siehe Abbildung 85).

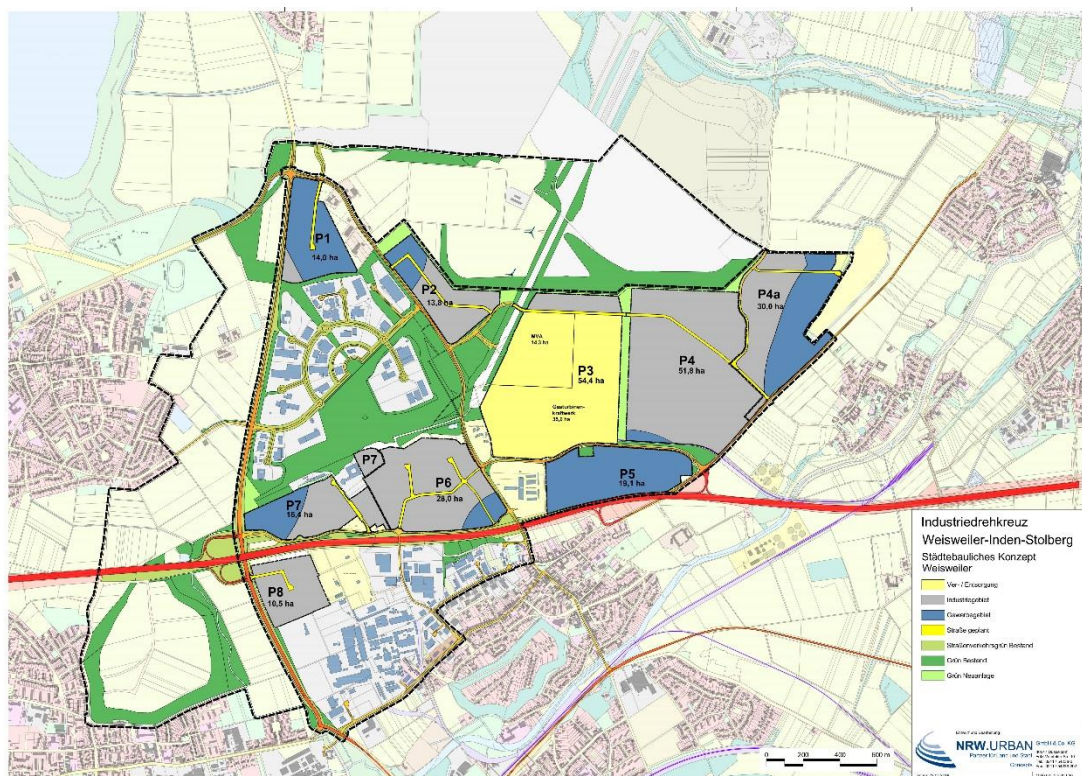


Abbildung 85: Städtebauliches Konzept Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)



Über die Anschlussstelle Eschweiler-Ost im Westen und die Anschlussstelle Weisweiler im Osten des Untersuchungsgebietes können über abgehende untergeordnete Straßen alle acht Potenzialflächen erschlossen werden. Daran schließen von West nach Ost betrachtet folgende Straßen an: Aldenhovener Straße und B 264, Zum Hagelkreuz inmitten des Betrachtungsraums, L 241 Richtung Inden, autobahnparallele Dürwißer Straße und Straße Am Kraftwerk. Zur weiteren internen Erschließung der einzelnen Baugebiete wird eine Reihe zusätzlicher Straßen erforderlich. Diese können als Stichstraßen (siehe Potenzialflächen P1, P6, P7 oder P8) oder als Ringstraße mit Anschluss an die vorgenannten Bestandstraßen (siehe Potenzialflächen P2, P3, P4, P4a oder P6) ausgebildet werden.

- Bei der Konzeption des Erschließungssystems wurde darauf geachtet, einen möglichst großen Teil der bestehenden Straßen in das Konzept zu integrieren, um perspektivisch den technischen und wirtschaftlichen Aufwand zu reduzieren. So wird im Bereich P3 und P4 eine teilweise neue Trasse in Ost-Westrichtung vorgeschlagen, die die L 241 im Osten mit der bestehenden Zufahrtsstraße zur Müllverbrennungsanlage verbindet und hierbei in Teilbereichen auf Bestandsstraßen zurückgreift.

- Im städtebaulichen Entwurfsplan sind die Bestandstraßen in orange, die neu geplanten Straßen in gelb markiert.

Das vorgeschlagene Erschließungssystem ermöglicht die Anbindung aller Potenzialflächen. Hierbei werden teilweise Straßenführungen aus Bebauungsplänen (z.B. im Baugebiet P6 oder im Baugebiet P4a) übernommen, teilweise aber auch überplant. In den beiden mit Abstand größten Baufeldern P3 und P4 sind je nach Betriebsansiedlung und Vermarktungskonzept unter Umständen weitergehende Straßen zur Gliederung notwendig. Dies kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend betrachtet und prognostiziert werden.

### **Nutzungen**

Entsprechend den Ergebnissen der zweiten Werkstatt soll in Weisweiler ein gewerblich industriell geprägter Standort mit energieintensiven Branchen entstehen. Flankierend sind logistische Ansiedlungen und Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen vorstellbar.

Basierend auf den spezifischen Eigenschaften jedes einzelnen Baugebietes und seines benachbarten Umfeldes sowie der konkreten Erschließungssituation wird für die Potenzialflächen P1 – P8<sup>188</sup> folgende Nutzungsanordnung empfohlen:

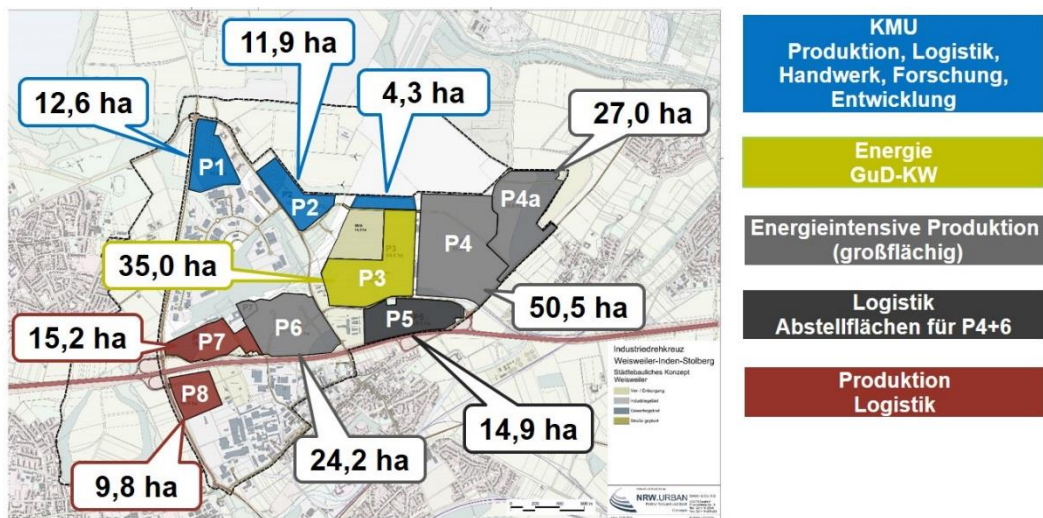


Abbildung 86: Nutzungsanordnung - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)<sup>189</sup>

### Baugebiet P1:

Aufgrund der direkten Nachbarschaft zum südlich anschließenden IGP Eschweiler wird für das Gebiet P1 eine Weiterführung dieses Gebietes und seines Charakters vorgeschlagen. Der Bereich wird durch die Aldenhovener Straße in Westen und die Straße Zum Hagelkreuz flankiert und kann somit problemlos erschlossen werden. Zwischen den vorgenannten Straßen und dem IGP Eschweiler gelegen bietet dieser Bereich das Potenzial, eine dem städtebaulichen und architektonisch qualitätsvollen Gesamterscheinungsbild des IGP Eschweiler entsprechende Baugebietserweiterung vorzunehmen.

Das Baugebiet P1 bietet die Möglichkeit, dieses städtebaulich und räumlich erlebbar mit dem IGP Eschweiler zu vernetzen, da der nördliche Abschluss des IGP Eschweiler keine visuelle Barriere darstellt. Hier ist eine in Ost-West-Richtung verlaufende hochwertige Grünfläche entstanden, die sich aus einem Wechselspiel von Freiraumbereichen und Gehölzgruppen darstellt.

Als Nutzungen werden Produktions-, Logistik- und Handwerksbetriebe bis zu einer Grundstücksgröße von rund 5 ha vorgeschlagen. Ergänzend sind dem sehr hochwertigen Gebietscharakter entsprechend Ansiedlungen aus der Sparte Forschung und Entwicklung ebenfalls als Nutzungsbausteine für diesen Bereich geeignet.

<sup>188</sup> Für den Bereich P4a haben sich aufgrund aktueller Entwicklungen die Ansiedlung von Logistik und IT herauskristallisiert.

<sup>189</sup> Anmerkung: Bei diesen Flächenangaben handelt es sich um Netto-Flächenangaben

Eine qualitätsvolle Entwicklung des Baugebietes P1 kann unabhängig vom Betrieb des Braunkohlekraftwerks erfolgen, da dieses visuell für die Standortqualität keine negativen Auswirkungen aufgrund seiner Entfernung zum Gebiet P1 hat.

### **Baugebiet P2:**

Als zusätzlicher Erweiterungsbaustein für den IGP Eschweiler wird östlich an die Straße Zum Hagelkreuz ein weiteres Baugebiet vorgeschlagen. Dessen Ausdehnung reicht bis zur bewaldeten Böschung der nordöstlich anschließenden Halde und zur Erschließungsstraße der Müllverbrennungsanlage. Für die Fläche des Baugebietes P2 besteht in der Örtlichkeit bereits heute ein räumlicher Zusammenhang sowie gegenseitige Einsehbarkeiten, die eine städtebauliche und funktionale Verknüpfung des IGP Eschweiler mit dem Bereich P2 fördern.

### **Baugebiet 3:**

Das Baugebiet P3 umfasst grob betrachtet die westliche Hälfte des Braunkohlekraftwerksgeländes. Hier befindet sich u. a. die Müllverbrennungsanlage (rd. 14,3 ha), die langfristig an diesem Standort verbleiben wird. Unter Berücksichtigung der Anlage wird bei identischer Grundstücksgröße eine optimierte Grundstücksgeometrie vorgeschlagen. Diese ermöglicht eine räumlich betrachtet sinnvolle Integration der Müllverbrennungsanlage ins Gesamtkonzept.

Ferner wird damit die Ost-West-Planstraße nördlich des Grundstückes der Müllverbrennungsanlage ermöglicht. Als Ersatz für das Braunkohlekraftwerk soll ein Gas- und Dampfturbinenkraftwerk realisiert werden. Dieses soll RWE Angaben zur Folge in Nachbarschaft zur Müllverbrennungsanlage erfolgen, um Synergieeffekte abschöpfen zu können. Für die Müllverbrennungsanlage ist ein Gelände von rund 35 ha vorgesehen (in Abbildung 86 gelb gekennzeichnet). Nördlich der Ost-West-Planstraße sind in dem hier geplanten ca. 100 m tiefen Baufeldern die gleichen Nutzungen wie in P1 und P2 vorgesehen (Produktion, wertschöpfende Logistik, Handwerk, Forschung, Entwicklung). Als nördliche Begrenzung wurde die Unter-kante der bewaldeten Böschung der hier anschließenden Halde gewählt. Diese stellt einen landschaftlich und räumlich qualitätsvollen Abschluss des gesamten Standortes dar.

Sollte ein Gas- und Dampfturbinenkraftwerk bereits bei laufendem Betrieb des Braunkohlekraftwerks realisiert werden, um mögliche Stromversorgungsengpässe zu vermeiden, bieten sich hierfür alternativ die Bereiche im Nordosten des Untersuchungsgebietes (siehe Abbildung 87) oder das Baugebiet P6 (siehe Abbildung 88) an.

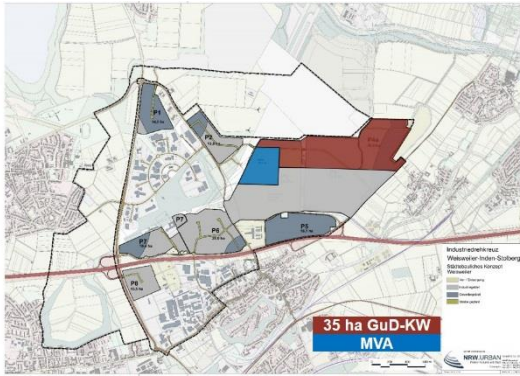


Abbildung 87: GuD-KW Alternative 1 - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)

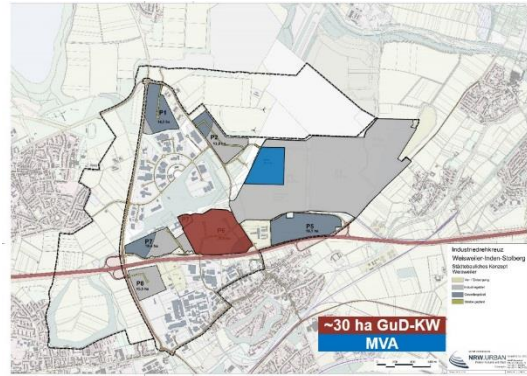


Abbildung 88: GuD-KW Alternative 2 - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)

Der Annahme einer architektonisch und städtebaulich qualitätsvollen Gesamtgestaltung eines Gas- und Dampfdruckturbinenkraftwerks folgend, ist ein solches Bauwerk an beiden vorgenannten Stellen gut vorstellbar. Eine Platzierung im Bereich P6 hätte den Vorteil, ein sehr weiträumiges Areal für besonders großflächige Betriebe herstellen zu können.

#### **Baugebiet P4:**

Das Baugebiet P4 setzt sich aus der östlichen Hälfte des Braunkohlekraftwerks und dem Baugebiet P4a zusammen. Der Hauptanteil des letztgenannten Gebietes wurde zwischenzeitlich erfolgreich vermarktet. Das verbleibende rd. 51,8 ha umfassende Baugebiet P4, bietet sich aufgrund seiner Dimension für großflächige Produktionsbetriebe in besonderer Weise an. Gekoppelt mit einem direkten Autobahnanschluss und dem Gas- und Dampfturbinenkraftwerk ist der Standort sehr gut für energieintensive Industrie-Unternehmensansiedlungen geeignet. Es wird eine Mindestbetriebsgröße von 10 ha empfohlen.<sup>190</sup>

#### **Baugebiet P5:**

Direkt an der Anschlussstelle Weisweiler gelegen übernimmt dieser Bereich eine wichtige Entrée-Funktion für den östlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes. Durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Braunkohlekraftwerk und die Vielzahl an unterirdischen Leitungen, vor allem aber Hochspannungsmasten- und -leitungen sowie die Anbauverbotszone entlang der BAB 4 eignet sich dieses Gelände nur bedingt für die Ansiedlung von Unternehmen, die einen hohen Qualitätsanspruch an ihren

<sup>190</sup> Durch die aktuelle Vermarktung des Gebietes „Am Grachtweg“ haben sich bei dieser Potenzialfläche Veränderungen ergeben.



Firmenstandort und ihr Umfeld formulieren. Die für die Baugebiete P4 und P6 vorgeschlagenen großflächigen Produktionsbetriebe benötigen in der Regel immer auch großflächige Bereiche zur Zwischenlagerung sowie An- und Ablieferung. In diesem Kontext bietet sich auf der Fläche P5 eine derartige Nutzung als komplementäre Funktionsfläche für die Produktionsstandorte P4 und P6 an. Die direkte Autobahnnahe spricht zusätzlich für eine derartige Nutzung. Eine derartige Nutzung darf nicht zulasten der städtebaulichen Qualitäten des Gesamtgeländes gehen. Daher sollten entsprechende qualitätssichernde Maßnahmen (Gliederung Fläche P5, wirkungsvolle Eingrünung, o. a.) zur Bedingung einer derartigen Inbetriebnahme gemacht werden.

#### ***Baugebiet P6:***

■ Analog zu P4 werden für diesen rund 28 ha umfassenden Bereich ebenfalls großflächige Produktionsbetriebe vorgeschlagen, in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Energieerzeugern vor Ort (Müllverbrennungsanlage, Braunkohlekraftwerk, Gas- und Dampfturbinenkraftwerk, Solarpark, Windkraftanlagen).

#### ***Baugebiet P7 und P8:***

■ Direkt an der Anschlussstelle Eschweiler-Ost gelegen, sind diese beiden Bereiche ideal für Logistik oder Produktionsbetriebe geeignet. Die Erschließung von P7 kann problemlos über die südlich gelegene Dürwißer Straße erfolgen. Für P8 wird empfohlen, zu prüfen, in wie fern die Erschließung des Geländes über die Straße Am Hagelkreuz von Osten kommend eine realisierbare Alternative darstellen könnte.

### **8.1.3. Grün- und Freiflächen, Biotopvernetzung und Artenschutz**

■ Im Zuge der oben angeführten Konzepte wird im engeren Untersuchungsgebiet voraussichtlich eine Konzentration gewerblich industrieller Nutzungen entstehen. Dies könnte – in Abhängigkeit von den jeweils spezifischen Bebauungskonzepten - zu einer dichteren Besiedlung zwischen der L 11 im Westen, den Böschungen der Rekultivierungsflächen und der Deponie im Norden, der L 241 im Osten und der BAB 4 im Süden, im Südwesten auch noch über die BAB 4 hinausführen.

Eine großflächig vereinheitlichte Nutzung könnte mit der Verringerung von Freiraum einhergehen. In Bezug auf die bisherige Qualität von Natur und Landschaft im Gebiet ist auch die Gefahr des Verlustes der verhältnismäßig großen Vielfalt von Biotopen und Landschaftselementen gegeben. Das gilt auch für die an diese Biotope und Landschaftselemente gebundenen Pflanzen- und Tierarten.

Gleichzeitig bietet die Um- und Neunutzung der Flächen auch die große Chance der Neugestaltung und Anreicherung der Landschaft mit belebenden und gliedernden Elementen. Das gilt insbesondere dann, wenn das künftige städtebauliche Konzept im Sinne einer Freiraum- und Landschaftsplanung angereichert wird.

Abgeleitet aus der weiter oben beschriebenen landschaftlichen Ausgangssituation, dem grundsätzlichen Anspruch der Erhaltung und Entwicklung von Biotopqualitäten und eines positiven gemeinsamen Erscheinungsbildes von Siedlung und Freiraum werden im Folgenden Ziele und Grundsätze für ein zukünftiges Grünkonzept empfohlen:

- Die Neuanlage und Ergänzung von Grünstrukturen sollte sich an den wesentlichen Elementen der halboffenen Kulturlandschaft im Gebiet (Hecken, Gebüsche, Mähwiesen mit und ohne Obstgehölze, parkartige Grünstrukturen, Kleingewässer etc.) orientieren.
- Neue Grünstrukturen können durch ein günstiges Verhältnis von ökologisch wirksamer Randlänge und Tiefe (Zonierung, störungsarme Innenräume) optimiert werden. Eine Kombination des Grüns mit den Maßnahmen der Oberflächenentwässerung, eine reduzierte Pflege- und Bewirtschaftungsintensität sowie die Anpflanzung / Ansaat von lebensraumtypischer Vegetation (Gehölze, Ansaat von Wiese, Krautsäumen, Blühstreifen) werden vorgeschlagen.
- Synergien zwischen Biotop- und Gestaltungsqualität (z.B. Auswahl repräsentativer Baumarten aus dem Spektrum der lebensraumtypischen Gehölze wie Stieleiche, Winterlinde etc., Verwendung von lebensraumtypischen Gehölzen mit langen und auffälligen Blühzeiten u. Fruchtbehang bei der Randgestaltung von neuen Grünstrukturen etc.).
- Erhaltung, ggf. Optimierung (Randflächen) und Ergänzung des lokalen Grünzugs von der südwestlichen Grenze des IGP Eschweiler über die Kippe Weisweiler Nord und Waldflächen an der Kohlebandtrasse bis hin zu den rekultivierten Böschungen der Kraftwerksreststoffdeponie im Nordosten.
- Berücksichtigung und Einplanung von ausreichend dimensionierten Grünzäsuren (lokalklimatische Wirksamkeit, gestalterische und Biotop-Qualität, Biotopverbundeigenschaften) in den großen zusammenhängenden Industrie- und Gewerbegebieten (ab ca. 30 ha Größe).
- Entwicklung grüner Binnenstrukturen innerhalb der Gewerbe- und Industriegebiete bzw. Clustern auf den nicht überbaubaren und sonstigen baulich nicht

nutzbaren Flächen (z.B. Freileitungstrassen). Soweit dies möglich ist, Vernetzung dieser Freiflächen untereinander und mit den Gebietsrändern

- - Neugestaltung des südlichen Randes des Untersuchungsgebietes im gesamten Bereich der Anbauverbotszone BAB 4 mit Biotopqualitäten der halboffenen Kulturlandschaft und ablesbarer, raumwirksamer Gestaltungsqualität (Erscheinungsbild des Standortes von der BAB 4 aus gesehen).
  - Qualität des Straßenbegleitgrüns mit den zu erhaltenden und / oder neu zu schaffenden Biotopeigenschaften im Umfeld abstimmen (Baumartenwahl, Pflegeintensität Grünstreifen etc.)
  - Lenkung der externen landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen (außerhalb der Entwicklungsgebiete P1 – P8) in die benachbarten Zielbereiche „Anreicherung“ und „Biotopentwicklung“ der Landschaftspläne der StädteRegion Aachen und des Kreises Düren

### **Artenschutz**

Wie weiter oben bereits ausgeführt sind im unmittelbaren Umfeld und auch innerhalb des Standortes Weisweiler (hier u.a. auf dem Kraftwerksgelände) in den letzten Jahren eine Reihe von besonders oder streng geschützter wildlebender Tierarten festgestellt worden. Bei den innerhalb des Standortes Weisweiler vorhandenen Biotopen ist davon auszugehen, dass ein Teil dieser Tierarten auch heute ihre Lebensstätten innerhalb des Standortes hat.

Es ist nach den vorliegenden Daten über planungsrelevante Arten am Standort Weisweiler davon auszugehen, dass, soweit besonders oder streng geschützte Arten am Standort Weisweiler von geplanten Vorhaben betroffen sein könnten, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände aber durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden können.

Voraussetzung ist, dass die Artenschutzprüfung (mind. 1,5 Jahre) und die ggf. erforderliche Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (mindestens 1 bis mehrere Vegetationsperioden) spätestens parallel zu einem geplanten Bebauungsverfahren und mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf zum eigentlichen Eingriff erfolgt.

#### 8.1.4. Freizeit und Erholung

Der Standort Weisweiler liegt zwischen dem überörtlich bedeutsamen Naherholungsgebiet Blausteinsee und der ausgedehnten Freizeit- und Erholungslandschaft zwischen Rur und Inde. Die Landschaft zwischen Rur und Inde wird auf lange Sicht nach Rekultivierung der Uferböschungen sowie fortgeschrittener Befüllung des Indesees (projektierter See in der Tagebaurestgrube Inden II) auch eine größere touristische Bedeutung bekommen.

Bereits heute sind Baden, Schwimmen sowie andere Wassersportarten (Blausteinsee) und Radwandern in Rur- und Indetal sowie im näheren und weiteren Umfeld des Blausteinsees beliebte Freizeitaktivitäten bei den Erholungssuchenden. Diese Freizeitaktivitäten werden zukünftig voraussichtlich mit steigender Zahl von Erholungssuchenden im Gebiet kontinuierlich zunehmen.

Derzeit verläuft eine Radwanderroute (Teil der indeland-Route) durch das Entwicklungsgebiet Weisweiler. Dieser Routenabschnitt vom Indetal zwischen Eschweiler-Weisweiler und Frenz bis zum Naherholungsgebiet Blausteinsee sollte grundsätzlich bestehen bleiben. Da die Route hier aber parallel zu zeitweilig stark befahrenen Straßen verläuft, sollte im Zuge der Um- und Neuplanung eine Wegeföhrung abseits der großen Verkehrsströme gesucht werden.

Langfristig gibt es aus betrieblichen Gründen keine Notwendigkeit mehr, den Durchgang auf der Nordseite des Kraftwerks Weisweiler zu sperren, da dann u.a. der Betrieb des Kohlebandes eingestellt wird. Dadurch entsteht die Möglichkeit, den Radwanderweg überwiegend an den Nordrand des Standortes Weisweiler bzw. an die Grenze zur freien Landschaft zu verlegen und erst wieder in Höhe der „Lohner Höfe“ auf den derzeitigen Radweg an der L 228 einmünden zu lassen.

Eine weitere Maßnahme, um die Vereinbarkeit des gewerblich-industriellen Standortes mit den benachbarten Erholungsgebieten zu verbessern, ist die landschaftliche Einbindung der äußeren Grenzen des Standortes Weisweiler. Außerdem ist die Förderung eines positiven Erscheinungsbildes der neu- und umgenutzten Bereiche durch städtebauliche Qualitäten und eine „grüne Binnenstruktur“ förderlich für eine positive und zukunftsfähige Imagebildung im Rahmen der Transformation des Geländes.



### 8.1.5. Grünkonzept

Im Plan „integriertes Grünkonzept“ sind die wesentlichen Grundzüge, Ziele und Anforderungen an die landschaftliche Entwicklung am Um- und Neunutzungsstandort Weisweiler plakativ dargestellt.

Die ermittelte Größenordnung und die Qualitätsanforderungen für die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen stellen ein wesentliches Gestaltungspotenzial für das Grünkonzept im Rahmen der geplanten Um- und Neunutzung des Standortes dar. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs ist im Einzelnen im Anlagenband (Anlage 29) wiedergegeben.

Das Grünkonzept orientiert sich zum einen am Bestand (insbesondere der lokale, von SW nach NO gerichtete Grünzug) und zum anderen an den Grenzen der verschiedenen Baugebiete P1 bis P8. Dabei werden sowohl deren äußere Grenzen (grüne Ränder, u.a. im Bereich der Anbauverbotszonen, „grüner Brückenkopf“ am Nordrand P1) als auch die Gebietsgrenzen zwischen den Baugebieten innerhalb des Gesamtstandortes (insbesondere „grüne Fuge“ zwischen P3 und P4) berücksichtigt.

Gemeinsam mit der „grünen Binnenstruktur“ auf nicht überbaubaren (gemäß BauNVO) bzw. sonstigen baulich nicht nutzbaren Flächen soll ein grünes Gliederungssystem innerhalb der Baugebiete geschaffen werden, das sowohl dem positiven Erscheinungsbild des gesamten Standortes als auch den Biotopansprüchen der im betreffenden Landschaftsraum vorkommenden, wildlebenden Tieren und Pflanzen der halboffenen Kulturlandschaft gerecht wird. Zu den innerhalb der einzelnen Baugebiete P1 bis P8 für die Schaffung einer grünen Binnenstruktur zur Verfügung stehenden Flächen werden im Plan Prozent-Angaben in Bezug auf die Grundfläche des jeweiligen Baugebiets gemacht.

Soweit Maßnahmen für einzelne, von den Auswirkungen der geplanten Flächenentwicklung betroffene Arten erforderlich werden, sollen diese (in der Regel vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) nach Möglichkeit in die neuen Grünstrukturen integriert werden. Dies könnten evtl. sein: Ersatzgewässer und typische Habitatstrukturen für die Kreuzkröte im Zusammenhang mit der Sammlung und Versickerung von Regenwasser auf einer Ausgleichsfläche östlich der Fläche P2 oder Anlage von extensiv bewirtschaftetem Grünland als Ersatzbiotop für die Feldlerche im Bereich des „grünen Brückenkopfs“ auf der Nordseite P2.

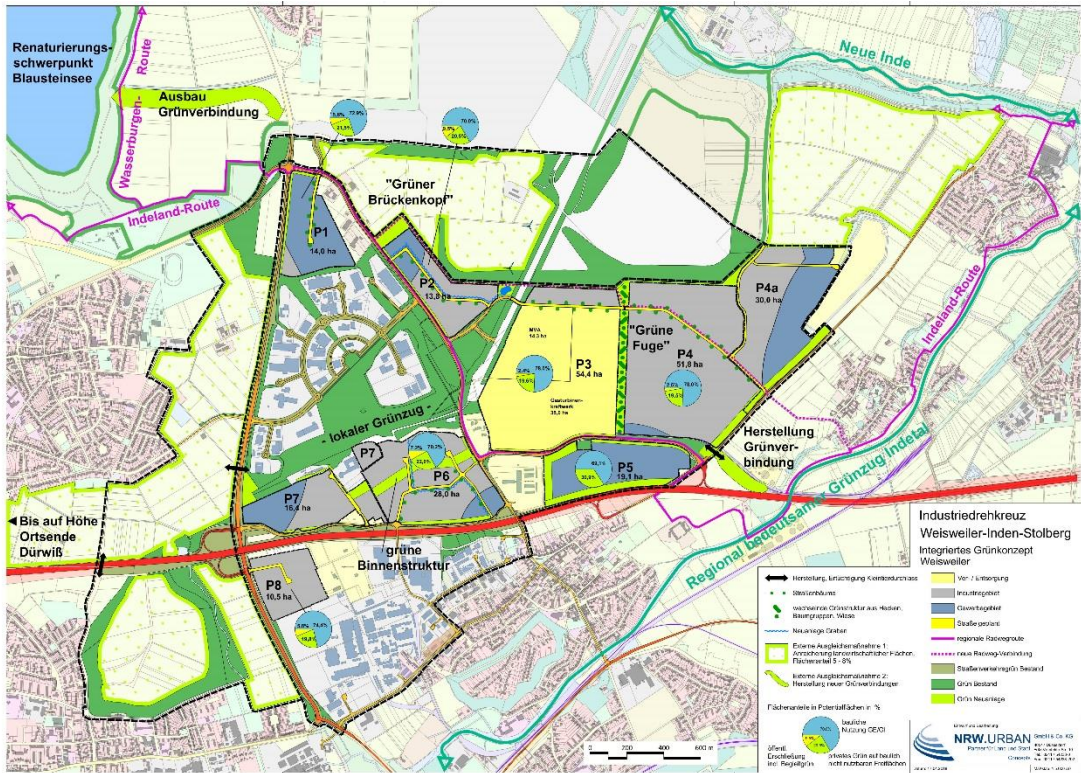


Abbildung 89: Integriertes Grünkonzept - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Apr. 2018)

Die nicht im Bereich der vorgesehenen verbindlichen Bauleitplanung zu deckenden Kompensationsbedarfe mit einem geschätzten Flächenbedarf in der Größenordnung von rd. 25 ha, sollen nach Möglichkeit im benachbarten, landwirtschaftlich genutzten Umfeld gedeckt werden. Die Maßnahmen sollten in den Zielbereichen „Anreicherung“ und „Biotopentwicklung“ der betreffenden Landschaftspläne (StädteRegion Aachen / Kreis Düren) liegen. Die entsprechenden Bereiche sind im Plan „integriertes Grünkonzept“ ausgewiesen. Entsprechend dem „externen“ Kompensationsbedarf werden 5 – 8 % der Fläche in diesen Bereichen als Ausgleichsfläche benötigt. Insbesondere sollen im Rahmen der „externen“ Ausgleichsmaßnahmen auch Grünverbindungen mit Biotopverbundqualität zwischen den Grünstrukturen des Standortes Weisweiler und dem Renaturierungsschwerpunkt Blausteinsee im Nordwesten sowie dem regional bedeutsamen Grünzug Indetal im Südosten hergestellt werden. Innerhalb der überwiegend intensiv genutzten Landschaft (intensive landwirtschaftliche, gewerbliche, industrielle Nutzung; mehrere Barrieren durch Hauptverkehrsstraßen) haben diese Maßnahmen besondere Bedeutung für den lokalen Biotopverbund.

Insbesondere wegen der Nachbarschaft des Standortes Weisweiler zu überörtlich bedeutsamen Naherholungsgebieten sollte die das Gebiet querende Radwanderroute

beibehalten und entsprechend dem Planungsfortschritt eine neue Wegeführung abseits der großen Verkehrsströme realisiert werden. In diesem Zusammenhang soll auch das positive Erscheinungsbild der Neuansiedlungen gefördert und auf eine landschaftliche Einbindung des Standortes geachtet werden.

## 8.2. Entwicklungsgeschwindigkeiten – Standort Weisweiler

Die zeitliche Taktung der Entwicklung der Flächen P1 bis P8 muss im engen Zusammenhang mit einer Vielzahl an Faktoren betrachtet werden. Hierbei sind eine ganze Reihe von Fragen aufzuwerfen:

- - Besteht für die betreffende Fläche bereits Planungsrecht?
  - Wie aufwendig gestaltet sich die Erschließung?
  - Wie kann eine ausreichende Ver- und Entsorgung des Geländes sichergestellt werden?
  - Welche Hindernisse und Hürden sind dabei zu überwinden?
  - Befinden sich Altlasten auf dem Gelände? Wenn ja, wie zeitaufwendig ist die Sanierung?
  - Kann das Regenwasser vor Ort versickert werden?
  - Sind artenschutzrechtliche Untersuchungen notwendig? Falls ja, in welchem Umfang?
  - Zu welchem Zeitpunkt können welche Gebäude / Kohlekraftwerkseinrichtungen- und anlagen zurückgebaut werden? Welche Zeiträume sind hierfür notwendig?
  - Wie hoch sind mögliche Ausgleichsmaßnahmen für geplante Eingriffe in Natur- und Landschaft und wo können diese an geeigneter Stelle realisiert werden?
  - Wo sind im welchem Umfang grunderwerbliche Maßnahmen zu tätigen?
  - Wie hoch ist der Flächenbedarf in welchen Nutzungssegmenten im Betrachtungszeitraum bis 2035?
  - Können diese Bedarfe in den jeweiligen Zeitkorridoren befriedigt werden?
- 
- 

Anhand dieser und weiterer Fragestellungen einhergehend mit den örtlichen Gegebenheiten ist ein zeitlich getakteter Entwicklungsfahrplan entstanden, der sich wie folgt darstellt:

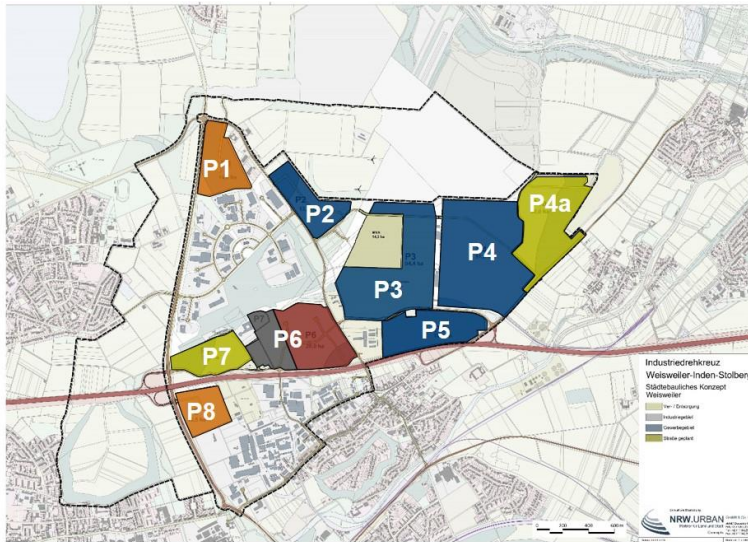


Abbildung 90: Entwicklungsgeschwindigkeit und Flächenangebot - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)

### Stufe 1 – Entwicklungszeitraum <2 Jahre (2018 – 2019):

Für den Bereich P7 wird eine kurzfristige Vermarktung und bauliche Inbetriebnahme empfohlen. Mit dem Bebauungsplan 205 besteht für den gesamten Bereich bereits Planungsrecht (GI-Gebiet), so dass einer erfolgreichen Vermarktung keine gravierenden Gründe entgegenstehen.

Der Bereich P4a „Am Grachtweg“ wurde zum Ende der Bearbeitungszeit dieser Studie erfolgreich vermarktet. Daher ist eine weitergehende planerische Auseinandersetzung mit diesem Bereich nicht mehr notwendig.

### Stufe 2 Entwicklungszeitraum 2 - 5 Jahre (2020 – 2022):

Für die Gebiete P1 und P8 wird ein Entwicklungszeitraum von 2020 – 2022 vorgeschlagen. Da für die Fläche P1 Planungsrecht geschaffen und Grunderwerb getätigt werden muss, ist eine kurzfristigere Entwicklung kaum vorstellbar. Die Eigentumssituation (mehrheitlich im Privateigentum) stellt ein nicht kalkulierbares Risiko im Hinblick auf die Realisierbarkeit des geplanten Vorhabens dar.

Für die Fläche P8 stellt sich die Situation ähnlich dar. Auch hier sind Teile in Privateigentum. Zudem stellt eine direkte Erschließung dieses Geländes von der Autobahnanschlussstelle Eschweiler-Ost als Kreuzungssituation mit der B 264 eine größere Hürde in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger dar. Daher wird ein Zeitraum von 2 – 5 Jahren zur möglichen Inanspruchnahme dieser Teilfläche als realistisch angesehen.



### **Stufe 3 Entwicklungszeitraum 6 – 10 Jahre (2023 – 2027):**

Die Potenzialfläche 6 gliedert sich in 2 Bereiche, von denen der westliche Abschnitt baulich genutzt, der östliche ca. 2/3 von P6 umfassende Bereich mit Ausnahme zweier Wohngebäude unbebaut sowie größtenteils landwirtschaftlich genutzt wird. Während für den östlichen Abschnitt entlang der Straße Am Hagelkreuz derzeit ein Bebauungsplanverfahren läuft (Bebauungsplan Nr. 206), muss dieses für den restlichen Bereich noch in Angriff genommen werden.

Aufgrund der höheren Standortqualitäten der Flächen P1 sowie der unmittelbaren Nachbarschaft der Fläche P8 zur Anschlussstelle Eschweiler-Ost in kombinierter Betrachtung mit dem Gewerbeflächenbedarfsniveau (vgl. Kapitel 6.3) werden als Entwicklungszeitraum die Jahre 2023 – 2027 vorgeschlagen. Mit einer Dimension von rund 30 ha verfügen die Standorte P1, P7 und P8 über ausreichend Flächen, um den prognostizierten Bedarf der Kommunen Eschweiler, Stolberg und Inden gemeinsam für einen 5-Jahreszeitraum decken zu können. Sollte die Aktivierung der Standorte P1 oder P8 erfolglos verlaufen oder sich zeitlich deutlich verzögern, so könnten Teilgebiete innerhalb des Standortes P6 eine wertvolle Alternative, wenn auch mit anderer Lagegunst, bieten.

### **Stufe 4 Entwicklungszeitraum 11 - 15 Jahre (2028 – 2032):**

Dieser gänzlich baulich in Nutzung befindliche Bereich (westlicher Teil P6) steht im engen Zusammenhang mit der Braunkohlekraftwerksnutzung. Daher wird dieser Bereich erst für eine bauliche Folgenutzung zur Verfügung stehen, wenn das Braunkohlekraftwerk seinen Betrieb eingestellt hat. Dieser wird für das Jahr 2030 angenommen. Notwendige Baureifmachungs- und Erschließungsarbeiten gründen den zugrunde gelegten Zeitkorridor für eine Entwicklung.

### **Stufe 5 Entwicklungszeitraum > 15 Jahre (2033 und folgende):**

Für die restlichen innerhalb der östlichen Hälfte des Untersuchungsgebietes gelegenen Gebiete P2 bis P5 – mit Ausnahme der Fläche P4a – wird ein Entwicklungszeitraum ab 2033 angenommen. Bei einer Aufgabe des Kraftwerkbetriebs in 2030 mit anschließender 5-jähriger Baureifmachungsdauer wird eine Inbetriebnahme der Gebiete P3 und P4 frühestens ab 2035 in Betracht kommen, wahrscheinlich sogar noch etwas später, abhängig von der tatsächlichen Betriebsaufgabe des Kraftwerks und der Geschwindigkeit einer Baureifmachung.

Es wird empfohlen die gesamte Fläche P4, d.h. auch die nördlich und östlich an die Kraftwerksgebäude anschließenden unbebauten Bereiche solange vorzuhalten, bis das Braunkohlekraftwerk vollständig zurückgebaut und die Fläche baureif gemacht wurde.

Durch diese Vorgehensweise könnte eines der landesweit bedeutendsten Gewerbe- und Industriestandorte hinsichtlich seiner Größe, Umfeld, Qualität und direkter Autobahnanbindung entstehen. Auf Basis eines solchen Standortangebotes würden ideale Voraussetzungen für die Ansiedlung eines oder mehrerer bedeutender großflächiger Industrieunternehmen geschaffen. Zur Schaffung eines derartigen einzigartigen Standortes wird daher ein langer Atem und eine Entwicklung nach erfolgter Baureifmachung empfohlen. Eine solche Fläche wäre ein höchst seltenes Gut in NRW. Der unique selling point (USP) begründet sich aus der Dimension der Fläche in Kombination mit der hervorragenden Erschließung und der verfügbaren Energie vor Ort.

Da das Gebiet P5 in engem funktionalem Zusammenhang mit den Standorten P4 und P6 betrachtet wird, ist eine komplementäre Inbetriebnahme zeitgleich zu Standort P4, unter Umständen früher, im Zusammenhang mit Standort P6 in Erwägung zu ziehen. Der Standort P2 könnte alleine aufgrund von seiner Lage und der räumlichen Zugehörigkeit zum IGP Eschweiler bereits früher in Anspruch genommen werden, jedoch führt die Entwässerung dieser Fläche in einem neuen Entlastungskanal parallel zur L 241 über die Standorte P3 und P4, wodurch der Standort P2 erst nach 2035 / 2033 entwickelt werden kann. Eine frühere Inanspruchnahme würde zu unverhältnismäßig hohen technischen und wirtschaftlichen Aufwendungen führen.

### **8.2.1. Strukturpolitische Effekte und Arbeitsplätze**

Den vorgenannten Nutzungszielen entsprechend, können nach erfolgter Realisierung am Standort Weisweiler insgesamt etwa 7.800 neue Arbeitsplätze entstehen<sup>191</sup>.

Diese verteilen sich wie folgt:

---

<sup>191</sup> Anmerkung: Bei der Berechnung der Arbeitsplätze werden Netto-Flächenangaben verwendet (vgl. Abbildung 86) und die Fläche P4a („Am Grachtweg“) nicht mit einbezogen

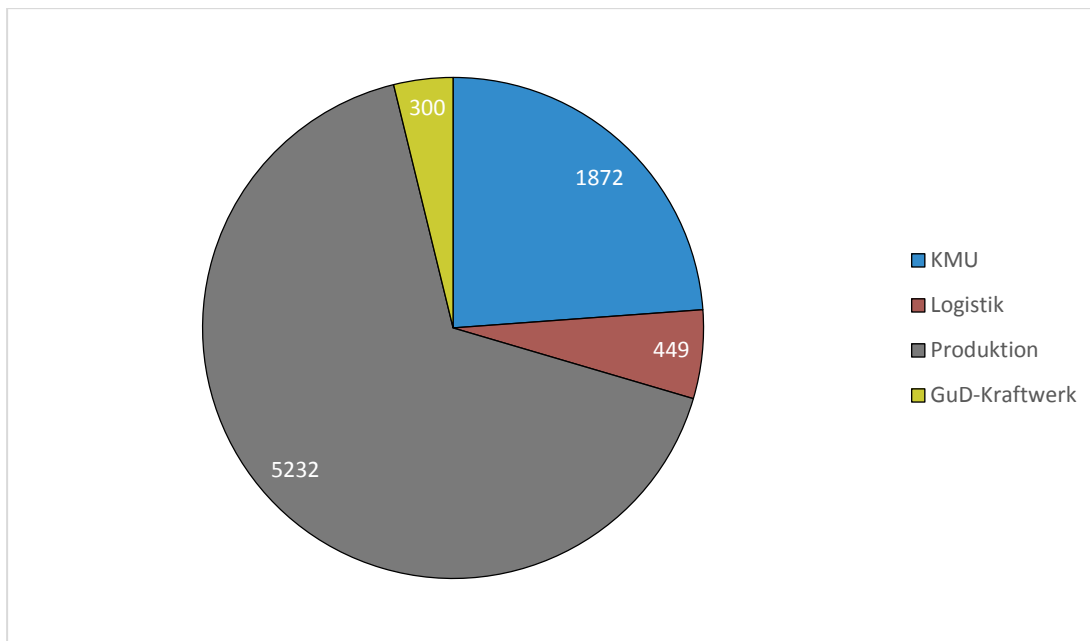


Abbildung 91: Arbeitsplätze nach Branche - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)<sup>192</sup>

Der möglichen Schaffung von in etwa 7.800 neuen Arbeitsplätzen am Standort Weisweiler liegen folgende Annahmen zugrunde.

#### **Kleine und mittelständische Unternehmen:**

Für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) wurde die Annahme von durchschnittlich 65 Arbeitsplätze je ha angenommen, da das Spektrum für KMU-Arbeitsplätze zwischen 30 und 100 Arbeitsplätze pro ha liegt. Dabei wurden KMU gleichgesetzt mit Standorten für mittlere und kleinere Gewerbebetriebe und Handwerk ggfls. mit einem Anteil unternehmensbezogener Dienstleistungen<sup>193</sup>. Übertragen auf den Standort Weisweiler bedeutet dies, dass durch die Ansiedlung von kleinen und mittelständischen Unternehmen in etwa 1.872 Arbeitsplätze entstehen.

#### **Logistik:**

Bei Standorten für Logistik und Konfektionierung wurde die Annahme von 30 Arbeitsplätze pro ha angenommen. Dieser Wert entspricht nach Angaben von NRW.INVEST der Momentaufnahme der letzten Monate. Die Spannweite für Logistikarbeitsplätze

<sup>192</sup> Anmerkung: Bei der Berechnung der Arbeitsplätze werden Netto-Flächenangaben verwendet (vgl. Abbildung 86) und die Fläche P4a („Am Grachtweg“) nicht mit einbezogen

<sup>193</sup> Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH und <https://www.ifm-bonn.org/definitionen/kmu-definition-der-eu-kommission/>

liegt zwischen 30 und 137 Arbeitsplätzen pro ha. Dabei wird zwischen folgenden Logistikansiedlungen unterschieden<sup>194</sup>:

- Umschlagimmobilien → 40-70 Arbeitsplätze pro ha
- Lagerimmobilien → 51-85 Arbeitsplätze pro ha
- Regionale Distributionsimmobilien → 85-121 Arbeitsplätze pro ha
- Europäische Distributionsimmobilien → 70-105 Arbeitsplätze pro ha
- Spezialimmobilien → 53-137 Arbeitsplätze pro ha
- Hochregallager → 56-104 Arbeitsplätze pro ha

Durch den Standort Weisweiler werden demnach durch die Ansiedlung von Logistikunternehmen in etwa 449 Arbeitsplätze generiert. Dabei wird für die Flächen P7 und P8 eine durchschnittliche Arbeitsplatzdichte von 30 Arbeitsplätzen pro ha angenommen und für die Fläche P5 5 Arbeitsplätze pro ha, da hier eine reine Abstellfläche zugrunde gelegt wird.

Durch die kurz vor Fertigstellung der Machbarkeitsstudie bekannt gemachte Betriebsansiedlung eines Logistikbetriebs innerhalb des Gebietes „Am Grachtweg“ entstehen auf einer Fläche von rund 18,7 ha ungefähr 350 Arbeitsplätze<sup>195</sup>. Dies entspricht einer Arbeitsplatzdichte von etwa 19 Arbeitsplätzen je ha. Diese 350 Arbeitsplätze sind in der Arbeitsplatzbetrachtung nicht berücksichtigt, da die Fläche schon vermarktet ist.

### **Produktion:**

Für Standorte mit gewerblich-industrieller Nutzung in Verarbeitung und Produktion wurden durchschnittlich 60 Arbeitsplätze pro ha angenommen. Dabei wurde auf Beispiele wie das BMW-Werk in Dingolfing mit einer Arbeitsplatzdichte von 63 Arbeitsplätze pro ha<sup>196</sup> oder die Auto Heinen Automobiltechnik GmbH mit 59 Arbeitsplätze pro ha zurückgegriffen<sup>197</sup>.

Übertragen auf den Standort Weisweiler bedeutet dies, dass dort 5.232 neue Arbeitsplätze durch Produktion entstehen können.

<sup>194</sup> LogistikCluster NRW (2012): Ansiedlungshandbuch Logistik.NRW – Leitfaden für Regionen und Kommunen (Fassung 2012). S. 28.

<sup>195</sup> <https://news.rwe.com/ministerprasident-armin-laschet-beim-spatenstich-neues-industriegebiet-in-eschweiler-mit-500-arbeitsplatzen/> ; <http://rheinisches-revier.de/aktuelles/aktuelles/einzelansicht-aktuelles/article/ministerpraesident-armin-laschet-beim-spatenstich-neues-industriegebiet-in-eschweiler-mit-500-arbei/> ; [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul\\_id=33&record\\_id=94137](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul_id=33&record_id=94137)

<sup>196</sup> <https://www.bmwgroup-werke.com/dingolfing/de/unser-werk/standortinfos.html>

<sup>197</sup> <http://www.autoheinen.de/index.html>



Insgesamt ist aber darauf hinzuweisen, dass die Gesellschaft verschiedenen tiefgreifenden Veränderungsprozessen insbesondere im Bereich der Digitalisierung unterworfen ist, deren Ergebnisse und Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt aktuell nicht abzuschätzen sind. Aus diesem Grund können die zukünftig tatsächlich realisierten Arbeitsplätze von den hier getroffenen Annahmen abweichen, d.h. auch niedriger ausfallen, wie die jüngste Ansiedlung eines Logistikbetriebs mit 19 Mitarbeitern je ha Am Grachtweg zeigt.

### Gas- und Dampfturbinenkraftwerk:

Nach Angaben der RWE Power AG können für ein Gas- und Dampfturbinenkraftwerk mit einer Größe von 35 ha in etwa 300 Arbeitsplätze angesetzt werden.

In Abbildung 92 ist die Verteilung der Arbeitsplätze bezogen auf die Entwicklungsgeschwindigkeiten dargestellt.

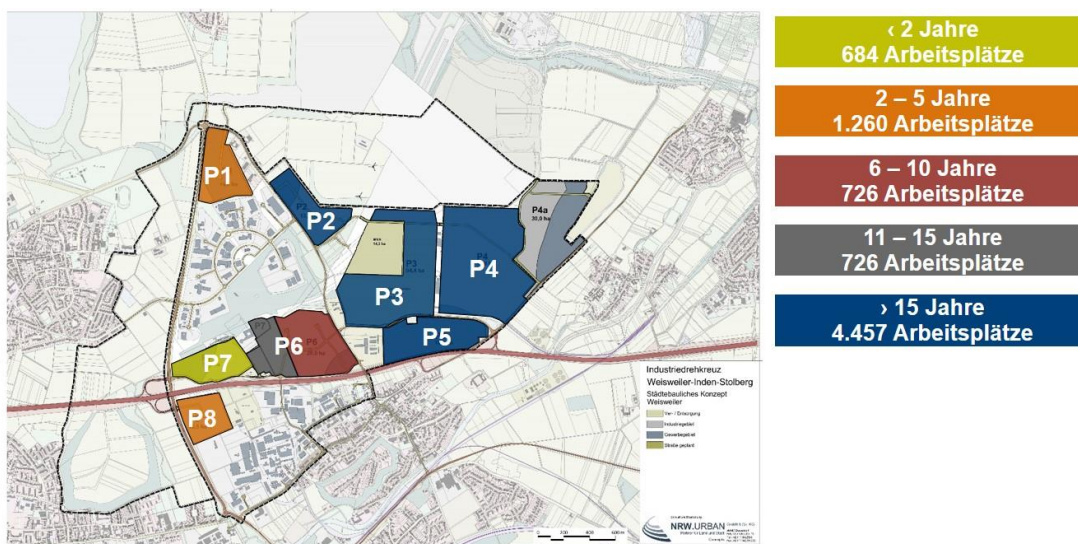


Abbildung 92: Entwicklungsgeschwindigkeit vs. Arbeitsplätze - Standort Weisweiler<sup>198</sup>

Dabei wird deutlich, dass kurzfristig (< 2 Jahre) bereits in etwa 684 neue Arbeitsplätze entstehen können und die restlichen rd. 7.169 Arbeitsplätze in den darauffolgenden Jahren.

Insgesamt kann am Standort Weisweiler durch die Vielzahl möglicher neuer Arbeitsplätze ein wichtiger Beitrag zur Bewältigung des Strukturwandels im Rheinischen Revier geleistet werden.

<sup>198</sup> Anmerkung: Bei der Berechnung der Arbeitsplätze werden Netto-Flächenangaben verwendet (vgl. Abbildung 86) und die Fläche P4a („Am Grachtweg“) nicht mit einbezogen

### **8.3. Handlungsnotwendigkeiten zur Neuordnung des Standortes Weisweiler**

Der Standort Weisweiler kann wie vorher dargestellt einen wichtigen Beitrag zum erforderlichen Strukturwandel in der Region leisten. Durch die Vielzahl an Flächen, die unterschiedlichste Qualitäten und Potenziale aufweisen, besteht bereits sehr kurzfristig die Möglichkeit, neue Unternehmungsansiedlungen zu ermöglichen und damit Arbeitsplätze unterschiedlichster Art zu schaffen. Dies wird durch die erfolgreiche Vermarktung von 2 neuen in der Summe rd. 20 ha umfassenden Flächen im Baugebiet „Am Grachtweg“ belegt, die während der Bearbeitung dieser Studie umgesetzt wurde. Um eine erfolgreiche Neuordnung des insgesamt 8 Teilgebiete umfassenden Standortes Weisweiler zu bewerkstelligen, sind eine Reihe unterschiedlicher Schritte vorzunehmen. Die damit einhergehenden Empfehlungen zu den Handlungsfeldern Städtebau, Abbruch und Entsorgung, Altlasten und Baugrund, verkehrliche Erschließung, technische Infrastruktur bis hin zur Grünordnung und Kompensationsmaßnahmen kann den nachfolgenden Unterkapiteln entnommen werden.

#### **8.3.1. Städtebau / Interkommunales Vorgehen**

Wie bereits in den Vorgängerkapiteln sowie in den Profilblättern im Anlagenband behandelt, ist für die Ermöglichung der entwickelten Zielvorstellungen für einen großen Teil der insgesamt 8 Potenzialflächen Planungsrecht auf teilweise unterschiedlichen Maßstabsebenen zu schaffen.

Bedeutender für die erfolgreiche Gestaltung des Strukturwandels ist eine konzertierte Vorgehensweise aller am Prozess Beteiligter. Aufgrund der eindrucksvollen Gesamtgröße sämtlicher Potenzialflächen am Standort Weisweiler, die insgesamt rund 193,7 ha umfassen, wird deutlich, dass es sich bei der anstehenden Konversion um eine Herausforderung von regionaler Bedeutung handelt. Die Summe der Potenzialflächen überschreitet bei weitem den Bedarf der Stadt Eschweiler und der Gemeinde Inden bis 2035. Die Zahlen verdeutlichen die interkommunale Bedeutung des Standortes und das erhebliche Potenzial sowie zumindest rein rechnerisch betrachtet die Möglichkeit, hier zukünftig Teile der Gewerbe- und Industrieflächenbedarfe der Region abbilden zu können.

So könnten beispielsweise Teile des rund 130 ha umfassenden Gewerbeflächenbedarfs der Stadt Aachen, die nicht im eigenen Stadtgebiet befriedigt werden können,

am Standort Weisweiler im Rahmen einer interkommunalen Kooperation umgesetzt werden<sup>199</sup>. Dies gilt selbstverständlich für andere Kommunen in der Region ebenso, die nicht über ausreichende Flächenreserven dieser Art verfügen, beispielsweise Stolberg. Das hier beschriebene interkommunale Handeln wird bereits an mehreren Stellen im Umfeld erfolgreich praktiziert, wie zum Beispiel bei der Entwicklung des Campus Aldenhoven mit einem interkommunalen Ansatz zwischen Aldenhoven – Baesweiler oder der Entwicklung „Merscher Höhe“ in Jülich. Dort wird die Entwicklung durch einen interkommunalen Ansatz der Kommunen Jülich, Niederzier und Titz praktiziert.

■ Entscheidend für den Erfolg einer Entwicklung des Standortes Weisweiler ist, dass die Akteure gemeinsam an einem Strang ziehen und hier ebenfalls sämtliche in der Vermarktung sowie in der Planungs- oder Ideenfindungsphase befindlichen Gewerbe- und Industriestandorte in eine konsensuale Gesamtstrategie integriert werden.

■ Hierbei wird für die einzelnen Gebiete in der Region eine Profilierung / Branding empfohlen, um die Stärken jedes einzelnen Standortes besonders herauszuarbeiten. Dadurch können im Idealfall Gewerbe- und / oder Industriegebiete unterschiedlicher Qualitäten / Prägung entstehen, die sich in der Summe gegenseitig befruchten. Hierdurch kann die Region insgesamt profitieren. Dadurch wird das Umfeld gestärkt. Zu dem kann damit ein wichtiger Beitrag zum Strukturwandel geleistet und unerwünschte Kannibalisierungseffekte vermieden werden.

### **8.3.2. Abbruch und Entsorgung**

■ Ein großer Teil der zu betrachtenden Flächen ist frei von Bebauung und wird als landwirtschaftliche Fläche genutzt. Hier ergeben sich zum Teil Einschränkungen durch vorhandene Nutzungen oder bereits verlegte oder geplante Hauptleitungen.

Der hauptsächlich für den Rückbau zu betrachtende Bereich ist das Kraftwerksgebäude. Hier hat RWE die Federführung zum Rückbau in der Hand. Der Rückbau eines Kraftwerksgebäudes ist außerordentlich komplex und abhängig von der weiteren Nutzung der Fläche. Hieraus ergibt sich die Tiefe der Freilegung von vorhandenen Fundamentstrukturen.

---

<sup>199</sup> Städtereionsweites Gewerbeflächenkonzept, AGIT mbH

Innerhalb der IRR werden Ideen für die Nutzung des vorhandenen Abbruchmaterials zu Recycling gemacht. Ziel ist es, mit möglichst geringem Aufwand und umweltschonend, aufbereitetes Recyclingmaterial für den Bau von neuen Gebäuden zu nutzen (Beimischung Beton, Unterbau etc.).

Parallel zum Kraftwerk gibt es auf den Flächen die Betriebsgebäude und Lagerflächen von RWE. Hier ist nach vollständiger Aufgabe des Kraftwerks zu prüfen, ob sich die vorhandenen Gebäude in einem vermarktbareren Zustand befinden. Vorrangiges Ziel sollte es sein, die Idee des Masterplans zu nutzen und die Chance einer Neugestaltung der Flächen umzusetzen.

### **Empfehlung**

In den weiteren Prozessen sind mit dem Unternehmen RWE der Rückbau der Kraftwerksanlagen, dessen Umfang und Zeitabläufe zu klären. Die Frage, welche Flächen und Bereiche damit erfasst sind und welche Konsequenzen sich daraus für eine neue Nutzung ergeben, steht damit in Verbindung. Ziel sollte es sein, das Gesamtgelände für eine neue Industrieansiedlung nutzbar zu machen. Das bedeutet sowohl den Rückbau des Kraftwerks, wie auch der Büro-/Verwaltungsgebäude und der Lagerflächen.

### **8.3.3. Altlasten und Baugrund**

Das Kraftwerksgelände und der südlich vom Kraftwerk gelegene Bereich besteht aus natürlich gewachsenen Boden. Für die Flächen im Bereich des Kraftwerks werden betriebsbedingte Altlastenpunkte zu erwarten sein, die im Zuge des Kraftwerksrückbaus mitentsorgt werden. Für die landwirtschaftlichen Flächen ist mit keinen zusätzlichen Aufwendungen beim Bau von Gebäuden zu rechnen.

Nördlich des Kraftwerks begann der Braunkohletagebau. Hier sind bereits erhebliche Flächen mit Boden wiederaufgefüllt worden. In der Abbruchkante zwischen Auffüllungen und natürlichem Boden ist der Bau von Gebäuden nur mit erheblichen Mehraufwendungen zu realisieren und sollte vermieden werden. Im Bereich der wiederaufgefüllten Flächen ist mit geringfügigen Mehrkosten zur Gründung zu rechnen. Derzeit stehen Untersuchungen an, die Setzungsveränderungen der Böden bei Durchströmung mit ansteigendem Grundwasser sowie chemischen Reaktionen prüfen. Hier sind die Ergebnisse mit einzubeziehen.



### **Empfehlung**

Auf der Fläche ist es bis auf die Bruchkante zwischen aufgeschütteter Fläche und gewachsenem Boden möglich ohne erhebliche Mehraufwendungen Gebäude zu errichten. Vorgaben sind in den Bebauungsplänen zu verankern und zu beschreiben.

### **8.3.4. Verkehrliche Erschließung**

Durch Untersuchungen aller wichtigen Knotenpunkte innerhalb des Gebietes konnte festgestellt werden, dass der Knotenpunkt Ausfahrt Weisweiler bei Ansteigen des Verkehrsaufkommens an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Bei der Zunahme von weiterem Verkehr muss hier zwingend ein Kreuzungsumbau zur Steigerung der Leistungsfähigkeit erreicht werden (z.B. Kreisverkehr). Da der Knotenpunkt Eschweiler-West für den Standort Stolberg von größerer Bedeutung ist, wird dieser in Kapitel 8.6.4 eingehender thematisiert.

Für die Anschlüsse der weiteren angedachten Gewerbegebiete an die vorhandenen Bundes- und Landesstraßen würde es ausreichen, strukturelle Anpassungsarbeiten an den Straßenbaukörper, wie z.B. Abbiegespuren, vorzusehen. Lediglich im Bereich der Weisweiler Straße in Dürwiß werden auf Grund von deutlichen Mehrbelastungen verkehrlenkende Maßnahmen notwendig sein.

### **Empfehlung**

Die Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs durch die neue Erschließung von Gewerbegebieten führt zu einer erhöhten Belastung des Straßennetzes. Die allgemeinen Bundes- und Landesstraßen werden den zusätzlich aufkommenden Verkehr ableiten können. Lediglich an zwei Kreuzungspunkten sind zusätzliche Maßnahmen notwendig. An der Autobahnauffahrt Weisweiler könnte ein neuer Knotenpunkt als Kreis ausgebaut werden um die zusätzlichen Verkehrsbelastungen aufzunehmen. Die Autobahnauffahrt Eschweiler-West kann nur durch eine strukturelle Veränderung in seiner Leistungsfähigkeit ausreichend verbessert werden. Hier ist eine veränderte Verkehrsführung über neu zu errichtende Ausfahrten nachzudenken. Weitergehende Empfehlungen können dem Kapitel 8.6.4 entnommen werden.

Ausdrücklich sollte bei geplanten Ansiedlungen von Logistikfirmen die Nutzbarkeit der vorhandenen Gleisanlagen betrachtet werden. Auch bei der derzeit hohen Taktung der vorhandenen Gleisanlage, könnte der Neubau weiterer Gleisstrecken, z.B. der Anbindung des Standortes Weisweiler an die Hauptstrecke Köln-Aachen, zu einer

Entlastung des LKW-Verkehrs auf der Straße führen. Die zukünftige Bedeutung eines Gewerbe- und Industriestandortes am Kraftwerksstandort Weisweiler würde durch einen leistungsfähigen Gleisanschluss gestärkt. Daher wird die Untersuchung zur Machbarkeit einer derartigen Schienenanbindung an die Hauptstrecke Köln-Aachen für erforderlich erachtet und dementsprechend empfohlen (siehe hierzu auch Kap. 9.3). In dieser Studie sind Untersuchungen zur Machbarkeit von Trassierungen auf Lage, Radius und Steigung erforderlich.

### **8.3.5. Technische Infrastruktur**

Der Gesamtbereich ist durch ein Kanalnetz der Stadt Eschweiler erschlossen. Dieser als Vorflut zu nutzende Kanal ist in weiten Teilen an seiner hydraulischen Obergrenze angekommen. Hier ist eine Entlastung durch zusätzliche Kanäle oder eine Vergrößerung des Durchmessers vorzusehen. Das in den betreffenden Gebieten anfallende Regenwasser sollte vor Ort verbleiben und nicht abgeleitet werden, um eine weitere Erhöhung der Abflusswerte zu vermeiden.

Die Versorgung der Flächen mit den allgemeinen Medien ist gewährleistet. Die zukünftigen Versorgungsbedarfe sind zu prüfen und die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Netze ist darauf abzustimmen. Bei besonderen Industrieformen (z.B. Energieintensiv o.ä.) ist die Verlegung von Sonderleitungen zu prüfen.

#### **Empfehlung**

Der zukünftige Entsorgungsbedarf der zu erschließenden Flächen ist zu prüfen. Für die Erschließung weiterer Flächen in Eschweiler ist es notwendig, das anfallende Regenwasser der Straßen in einem Regenrückhaltebecken über Belebzone zu versickern, um das vorhandene Kanalnetz nicht weiter zu belasten. Das vorhandene Regenwasser der privaten Flächen ist ebenfalls auf den jeweiligen privaten Flächen vor Ort zu versickern. Hier sind die Umweltaforderungen zur Versickerung mit den Behörden zu prüfen und im Bebauungsplan festzuschreiben.

Zur Entlastung des vorhandenen öffentlichen Kanals ist zu prüfen, ob Entlastungskanäle erforderlich sind. Es wird angeregt, eine Druckleitung als Entlastung parallel zur BAB 4 zu errichten. Diese könnte in einen Entlastungskanal münden, der parallel zur L 241 geführt wird. Dieser Entlastungskanal könnte unter der A4 gepresst und an die Kläranlage Eschweiler angeschlossen werden.

### 8.3.6. Grünordnung und Kompensation

Bei der Bedarfsermittlung für zukünftige landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen sind nur diejenigen Flächen berücksichtigt worden, für die noch keine Bebauungspläne aufgestellt worden sind und somit noch keine Ausgleichsmaßnahmen für zukünftige Veränderungen festgesetzt, vereinbart oder bereits umgesetzt worden sind. Der ermittelte Flächenbedarf für Ausgleichsmaßnahmen stellt die vorläufige Größenordnung für die Planung auf Konzept- bzw. Masterplanebene dar.

Es ist davon auszugehen, dass im Laufe des weiteren Planungsprozesses von bis zu über 15 Jahren Veränderungen des Ist-Zustandes der Landschaft in mehreren Bereichen zu anderen Ausgangswerten des Landschaftszustandes vor den Eingriffen führen werden und somit auch andere Ausgleichswerte und –bedarfe entstehen können. So kann sich z. B. die Intensität der Pflege und Unterhaltung von Freiflächen ändern und so zu einem Wertzuwachs oder einer Wertabnahme führen, während die natürliche Alterung der Gehölzbestände in der Regel zu einem Wertzuwachs führen wird. Grundsätzlich ist die Eingriffs- / Ausgleichsbilanz in Bezug auf Natur und Landschaft im Zuge des Planungsprozesses fortzuschreiben und in den zukünftigen Bauleitplanverfahren weiter zu konkretisieren.

Es ist nach ersten, überschlägigen Berechnungen damit zu rechnen, dass ca. ein Drittel des Flächenwertes der Kompensationsmaßnahmen durch „externe“ Maßnahmen, d.h. Maßnahmen außerhalb des unmittelbaren Entwicklungsgebietes bzw. der vorgesehenen Bauleitplanungsflächen neu zu schaffen sind. Der „externe“ Kompensationsflächenbedarf beträgt - unter Berücksichtigung des Ausgangswertes Ackerland - nach den vorliegenden Ermittlungen rd. 25 ha (vgl. Anlagenband Anlage 29).

### 8.4. Potenzialflächen im Nutzungskonzept Stolberg

Für den Untersuchungsbereich, der sich aus dem Gewerbegebiet Camp Astrid nördlich der Gleisanlagen und weiteren Potenzialflächen südlich der Gleisanlagen, rund um den Hauptbahnhof, zusammensetzt, wurden in Rahmen der zweiten Werkstatt die einzelnen Teilflächen für den geplanten Euregio Railport als Potenzialflächen für einen Containerumschlagsstandort dargestellt. Die Summe der einzelnen Teilflächen für den Railport beträgt 20 ha (siehe Abbildung 93).

**Potenzialflächen gem. Szenario C**  
**20 ha Railport**

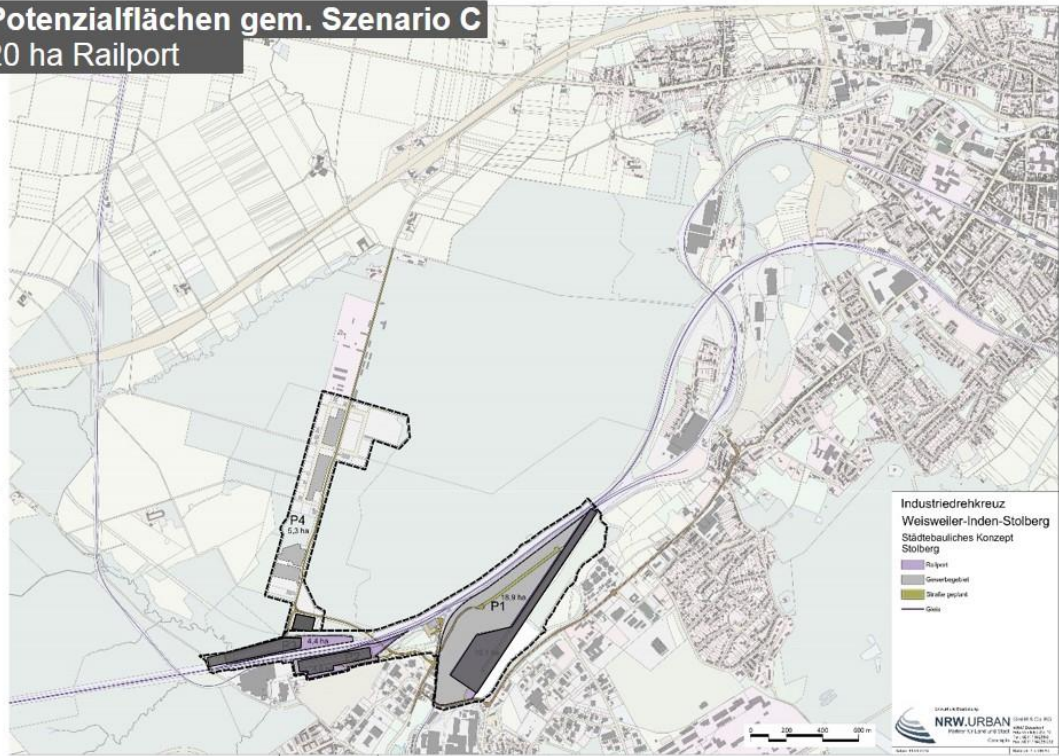


Abbildung 93: Potenzialflächen gem. Szenario C - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)

Im Gewerbegebiet Camp Astrid (siehe Abbildung 94, rot gekennzeichnet) stehen noch rund 5,3 ha für Unternehmensansiedlungen zur Verfügung. Ein kleiner Teil der Railport-Flächen (in Abbildung 94 gelb gekennzeichnet) wurde zwischenzeitlich vermarktet.



**Potenzialflächen gem. Szenario C, die zwischenzeitlich vermarktet wurden**

1,5 ha GE

**Verfügbare Flächen Camp Astrid**

5,3 ha GE-Flächen  
Camp Astrid



Abbildung 94: Verfügbare Flächen Camp Astrid und Reduktion Szenario C - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)

Langfristig kann das gesamte Bahnhofsumfeld, hier insbesondere die sehr weitläufigen Gleisanlagen mit Ausnahme der Euregiobahn- und der Deutsche Bahn-Trasse Köln – Aachen als zusätzliche Potenzialflächen betrachtet werden. So können über die rund 19,4 ha, die als Endausbaustufe gemäß Euregio Railport-Konzept für den Containerterminal vorgesehen sind, weitere 18,9 ha für gewerbliche und / oder logistische Zwecke in Anspruch genommen werden. Bei der Fläche handelt es sich zum großen Teil um Gleisanlagen. Dabei muss auch auf bereits bestehende Bestandsnutzungen verwiesen werden.

Insgesamt beläuft sich das Flächenpotenzial am Standort Stolberg somit auf rund 43,6 ha (siehe Abbildung 95).

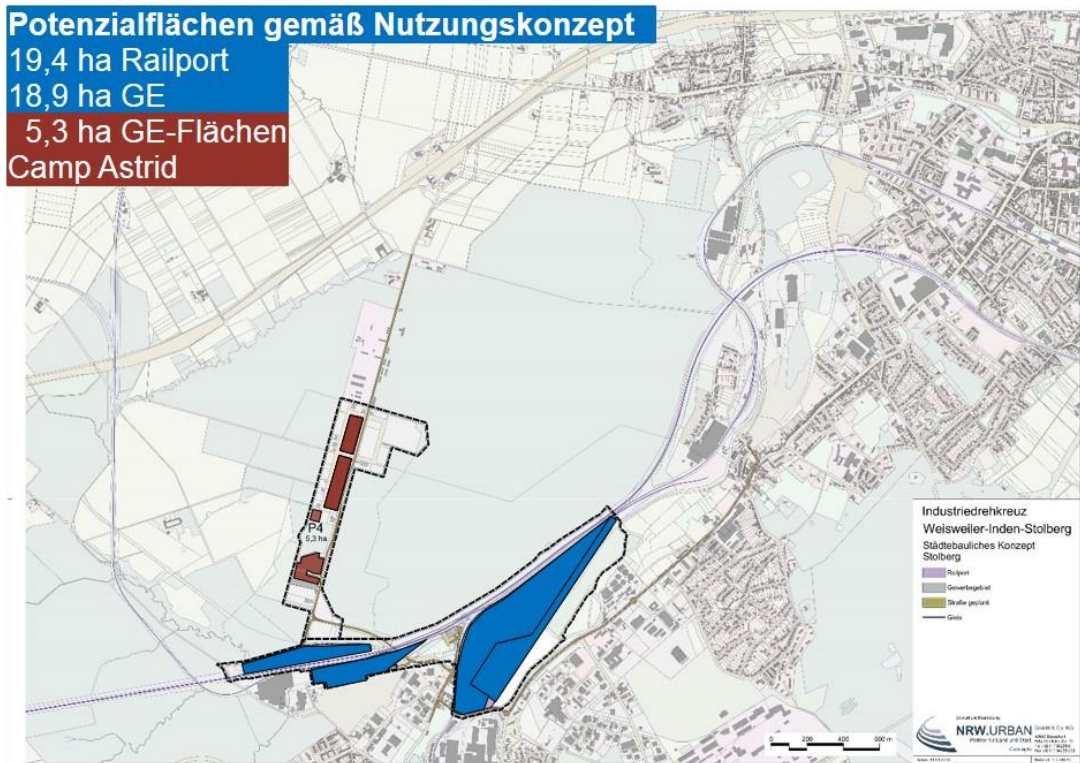


Abbildung 95: Potenzialflächen gem. Nutzungskonzept - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)

Dieses setzt sich aus 19,4 ha Euregio Railport, 18,9 ha zusätzlichen Gewerbe- und / oder Logistikpotenzialflächen sowie aus 5,3 ha zusätzlichen Gewerbepotenzialflächen im Gewerbegebiet Camp Astrid zusammen.

#### 8.4.1. Kategorisierung der Potenzialflächen

Im Gegensatz zum Standort Weisweiler sind am Standort Stolberg nur geringfügige Restriktionen und Einschränkungen vorzufinden, die sich aus unterirdischen oder oberirdischen Leitungstrassen bzw. Bauverbots- oder Baubeschränkungszone entlang von Straßen ergeben. Lediglich rund 3 % der Potenzialflächen außerhalb Camp Astrid sind aufgrund einer in Südost- / Nordwest-Richtung verlaufenden Hochspannungsleitung eingeschränkt nutzbar (siehe Abbildung 96). Geringfügige weitere Restriktionen ergeben sich durch den im Hauptpotenzialflächengebiet befindlichen Saubach. Bei diesem in Teilen offenliegenden Bach werden bachbegleitende Ausgleichs- oder Bepflanzungsmaßnahmen innerhalb der privaten Gewerbegrundstücke empfohlen.



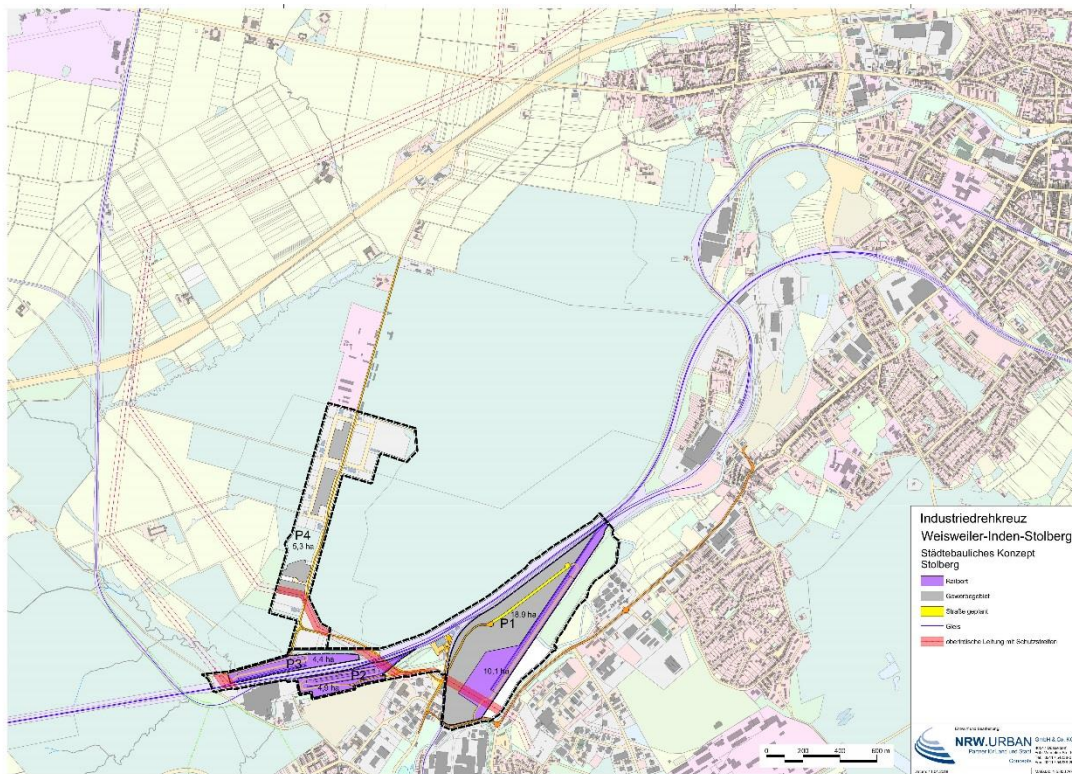


Abbildung 96: Restriktionen - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)

## 8.4.2. Konzept Städtebau

### Erschließung

Die Erschließung der mit Abstand größten zusammenhängenden Potenzialfläche, die südlich und östlich an den Stolberger Hauptbahnhof anschließt und rund 29 ha umfasst, erfolgt über die Rhenaniastraße, die bis zum Hauptbahnhof führt und über die Probsteistraße, die südlich der Gleisanlagen als Stichstraße zum dort befindlichen Schotterwerk führt.

Zur wirkungsvollen Erschließung der Railport-Flächen (in Abbildung 97 violett gekennzeichnet) und der nordöstlich anschließenden potenziellen zusätzlichen Gewerbe- und Logistikbereiche ist eine zusätzliche leistungsfähige Innenerschließungsstraße erforderlich. Im städtebaulichen Konzept wird die Ausbildung einer Ringstraße vorgeschlagen, die in Verlängerung der Probsteistraße in nordöstlicher Richtung geführt wird und in die Railport-Fläche mündet, um von hier, durch oder entlang der Railport-Fläche in südwestlicher Richtung auf die bestehende Münsterbachstraße zu münden.

Die restlichen Potenzialflächen im Bereich Camp Astrid und südlich davon, entlang der Bahntrasse gelegen, sind über die Königin-Astrid-Straße bereits heute gut erschlossen.

Eine bessere Anbindung des Standortes an das überregionale Straßennetz könnte durch die Anschlussstelle Eilendorf an die BAB 44 und den 3. BA der L238n (vgl. Abbildung 55) erreicht werden.

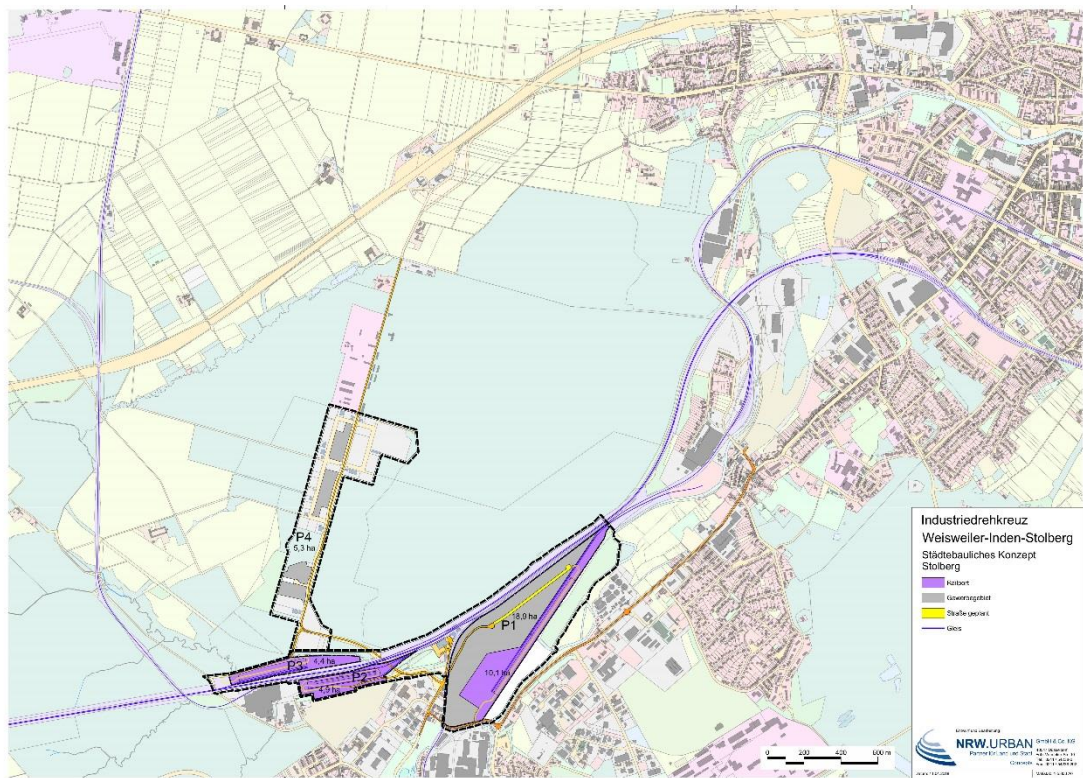


Abbildung 97: Städtebauliches Konzept - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)

## Nutzungen

Entsprechend dem Ergebnis der zweiten Werkstatt soll am Standort Stolberg ein Containerumschlagsplatz, der sogenannte Euregio Railport, entstehen (siehe Abbildung 98, gelb gekennzeichnet). Hierfür stehen, basierend auf dem vorliegenden Konzept, rund 19,4 ha zur Verfügung. Ergänzend sind auch nicht containergestützte Logistikleistungen (Schüttgut, Sonstiges) vorstellbar. Diese Leistungen werden bereits heute vor Ort ausgeführt.



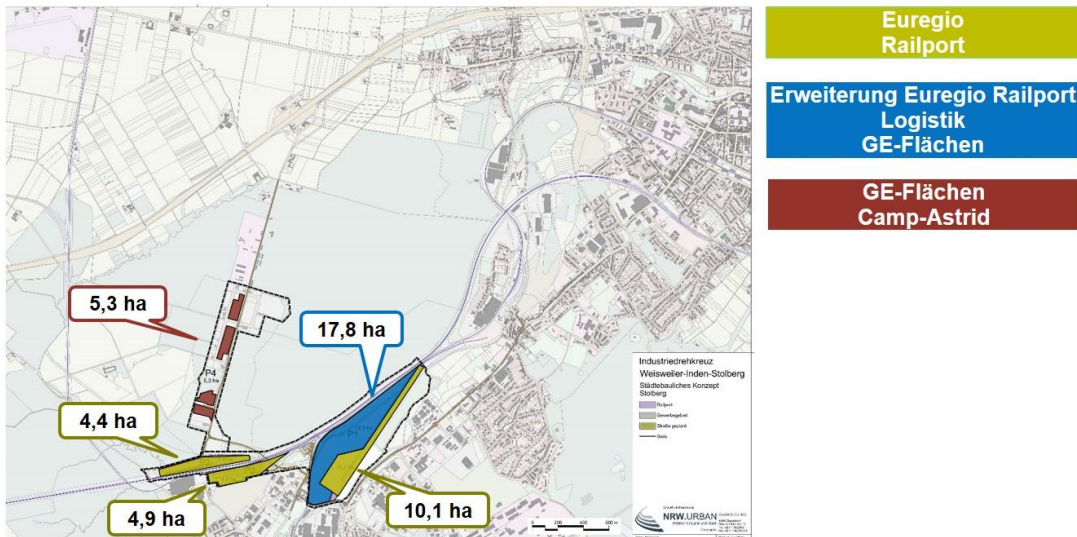


Abbildung 98: Nutzungsanordnung - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)<sup>200</sup>

Als zusätzliche Erweiterungsfläche für die hier angestrebte Logistiknutzung stehen südlich und östlich des Stolberger Hauptbahnhofs weitere rd. 17,8 ha Potenzialflächen für logistische oder flankierende gewerbliche Nutzungszwecke zur Verfügung<sup>201</sup>. Abgerundet wird das Flächenangebot innerhalb des Untersuchungsgebietes durch 5,3 ha umfassende Gewerbeflächen im Camp Astrid nördlich der Gleisanlagen.

### 8.4.3. Grün- und Freiflächen, Biotopvernetzung

Die Entwicklungsflächen P1 bis P3 liegen im Bereich der verhältnismäßig engen Talsohle des Indetals. Die Landschaftsstruktur und Biotopeigenschaften der Talaue sind hier durch die gewerbliche und industrielle Vornutzung und ausgedehnte Bahnanlagen bereits stark verändert.

Im Südosten des Entwicklungsgebietes, im Uferbereich der Inde bestehen noch zusammenhängende Freiflächen mit Wiesen-, Gebüsch- und Waldanteilen. Auf den großflächigen, ehemaligen Bahnflächen bestehen zu geringen Teilen bewachsene Brachen. Im Übrigen sind die Bahnanlagen weitgehend zurückgebaut und die Flächen vegetationsfrei. Trotz seines naturfernen Zustandes weist der alle Teilflächen des Entwicklungsgebietes tangierende bzw. querende Saubach Biotopverbundeigenschaften auf. Der Unterlauf und Mündungsbereich des Saubachs in die Inde ist Lebensraum eines aktuellen Bibervorkommens. Die Ränder der Gewerbe- und Bahnbrachen, insbesondere im Gebiet P3 sind Lebensraum der Kreuzkröte.

<sup>200</sup> Anmerkung: Bei den Flächenangaben handelt es sich um Netto-Flächenangaben

<sup>201</sup> Anmerkung: Bei der Flächenangabe handelt es sich um eine Netto-Flächenangabe

Wegen der engen Tallage haben insbesondere die bewachsenen Freiflächen lokal-klimatische Bedeutung für die Durchlüftung des Talraumes. Sie sind darüber hinaus auch Teil des Biotopverbundkorridors Indetal mit Bedeutung für die Wanderung und Ausbreitung von wildlebenden Tieren und Pflanzen.

Durch die neue Nutzung bzw. das wieder in die Nutzung nehmen der Flächen als Bahnanlagen (Railport), zusätzliche Erschließungsstraßen und gewerbliche Nutzung wird insgesamt ein höherer Flächenanteil versiegelt. Durch neue Bebauung entstehen ggf. Barrieren für die Durchlüftung des Talraumes. Freiflächen, die als Lebensraum und Wanderungskorridor für wildlebende Tiere gedient haben, werden verringert.

Der Bahnhof Stolberg hat im Übrigen neben seiner Funktion für den Geschäfts- und Berufsverkehr auch eine Zubringerfunktion für den regionalen (Rad-) Wandertourismus. In diesem Zusammenhang spielt das Erscheinungsbild der Umgebung, zu dem auch die Grün- und Freiflächengestaltung gehört, zukünftig weiterhin eine Rolle.

#### **8.4.4. Freizeit und Erholung**

Insbesondere die großen Waldgebiete im Umfeld des Standortes (Propsteier, Würselener und Brander Wald) sind viel frequentierte Naherholungsgebiete im Aachen-Stolberger Raum. Der DB-Bahnhof Stolberg im Bereich des Standortes stellt in diesem Zusammenhang einen häufig genutzten Zubringer, u.a. für Radwanderer, dar.

Da unmittelbar östlich des Standortes eine regionale Radwanderoute, der Euregiobahn-Radweg, verläuft, sollte die Verknüpfung zwischen dem Bahnhof und dieser Route überwiegend abseits der Hauptverkehrsstraßen durch einen Lückenschluss zwischen Bahnhof und Brücke Königin-Astrid-Straße sowie durch die Sicherung und den Ausbau einer Wegeverbindung auf der Nordseite der Fläche P 3 verbessert werden.

Der Bedeutung des Bahnhofs Stolberg für den Naherholungsverkehr soll mit einer besseren Wegeverbindung bis zur Euregiobahn-Radwanderoute Rechnung getragen werden.

#### 8.4.5. Grünkonzept

Aufgrund der o.g. besonderen topographischen Situation und Vorprägung des Entwicklungsgebietes im engen Talraum sollen bei der Standortentwicklung folgende Aspekte beachtet werden:

- Weitestgehende Vermeidung von neuen, nachteiligen Barrieren für die lokal-klimatisch bedeutsame Durchlüftung des Talraumes und den Biotopverbund.
- Bündelung der im Zuge der Neu- und Umnutzung erforderlichen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen in wenigen Maßnahmenschwerpunkten mit vorrangiger Bedeutung für den Biotopverbund.
- Einbindung einer Grün- und Freiraumgestaltung mit Bezug zum Bahnhofsumfeld.

Darüber hinaus sollten weitere, noch nicht konkretisierte bauliche Maßnahmen, innerhalb und im Umfeld des Entwicklungsgebietes (u.a. 3. BA 238n, ggf. Hochwasserschutzmaßnahmen an der Inde) so früh wie möglich und auch im Hinblick auf ihre landschaftsökologischen Auswirkungen in eine Gesamtbetrachtung der Standortentwicklung einbezogen werden. Insofern ist das Grünkonzept im Rahmen einer integrierten Gesamtplanung weiter fortzuschreiben.

Kernpunkte des Grünkonzeptes sind die Sicherung der Freiflächen südöstlich der Fläche P 1, zwischen den vorgesehenen Railport-Gleisen und der Inde (lokalklimatische Funktion, Biotopverbund im Talraum) und die Renaturierung des Saubachs (lokaler Biotopverbund, gliedernde Grünstruktur).

Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen der Gewerbeflächen sollen insbesondere zur Eingrünung der Gewerbegebietsränder, insbesondere östlich des Bahnhofs und Bahnhofsvorplatzes Stolberg und angrenzend an die Rückseite der Bebauung an der Rhenaniastraße, genutzt werden.

Die bachbegleitenden Grünstrukturen des renaturierten Saubachs im Bereich der Fläche P1 sollen durch entsprechende Pflanzbindung auf den angrenzenden, nicht überbaubaren Flächen bzw. Abstandsflächen der Gewerbegrundstücke fortgesetzt werden.

Die Bedeutung des Bahnhofs Stolberg für den Naherholungsverkehr soll mit einer besseren Wegeverbindung bis zur Euregiobahn-Radwanderoute Rechnung getragen werden.

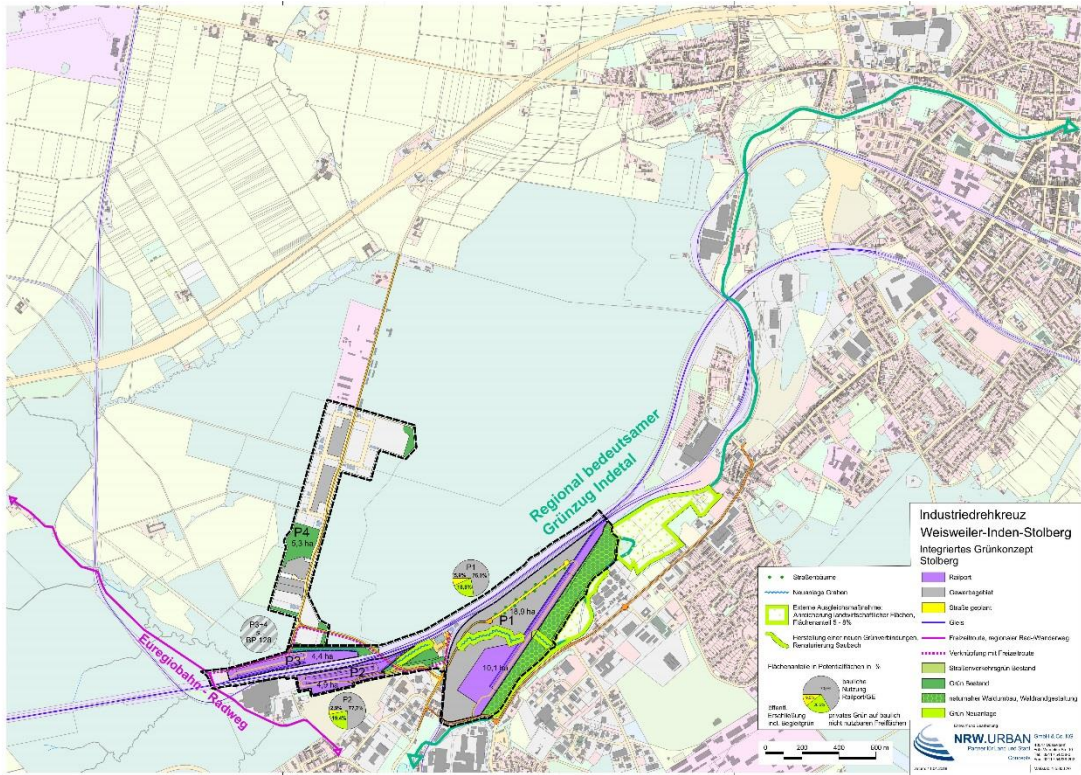
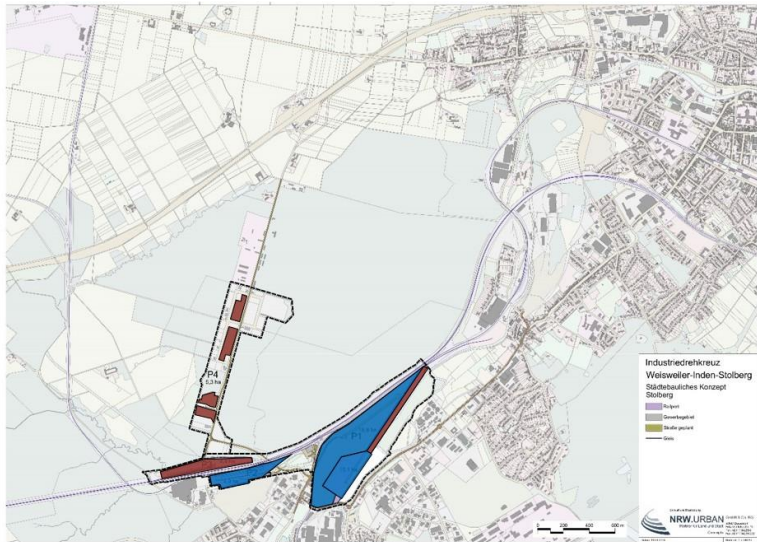


Abbildung 99: Integriertes Grünkonzept - Standort Stolberg (NRW.URBAN Apr. 2018)

## 8.5. Entwicklungsgeschwindigkeiten – Standort Stolberg

Die zeitliche Taktung der Entwicklung der Flächen rund um den Stolberg Hauptbahnhof (P1 bis P4) muss im engen Zusammenhang mit einer Vielzahl an Faktoren betrachtet werden (vgl. Kapitel 8.4.2). Anhand dieser und weiterer Faktoren einhergehend mit den örtlichen Gegebenheiten ist ein zeitlich getakteter Entwicklungsfahrplan entstanden, der sich wie folgt darstellt:





**< 2 Jahre  
12,7 ha Fläche**

**2 – 10 Jahre  
30,9 ha Fläche**

Abbildung 100: Entwicklungsgeschwindigkeit und Flächenangebot - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)

**Stufe 1 Entwicklungszeitraum < 2 Jahre (2018 – 2019):**

Sämtliche Gewerbeflächen, die innerhalb des Geltungsbereiches des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 128 – Camp Astrid – liegen, können eine entsprechende Nachfrage vorausgesetzt, unmittelbar vermarktet werden.

Für den ersten Abschnitt der Euregio Railports, der sich im Osten des Untersuchungsgebietes befindet (in Abbildung 100 rot gekennzeichnet), wird ebenfalls eine kurzfristige Realisierungsmöglichkeit empfohlen, da hier eine auf bestehenden Gleisanlagen bahntypische Nutzung (Containerterminal) ausgeübt werden soll.

**Stufe 2 Entwicklungszeitraum 2 - 10 Jahre (2020 – 2029):**

Für die restlichen Potenzialflächenbereiche wird höchstwahrscheinlich vor einer Realisierung weiterer Nutzungsbausteine ein Planungsverfahren notwendig sein, welches sich als Bauleitplanverfahren oder als Verfahren nach Eisenbahnfachrecht darstellt. In diesem Verfahren sind mögliche Konflikte, die insbesondere durch die Railport-Nutzung entstehen können, zu entschärfen. Die größten Herausforderungen werden neben möglichen Emissionskonflikten die leistungsfähige Abwicklung des Schienenverkehrs, vor allem aber des LKW- und PKW-Verkehrs im umliegenden Straßennetz sowie der notwendige Grunderwerb sein. Bereits heute ist dem Verkehrsgutachten von IVV zufolge die Autobahnanschlussstelle Eschweiler-West nicht mehr leistungsfähig. Ähnlich verhält sich der Weg von der vorgenannten Anschlussstelle bis zum Untersuchungsgebiet rund um den Hauptbahnhof Stolberg. Die Erar-

beitung und Umsetzung geeigneter Lösungsvorschläge, die eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs vom Untersuchungsgebiet zu den nahegelegenen Autobahnen sicherstellt, kann als große Herausforderung betrachtet werden. Durch geeignete Maßnahmen (z.B. 3. Bauabschnitt L238n, Autobahnanschluss BAB 4 im Bereich Raststätte Aachener Land von Camp Astrid kommend, neue Anschlussstelle BAB 44 im Bereich Eilendorf und möglicherweise zusätzlich erforderlich werdende Maßnahmen) können die zuvor beschriebenen Potenzialflächen einen wichtigen und qualitätsvollen sowie erfolgreichen Beitrag zum notwendigen Strukturwandel in der Region leisten.

### 8.5.1. Strukturpolitische Effekte und Arbeitsplätze

Den vorgenannten Nutzungszielen entsprechend, können nach erfolgter Realisierung am Standort Stolberg insgesamt in etwa 1.400 neue Arbeitsplätze entstehen<sup>202</sup>.

Diese verteilen sich wie folgt:

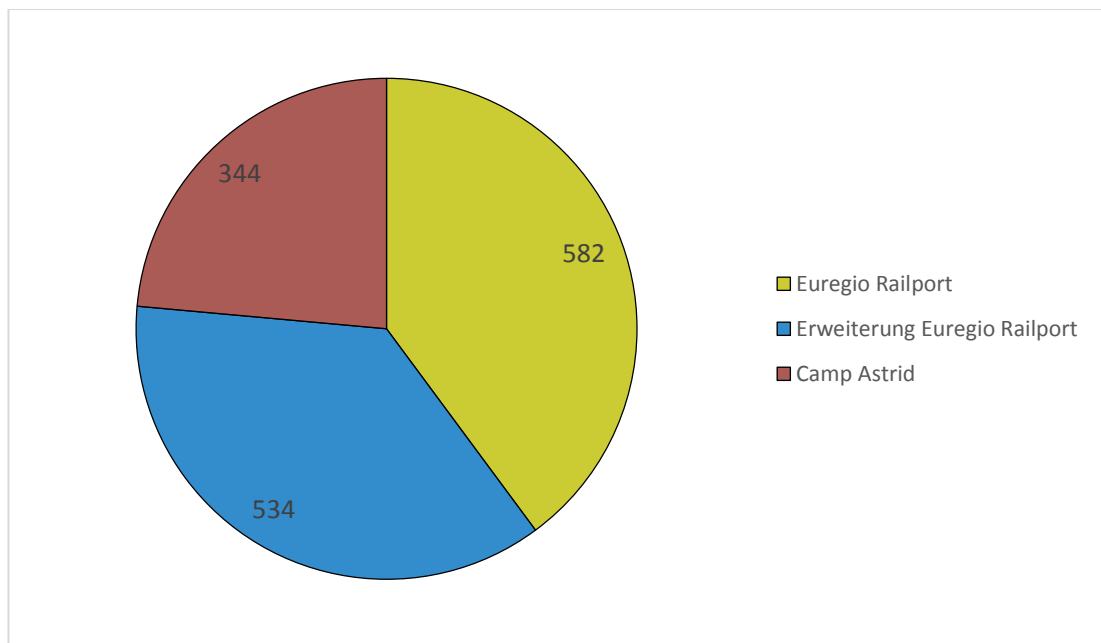


Abbildung 101: neue Arbeitsplätze nach Branchen - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)<sup>203</sup>

<sup>202</sup> Anmerkung: Bei der Berechnung der Arbeitsplätze werden Netto-Flächenangaben verwendet (vgl. Abbildung 98)

<sup>203</sup> Anmerkung: Bei der Berechnung der Arbeitsplätze werden Netto-Flächenangaben verwendet (vgl. Abbildung 98)

Die Schaffung der in etwa 1.400 neuen Arbeitsplätze am Standort Stolberg liegt den gleichen Annahmen zugrunde wie beim Standort Weisweiler, wobei die Arbeitsplatzdichte für den Euregio Railport und dessen Erweiterung mit der Arbeitsplatzdichte von Logistiksiedlungen gleichgesetzt wird (d.h. 30 Arbeitsplätze pro ha; vgl. Kapitel 8.2.1).

Die KMU-Ansiedlung im Gewerbegebiet Camp Astrid hat zur Folge, dass dort in etwa 344 neue Arbeitsplätze entstehen. Durch den Euregio Railport inklusive der Erweiterungsflächen werden so in etwa 1.100 neue Arbeitsplätze geschaffen. Bei der Betrachtung der Arbeitsplätze bezogen auf die Entwicklungsgeschwindigkeit (vgl. Abbildung 102) wird deutlich, dass kurzfristig (< 2 Jahre) in rd. 566 Arbeitsplätze und im Zeitraum 2 bis 10 Jahre rd. 894 Arbeitsplätze entstehen können.

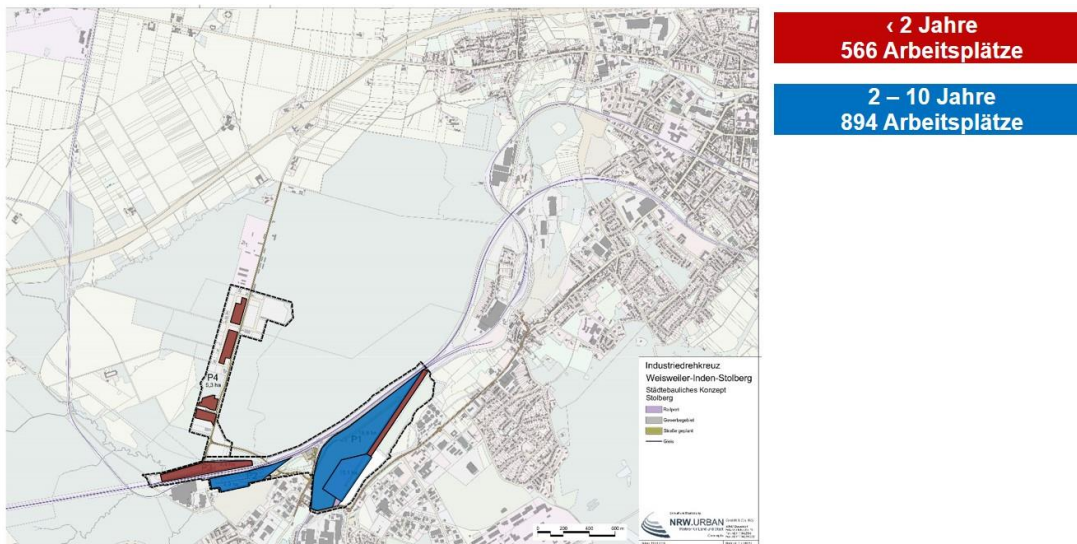


Abbildung 102: Entwicklungsgeschwindigkeit vs. Arbeitsplätze - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)

Dadurch kann der Standort Stolberg wie der Standort Weisweiler ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Strukturwandels im Rheinischen Revier leisten.

## 8.6. Handlungsnotwendigkeiten zur Neuordnung des Standortes Stolberg

Der Standort Stolberg kann wie vorher dargestellt durch die Realisierung des Euregio Railports einen wichtigen Beitrag zum erforderlichen Strukturwandel in der Region leisten.

Um eine erfolgreiche Neuordnung des Standortes zu bewerkstelligen, sind eine Reihe unterschiedlicher Schritte vorzunehmen. Die damit einhergehenden Empfehlungen zu den Handlungsfeldern Städtebau, Abbruch und Entsorgung, Altlasten und Baugrund, verkehrliche Erschließung, technische Infrastruktur bis hin zur Grünordnung und Kompensationsmaßnahmen kann den nachfolgenden Unterkapiteln entnommen werden.

### **8.6.1. Städtebau / Interkommunales Vorgehen**

Für die in Abbildung 102 blau dargestellten Bereiche ist die Schaffung von Planungsrecht erforderlich. Es wird empfohlen, entsprechende Verfahren möglichst frühzeitig in Angriff zu nehmen.

Mit knapp 43,6 ha verfügt der Standort Stolberg über ein großes Potenzial, um hier eine Vielzahl zusätzlicher Arbeitsplätze zu schaffen und Wertschöpfung zu erzeugen. Daher spielt dieser Standort ebenso wie Weisweiler im Kontext mit den weiteren bereits in der Vermarktung bzw. in der Planung oder Ideenfindung befindlichen Gewerbe- oder Industriegebieten eine wichtige Rolle in der Bewältigung eines erfolgreichen Strukturwandels. Diese interkommunale Aufgabenstellung erfordert ein konzentriertes Handeln aller Akteure in der Region. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen in Kapitel 8.3.1 verwiesen, die hier gleichermaßen gelten.

### **8.6.2. Abbruch und Entsorgung**

Ein Teil der zu betrachtenden Flächen ist frei von Bebauung und ist lediglich zur Befahrung mit Fahrzeugen versiegelt. Hier ist die Nutzbarmachung mit geringer Investition möglich. Die Herstellung der Bebaubarkeit der Fläche wäre kurzfristig möglich. Ein Teil der Fläche P1 ist aktuell noch bebaut und nicht im Eigentum der Kupferstadt Stolberg, sodass noch der Erwerb und die Herstellung der Bebaubarkeit erfolgen muss.

### **8.6.3. Altlasten und Baugrund**

Das Gelände ist in großen Teilen als altlastenverdächtig eingetragen. Dies liegt in der industriellen Vornutzung als Gleisfläche, wie auch als ehemalige Zeche und anderen gewerblich-industrieller Nutzungen / Vornutzungen begründet. Die bergbauliche Vorgeschichte könnte punktuell zu Bergschadensgefährdungen führen. Dadurch könnte



es bei der Überplanung der Flächen zu Mehraufwendungen für die Gründung von Gebäuden kommen.

### **Empfehlung**

Die genaue Lage der vermuteten Schächte und Stollen ist zu untersuchen und mögliche daraus zu erwartende Gefährdungen / bauliche Mehraufwendungen sind zu prüfen.

### **8.6.4. Verkehrliche Erschließung**

Maßgeblich für die unzureichende Leistungsfähigkeit des Straßensystems von der BAB 4 zum Untersuchungsgebiet ist die Situation an der Anschlussstelle Eschweiler-West. Dieser Knotenpunkt ist bereits heute überlastet. Auch mit dem Ausbau eines zweispurigen Kreisverkehrs mit 4 Bypässen könnte die Leistungsfähigkeit nach IVV-Aussagen nicht nachgewiesen werden. Es ist daher über weitere Entlastungspunkte, ggf. den Ausbau weiterer Zu- und Abfahrten, nachzudenken.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung des allgemeinen Straßennetzes wurden Schwierigkeiten beim Quell- und Zielverkehr für den Stolberger Bahnhof festgestellt, die unter anderem am fehlenden Ausbau der L 238n im 3. BA sowie der fehlenden Alternative zur Abwicklung des überregionalen Verkehrs über andere Autobahnan-schlüsse liegen.

### **Empfehlung**

Es wird empfohlen, im Rahmen weiterführender verkehrsgutachterlicher Untersuchungen zu prüfen, ob es möglich ist, durch entsprechende Maßnahmen eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung an der Anschlussstelle Eschweiler-West herzustellen. Der leistungsfähige Verkehrsfluss zur und von der BAB 4 Richtung Stolberg und zum Untersuchungsbereich ist essentiell für eine erfolgreiche Entwicklung der angestrebten Railport-Nutzung. Durch die angedachten zusätzlich 113 ha umfassenden Gewerbegebiete (Kinzweiler I + II, Poolfläche) nördlich der in Rede stehenden Anschlussstelle würde sich die verkehrliche Situation zusätzlich verschärfen<sup>204</sup>. Daher sollten bereits kurzfristig Lösungsmöglichkeiten entwickelt werden, die die bereits heute in den Spitzenstunden auftretenden Überlastungserscheinungen dahingehend verbessern, dass in Zukunft eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung im Straßennetz gewährleistet werden kann. Sollte dies innerhalb der Anschlussstelle Eschweiler-

<sup>204</sup> Vgl. Städteregionsweites Gewerbeflächenkonzept, AGIT mbH

West nicht möglich sein, empfiehlt sich die Entwicklung alternativer Lösungen an anderer Stelle.

Die Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs durch die Erschließung neuer Gewerbegebiete und Be- und Entladungsprozesse eventueller Langzüge führt zu einer erhöhten Belastung des Straßen- und Schienennetzes. Hier wird es auf der L238n ohne einen weiteren Ausbau zu erheblichen Verkehrsstörungen kommen. Der dritte Bauabschnitt könnte helfen, die Eschweiler Straße in Stolberg insbesondere vom LKW-Verkehr deutlich zu entlasten. Die verkehrsgutachterliche Untersuchung von IVV kommt zu dem Ergebnis, dass die Realisierung des 3. BA's der L238n auf der Eschweiler Straße zu einer Entlastung von 7.500 Fahrzeugen pro Tag führt<sup>205</sup>.

Durch die gemäß IVV-Gutachten prognostizierte Vervielfachung des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene bis 2030 werden Optimierungs- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz virulenter<sup>206</sup>. Dementsprechend muss die Schieneninfrastruktur zur Erhaltung der guten gleistechnischen Anbindung ertüchtigt werden. Hier wird auf verkehrsoptimierende Maßnahmen (Rheydter Kurve, 3. Gleis Burtscheider Viadukt, Überhol- und Abstellgleise, Gleisverlängerungen, Weichenerneuerung etc.) verwiesen. Insbesondere auf der Euregiobahntrasse verkehrende Personen- und Güterzüge verursachen in den hier unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereichen, vor allem in den Wohnquartieren, Immissionskonflikte. Zusätzlich wird der Verkehrsfluss während der Schließzeiten im Bereich der Bahnübergänge beeinträchtigt. Es wird empfohlen, zu untersuchen, inwiefern die Auflassung von Bahnübergängen, d.h. die Herstellung einer Kreuzungsfreiheit durch neue Tunnel- und/oder Brückenbauwerke zu einer Verbesserung der Verkehrs- und Immissionssituation beitragen kann.

### **8.6.5. Technische Infrastruktur**

Der Gesamtbereich ist durch ein Kanalnetz der Kupferstadt Stolberg erschlossen. Der als Vorflut zu nutzende Kanal ist in weiten Teilen an seiner hydraulischen Obergrenze angekommen. Das in den betreffenden Gebieten anfallende Regenwasser sollte vor Ort verbleiben und nicht in die öffentliche Kanalisation abgeleitet werden, um eine weitere Erhöhung der Abflusswerte zu vermeiden.

---

<sup>205</sup> Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2018): Verkehrsgutachten im Rahmen der Machbarkeitsstudie. Aachen.

<sup>206</sup> Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2018): Verkehrsgutachten im Rahmen der Machbarkeitsstudie. Aachen.

Die Versorgung der Flächen mit den allgemeinen Medien ist gewährleistet. Die zukünftigen Versorgungsbedarfe sind zu prüfen und die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Netze ist darauf abzustimmen.

### **Empfehlung**

Der zukünftige Entsorgungsbedarf der zu erschließenden Flächen ist zu prüfen. Für die Erschließung weiterer Flächen in Stolberg ist es notwendig, das anfallende Regenwasser der Straßen in einem Regenrückhaltebecken über Belebzone zu versickern, um das vorhandene Kanalnetz nicht weiter zu belasten. Das vorhandene Regenwasser der privaten Flächen ist ebenfalls auf den jeweiligen privaten Flächen vor Ort zu versickern. Die Möglichkeit der Versickerung vor Ort ist zu untersuchen und zu prüfen. Des Weiteren sind die Umweltaforderungen zur Versickerungen mit den Behörden zu prüfen und im Bebauungsplan festzuschreiben. Es ist zu prüfen, ob die Einleitung von vorgeklärtem Regenwasser in die Inde zulässig ist. Gegebenenfalls Vorschaltung einer Rückhaltung. Hier ist eine Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden im Vorfeld zu führen.

### **8.6.6. Grünordnung und Kompensation**

Im Zuge der Um- und Neunutzung entsteht ein Bedarf an landschaftspflegerischem Ausgleich. Die landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen stellen auch ein Potenzial zur Neugliederung und Gestaltung des Standortes mit Grünstrukturen dar.

Zur Ermittlung des voraussichtlichen Umfangs der Kompensationsmaßnahmen sind der Ist-Zustand und der Zustand von Natur und Landschaft nach Umsetzung der Planung unter Verwendung des numerischen Bewertungsverfahrens der LANUV<sup>207</sup> zur Ermittlung der Biotopflächenwerte untersucht worden und aus der Differenz zwischen Ist-Zustand und Zustand nach Umsetzung der Planung der voraussichtliche Kompensationsbedarf berechnet worden (vgl. Tabellen im Anlagenband Anlage 30).

Nach überschlägiger Berechnung ergibt sich zuzüglich zu dem auf die Ausgleichsmaßnahmen anrechenbaren Straßenbegleitgrün, den möglichen Ausgleichsmaßnahmen auf den nicht überbaubaren Flächen gemäß BauNVO und der Renaturierung des Saubachs im unverrohrten Abschnitt ein Kompensationsflächenbedarf für den Standort Stolberg von rd. 5,5 ha.

---

<sup>207</sup> Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW, LÖBF NRW, Recklinghausen 2006

## Empfehlungen

Ein großer Teil der möglichen Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Standortes sollte in einer Renaturierungsmaßnahme des Saubachs gebündelt werden (s.o.). Diese Maßnahme sollte im Bereich der Fläche P 1 einen mindestens 30 m breiten Korridor umfassen und an Stelle der derzeitigen Bachverrohrung auch eine Öffnung des Lichtraumprofils über der Gewässeroberfläche beinhalten (Fläche P 2).

Als weiterer Schwerpunkt wird die Umgestaltung und ökologische Aufwertung der Wald- und Gehölzränder im Bereich der zusammenhängenden Freiflächen auf der Südostseite der Fläche P 1 empfohlen. Innerhalb der dortigen Waldflächen ist bereits mit einer Umwandlung der Pionier- und Vorwaldbestände in einen Laubwald mit Gehölzen der potenziellen Waldschlussgesellschaft begonnen worden, sodass dort z. Zt. keine weiteren Maßnahmen sinnvoll erscheinen. Weitere Kompensationsmaßnahmen, insbesondere auf den Teilflächen P2 und P3, werden aus verschiedenen Gründen (mögl. Größe, Zuschnitt, Erschließungsaufwand) nicht als sinnvoll erachtet.

Der verbleibende Kompensationsbedarf kann zum Teil als „externe“ Ausgleichsmaßnahme I durch ökologische Verbesserungen (Kleingewässer, Gehölzgruppen u.a.m.) der nordöstlich an den Standort anschließenden Indeaue gedeckt werden. Dabei handelt es sich nur um einen geringfügigen Maßnahmenumfang, da die StädteRegion Aachen hier bereits im Rahmen der Landschaftsplanung Maßnahmen durchführt.

So verbleibt ein Kompensationsbedarf in der Größenordnung von ca. 197.000 Biotop-Flächenwertpunkten (entspricht ca. 4,9 ha Biotopfläche im mittleren bis oberen Wert). Der verbleibende Kompensationsbedarf kann ggf. durch eine Vergrößerung des Renaturierungskorridors für den Saubach, insbesondere auf der Fläche P1, noch erheblich verringert werden.

Der noch nicht gedeckte Bedarf kann durch Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle im Gebiet der StädteRegion Aachen oder durch Ablösung von Ökopunkten bei einem frei gehandelten Ökokonto (z.B. Ökokonto der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft) gedeckt werden. Die entsprechende Vorgehensweise sollte im Vorfeld weiterer Planungen mit der Unteren Naturschutzbehörde der StädteRegion Aachen abgestimmt werden.



## 8.7. Ergebnisse der dritten Werkstatt

Die dritte Werkstatt fand ganztägig am 21. März 2018 in den Räumlichkeiten des Restaurant Indemann in der Gemeinde Inden statt. Teilnehmende waren die im bisherigen Prozess beteiligten Akteure aus Verwaltung, Wirtschaft und Politik der Region.

Ziel der dritten Werkstatt war es, ein einheitliches Bild der Region anhand des vorgestellten Nutzungskonzeptes zu entwickeln. Zu Beginn der Werkstatt wurde das ausgearbeitete Nutzungskonzept für die Standorte Weisweiler und Stolberg vorgestellt und diskutiert. Aufbauend auf dem Nutzungskonzept wurde die Entwicklungsgeschwindigkeit der einzelnen Potenzialflächen und die Verknüpfung dieser mit dem Flächenangebot und der zu generierenden Arbeitsplätze erläutert. Anschließend erfolgte die Darstellung erster Umsetzungsmöglichkeiten und Handlungsempfehlungen (vgl. dazu Kapitel 9).

Angereichert wurde die dritte Werkstatt durch fünf externe Fachbeiträge. Als Fachexperten waren geladen Herr Dr. Lothar Mahnke von der AGIT mbH, Herr Dr. Benno Esser von der EG indeland mbH, Frau Sylke Schwarz von der Ingenieurgruppe IVV Aachen GmbH & Co. KG, Herr Tobias Ell von Carpus + Partner AG und Herr Enno Fuchs von der Bochum Perspektive 2022 GmbH.

Herr Dr. Mahnke und Herr Dr. Esser stellten das aktuell in Aufstellung befindliche städtereionsweite Gewerbeflächenkonzept der AGIT bzw. das Gewerbe- und Industrieflächenkonzept indeland der Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH vor. Dabei wurde deutlich, dass in einer Vielzahl der beteiligten Kommunen der zukünftige Flächenbedarf die aktuellen Flächenreserven übersteigen wird und sich die zukünftigen Flächenbedarfe noch durch Sachverhalte, die in der jeweiligen Berechnung nicht berücksichtigt werden, erhöhen.

Frau Schwarz von der IVV stellte in ihrem Vortrag die Verkehrsuntersuchung vor. Die zentralen Ergebnisse dieser Untersuchung sind, dass die Stadtgebiete von Eschweiler und Stolberg bereits heute stark belastet sind, die Mehrbelastungen durch die Entwicklung aber im Wesentlichen auf klassifizierten Straßen verlaufen und dieses Straßennetz ausreichend Kapazität aufweist. Für die untersuchten Anschlussstellen an die BAB 4 kommt IVV zu dem Ergebnis, dass die Anschlussstelle Eschweiler-West

bereits heute nicht mehr leistungsfähig ist und der Knotenpunkt Weisweiler bei Berücksichtigung der in dieser Studie konzipierten neuen Nutzungen in einer Fahrbeziehung die Leistungsgrenze überschritten wird. Während für die Anschlussstelle Weisweiler eine Lösung präsentiert werden kann, stellt sich dies für den Knotenpunkt Eschweiler-West weitaus komplexer dar. Eine Lösung müsste im Rahmen zusätzlicher Untersuchungen entwickelt werden. Ferner wurden die Entlastungs- und Umverteilungseffekte im Falle der Realisierung des 3. BA's der L238n dargestellt.

Zur verkehrlichen Situation auf der Schiene wurde festgestellt, dass die Schieneninfrastruktur ertüchtigt werden muss, um das zukünftige Güterverkehrsaufkommen - inkl. der zusätzlichen Fahrten zum Containerterminal - abwickeln zu können. Die Akteure einigten sich darauf, dass die verkehrliche Situation speziell in Stolberg (3. BA L238n und Anschluss BAB 44 Eilendorf) anhand eines Planfalls noch zusätzlich durch IVV untersucht werden soll.

Herr Tobias Ell erläuterte anhand des Brainergy Park eine Flächenentwicklung und verdeutlichte dabei, dass dabei nicht die Funktion (Logistik, Produktion, etc.), sondern das Thema (Recycling etc.) im Fokus steht und die Region bzw. die Akteure das Thema für die Flächen des Industriedrehkreuzes oder einen zentralen Teil davon definieren müssen. Der Fokus dabei sollte auf das Branding des Gebietes, wie z.B. brainergy im Gebiet „Merscher Höhe“ in Jülich, liegen; Zukunftstechnologien und -aspekte wie „künstliche Intelligenz“ und „smart grids“ sollten berücksichtigt werden.

Herr Enno Fuchs erläuterte die Zusammenarbeit für einen erfolgreichen Strukturwandel am Praxisbeispiel Opel in Bochum. Dabei verdeutlichte er, dass ein essentieller Baustein für eine erfolgreiche Zusammenarbeit die Sondierung und Definition gemeinsamer Ziele sei, und erst anschließend die Formalisierung der Zusammenarbeit erfolgte. Des Weiteren wurde verdeutlicht, dass diese Prozesse zeitnah beginnen müssen, um den Strukturwandel erfolgreich zu bewältigen.

Die Fachbeiträge können dem Anlagenband (Anlage 5 bis Anlage 9) entnommen werden.

Als Ergebnis der 3. Werkstatt sind folgende Anregungen festzuhalten, die in den weiteren Arbeitsprozess eingeflossen sind:

- Die beschriebene Potenzialfläche P4 soll in die Fläche des Gewerbe- und Industriegebietes „Am Grachtweg“ und die verbleibende Fläche unterteilt werden, da die Flächen des Gewerbe- und Industriegebietes Am Grachtweg bereits kurzfristig verfügbar sind.
- Die Flächenverfügbarkeiten im Bereich Camp Astrid, Stolberg, sollen überprüft und aktualisiert werden.
- Im beauftragten Verkehrsgutachten (IVV) sollten weitere Untersuchungen zu folgenden Themen erfolgen:
  - Bewertung der Auswirkungen des 3. Bauabschnittes der L238n auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
  - Bewertung der Auswirkungen der Anbindung BAB 44 Eilendorf auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
  - und Möglichkeiten der ÖPNV-Anbindung an den IGP



Abbildung 103: Eindrücke 3. Werkstatt (NRW.URBAN März 2018)

### Eckpunkte Nutzungskonzept und Masterplan:

- Für den Standort Weisweiler wurde ein Nutzungs- und Erschließungskonzept für einen gewerblich-industriell geprägten Standort mit energieintensiven Branchen sowie der Möglichkeit, Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen und komplementär wertschöpfende Logistik anzusiedeln, entwickelt. Der Standort gliedert sich hierbei in 8 Teilbereiche/ Potenzialflächen.
- Für den Standort Stolberg wird die Umsetzung des Euregio Railport Konzeptes mit Umschlagterminal für Güter und Container sowie mit dem Schwerpunkt der Weiterverarbeitung, Konfektionierung und Veredelung von Gütern vorgeschlagen. Der Standort gliedert sich in 4 Teilbereiche/ Potenzialflächen.
- Entscheidend für einen erfolgreichen Strukturwandel ist, dass bereits kurzfristig erste Unternehmensansiedlungen umgesetzt werden können, wie im Baugebiet „Am Grachtweg“ erfolgt.
- Deshalb wurden jeder Potenzialfläche Entwicklungsgeschwindigkeiten und -zeiträume zugeordnet.
- Anhand der gewählten Nutzungen wurde die Anzahl möglicher Arbeitsplätze je Potenzialfläche ermittelt. Zusätzlich wurde das Verhältnis von Entwicklungszeiträumen und Arbeitsplätzen für beide Standorte aufgezeigt.
- Im Rahmen der dritten Werkstatt standen die untersuchten, vor allem bisher noch nicht gelöste Verkehrsprobleme – vor allem für den Standort Stolberg betreffend – im Vordergrund.



## 9. Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen

Basierend auf den vorangegangenen Arbeits- und Abstimmungsprozessen im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden im einem dreistufigen Werkstattprozess, angereichert durch eine umfangreiche Bestandsaufnahme und Analysephase, an den beiden Standorten großflächige Flächenpotenziale identifiziert. Während sich das Flächenpotenzial von insgesamt rd. 43,6 ha in Stolberg auf 4 Teilgebiete aufteilt, so wurden in Weisweiler 8 Teilgebiete mit einer Gesamtgröße von rd. 193,7 ha festgelegt. Mit einem Gesamtvolumen von rd. 237,3 ha können an beiden Standorten, deren planerische und bauliche Umsetzung vorausgesetzt, eine Vielzahl neuer Flächenentwicklungen realisiert werden. Die damit einhergehende Wertschöpfung und Schaffung von Arbeitsplätzen kann und muss einen wichtigen Beitrag für den anstehenden Strukturwandel in der Region leisten.

Die Aufgabenstellungen, die sich für die zwei vorgenannten Entwicklungsbereiche und deren einzelne Teilstandorte ergibt, sind sehr vielschichtig. So ergeben sich basierend auf den städtebaulichen Konzepten für die Standorte eine ganze Reihe von Handlungsnotwendigkeiten, die im Einzelnen im Vorgängerkapitel eingehend erläutert wurden. Das immense rund 193,7 ha umfassende Flächenpotenzial am Standort Weisweiler überschreitet den eigenen Flächenbedarf Eschweilers bis 2035 um ein 4-faches, wenn die Annahme zugrunde gelegt wird, dass der Bedarf von Eschweiler für den Planungshorizont bis zum Jahr 2035 bei rd. 45 ha liegt<sup>208</sup>.

Um dieses mindestens regional bedeutsame Flächenpotenzial in erfolgreiche Ansiedlungsprojekte umsetzen zu können, ist eine Vielzahl an Schritten notwendig, die, was die planerische, bauliche, technische sowie die Natur- und Landschaft betreffende Seite angeht, bereits in den Kapiteln 8.3 und 8.6 eingehend erläutert wurden. Als zentrale Themenfelder sind die interkommunale Zusammenarbeit und die Lösung der Verkehrsprobleme in den Fokus des Handelns zu stellen. In Kenntnis dieser Rahmenbedingungen sind bezogen auf die konkrete Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen verschiedene Fragestellungen zu betrachten:

- Wie, durch wen und wann sollen die einzelnen Teilstandorte innerhalb der beiden Untersuchungsgebiete entwickelt werden?
- Wie könnte jeweils eine mögliche Standortprofilierung aussehen?

---

<sup>208</sup> Gemittelter Wert aus den Angaben der Bezirksregierung vom 16.02.2018 sowie der Studie „Städteregionsweites Gewerbeflächenkonzept“ der AGIT mbH und der Studie „Gewerbe- und Industrieflächenpool Konzept indeland“ vom Büro Dr. Jansen (vgl. Kapitel 6.3)

- Zu welchem Zeitpunkt wäre diese sinnvollerweise vorzunehmen?
- Wer kümmert sich in welchen Organisationsformen um die Entwicklung der beiden Gebiete?

Hierbei insbesondere um die Themenfelder:

- Kooperatives, regionales Handeln mit dem Ziel der Realisierung eines interkommunalen Gewerbe- / Industriestandortes für den Standort Weisweiler
- sowie
- Lösung der besonderen Verkehrsproblematik für den Standort Stolberg, die eine erfolgreiche Gebietsentwicklung derzeit negativ beeinträchtigt.
- Welche Kostenpositionen sind für die einzelnen erforderlichen Maßnahmen in Betracht zu ziehen?
- Welche Erlöspotenziale können realistisch angenommen werden?
- Welche planerischen oder investiven Maßnahmen sind unter welchen Voraussetzungen förderfähig?

Für die insgesamt 12 Potenzialflächen an den beiden Standorten Weisweiler und Stolberg wird aufgrund der Ergebnisse des vorangegangenen Prozesses die Aufteilung in drei Entwicklungsgebiete vorgeschlagen. Diese können in Kooperation oder weitgehend unabhängig voneinander, auch zeitlich, entwickelt werden. Es wird folgende Zusammensetzung der Teilflächen, deren zeitliche Umsetzung und die jeweiligen Zuständigkeiten betreffend empfohlen:

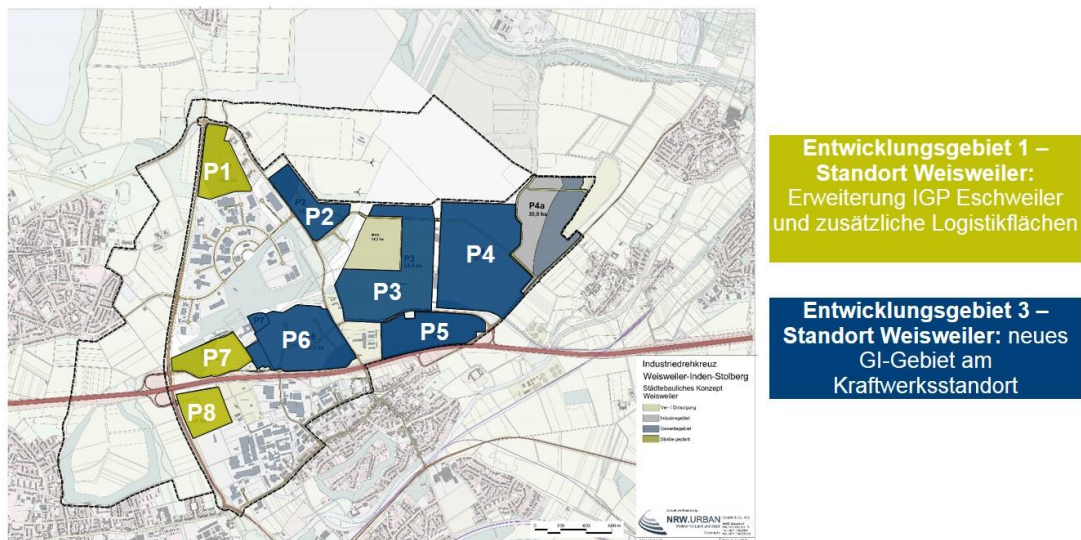
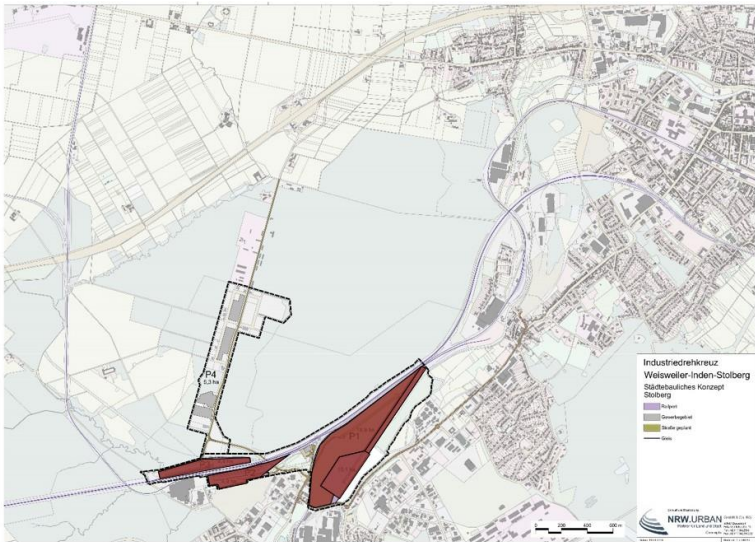


Abbildung 104: Entwicklungsgebiete - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Apr. 2018)



**Entwicklungsgebiet 2 –  
Standort Stolberg: Euregio  
Railport und zusätzliche  
Logistikflächen**

Abbildung 105: Entwicklungsgebiet - Standort Stolberg (NRW.URBAN Apr. 2018)

- - Erweiterung des IGP Eschweiler um rd. 30,4 ha (P1+P7) sowie Schaffung von rd. 10,5 ha Logistikflächen (P8) → Entwicklungszeitraum 2018-2022. Kooperation von Stadt Eschweiler und RWE Power AG sowie ggfls. zusätzlichen Projektpartnern
  - Entwicklung des Euregio Railports mit komplementären GE-Flächen (rd. 38,3 ha) in Stolberg → Entwicklungszeitraum 2018-2030. Kooperation von Kupferstadt Stolberg und EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH sowie ggfls. zusätzlichen Projektpartnern
  - Entwicklung eines Industriegebietes am Kraftwerksstandort und Umgebung von rd. 117,8 ha zzgl. rd. 35 ha neues Kraftwerk (P2 bis P6) → Entwicklungszeitraum ab 2023 ff.. Entwicklung durch interkommunal besetzte strategische Partnerschaft (RWE Power als Eigentümer, die Städte Eschweiler und Stolberg, die Gemeinde Inden, die StädteRegion Aachen und der Kreis Düren)

## 9.1. Standort Weisweiler – Erweiterung IGP

Um die Nachfrage bzw. den nachgewiesenen Bedarf nach Gewerbeflächen in den nächsten 10 bis 15 Jahren decken zu können, wird in Phase 1 die Erweiterung des IGP Eschweiler um rd. 16,4 ha (Teilfläche P7) unmittelbar am Autobahnanschluss Eschweiler-Ost empfohlen. Der Standort wird bereits heute aktiv beworben. In Phase 2 kann in Abhängigkeit des Ansiedlungsfortschrittes die Vermarktung der rd. 14,0 ha großen Fläche P1 nördlich des Gewerbegebietes erfolgen. Parallel hierzu wird die Vermarktung der rd. 10,5 ha großen Teilfläche P8 südlich der BAB 4 empfohlen.

Mit einer Gesamtgröße von rd. 40,9 ha können die Potenzialflächen P1, P7 und P8 einen guten Teil des prognostizierten Gewerbeflächenbedarfs für Eschweiler, der bis 2035 auf Werte zwischen 40 und 49 ha beziffert wird, decken. Daher wird empfohlen, diesen Entwicklungsabschnitt für den stadteigenen Bedarf vorzuhalten. Dementsprechend könnten die Stadt Eschweiler und RWE als maßgeblicher Träger der vorzunehmenden Entwicklung fungieren.

Da für die drei Teilbereiche im Rahmen der Machbarkeitsstudie keine größeren und zeitverzögernden Vorleistungen außerhalb der Flächen erkennbar wurden, kann die Projektentwicklung für die Gebiete P1 und P8 zeitnah eingeleitet und für das Gebiet P7 umgesetzt werden. Dabei müssen die Vorlaufzeiten für die Teilbereiche ohne Planungsrecht – vor allem – auf der Regionalplanebene besonders berücksichtigt werden. Alternativ zur Vermarktung ausschließlich für stadteigene Zwecke ist die Einspeisung der beiden nicht unmittelbar vermarktbareren Flächen P1 und P8 in eine regionale Gewerbeflächenpool-Lösung vorstellbar, um im Rahmen eines regionalen Vermarktungskonzeptes die Flächen erfolgreich und schneller einer Projektentwicklung zuführen zu können.

Hier wird auf die aktuellen Diskussionen und in Aussicht gestellten Gespräche im Rahmen des städtereigenen Gewerbeflächenkonzeptes als Fachbeitrag zur Überarbeitung des Regionalplans Köln hingewiesen<sup>209</sup>. Wie die Ausführungen in den folgenden Kapiteln zeigen, sind – im Gegensatz zu den Entwicklungen in Stolberg und am Kraftwerksstandort – für die Erweiterung des IGP Eschweiler nur relativ geringe Verbesserungen im übergeordneten Verkehrsnetz erforderlich.

## 9.2. Standort Stolberg

Für den Standort Stolberg liegt mit dem Euregio Railport und dem angrenzenden Gewerbegebiet ein Nutzungskonzept vor, welches durch geeignete Projektentwickler in Zusammenarbeit mit der EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH und der Kupferstadt Stolberg zeitnah weiter konkretisiert werden sollte. Der Euregio Railport kann einen wichtigen Baustein zur weiteren Profilierung der Wirtschaftsregion Aachen bilden. Mit einem Volumen von rund 43,6 ha (siehe Abbildung 100) können die 4 Potenzialflächen den rd. 47 ha umfassenden Flächenbedarf Stolbergs rein rechnerisch bis

<sup>209</sup> <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp>



2035 nicht vollständig decken<sup>210</sup>. Den vorgenannten Zahlen zur Folge wird am Standort Stolberg eine Entwicklung für die stadteigenen Bedarfe gesehen. Die Fehlbedarfe könnten in einen überörtlichen Gewerbeflächenpool außerhalb Stolbergs eingebracht bzw. an anderer Stelle im Stadtgebiet dargestellt werden.

Bei vorsichtiger Prognose könnten am Standort Stolberg rd. 1.400 neue Arbeitsplätze entstehen. Für den angedachten Euregio Railport ist in einem ersten Schritt ein Entwicklungs- und Vermarktungskonzept aufzustellen. Im Rahmen dieses Verfahrens sollte geprüft werden, welche Rolle der Euregio Railport für das neue Industriegebiet Weisweiler spielen kann und inwieweit dies im Vermarktungskonzept berücksichtigt werden soll. Für den Fall, dass es keine unmittelbar ableitbaren Synergieeffekte zwischen den beiden Standorten gibt, ist zumindest dem Thema infrastrukturelle Anbindung des Standortes erhöhte Aufmerksamkeit bei den harten Standortfaktoren eines Vermarktungskonzeptes zu widmen.

Wie die Aussagen in Kapitel 8.3 zeigen, sind die Verbesserungen der verkehrlichen äußeren Erschließung die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung und den dauerhaften Betrieb der rd. 43,6 ha umfassenden Flächen. Darum sollte dringend und zeitnah geklärt werden, welche der angeregten Verkehrsmaßnahmen (Neubau L 238n 3.BA, neuer Autobahnanschluss an die BAB 44 sowie Ausbau des heute schon zeitweise überlasteten Autobahnanschlusses Eschweiler-West an der BAB 4) in welcher zeitlichen Phase der Entwicklung für die Funktionalität des Euregio Railports unabdingbar sind und welche Realisierungschancen für diese Maßnahmen bestehen.

Dazu gehören unter anderem verlässliche Aussagen über den Ausbau der DB-Strecke zwischen Köln und Aachen. Die Umsetzbarkeit der verkehrlichen Erschließungsmaßnahmen beeinflusst wesentlich den Erfolg oder Misserfolg der angestrebten Entwicklung. Es wird daher empfohlen, diese seit Jahren in der Untersuchung und Diskussion befindlichen Handlungsnotwendigkeiten erneut in den Fokus des politischen Handelns zu rücken, weil ein erhebliches öffentliches Interesse an dieser Fragestellung besteht. Hierbei kann die vorliegende Machbarkeitsstudie einen wertvollen Beitrag / Impuls leisten, der für die anstehende Prozessgestaltung notwendig ist.

---

<sup>210</sup> Gemittelter Wert von Angaben der Bezirksregierung Köln vom 16.02.2018 und dem Städtereionsweites Gewerbeflächenkonzept der AGIT mbH

Dies wird in den regionalwirtschaftlichen Untersuchungen des Gutachters (vgl. Kapitel 6.1.4) bestätigt.

Die Suche nach Koppelungseffekten wird für eine erfolgreiche Entwicklung als notwendig erachtet; die Betrachtung bestehender und sich entwickelnder Konkurrenzbeziehungen darf dabei nicht außer Acht gelassen werden.

Außerdem werden Sondergutachten, z.B. im Hinblick auf Altlasten aus der industriellen Vornutzung und zum Baugrund für die Ertüchtigung des Standortes notwendig werden.

### **9.3. Standort Weisweiler – Entwicklung Industriegebiet**

Wie die vorangehenden Ergebnisse der Studie zeigen, besteht am Standort des Kraftwerks Weisweiler nach Beendigung der Kohleförderung die Chance, einen Industriestandort von landesweiter Bedeutung zu entwickeln. Damit kann ein wertvoller Betrag im Rahmen des Strukturwandels geleistet werden. Dies wird durch eine erste Prognose bestätigt, die von rd. 7.800 Arbeitsplätzen ausgeht. Beste Voraussetzungen sind durch ein zusammenhängendes Flächenangebot von rd. 117,8 ha – zzgl. rd. 35 ha für ein zukünftiges Kraftwerk – und die auch künftig sehr gute Energieversorgung gegeben. Außerdem liegt der Standort mit zwei Autobahnanbindungen unmittelbar an einer Ost-West-Verkehrsverbindung, die Bedeutung über NRW hinaus für Deutschland und Europa hat.

Die exzellenten Standorteigenschaften zeigen das enorme Chancenpotenzial, eine erfolgreiche Umwandlung des Kraftwerkstandortes inklusive Umfeld zu realisieren. Durch die Größe von rd. 117,8 ha, die den prognostizierten Flächenbedarf von Eschweiler, Stolberg und Inden zusammen deutlich übersteigt, bietet sich ein gemeinsames Handeln auf regionaler Ebene besonders an. Hierbei sind für ein erfolgreiches Gelingen verschiedenste Akteure in den Planungs- und Umsetzungsprozess einzubeziehen. Das Zusammenwirken spielt sich hierbei nicht nur auf kommunaler, sondern auch auf regionaler und Landesplanungsebene ab.

Als Partner ist am Standort Weisweiler das Unternehmen RWE in der Transformation der Braunkohlewirtschaft und im Strukturwandel aktiv. Der Aufbau einer kooperativen Organisationsstruktur ist für die Entwicklung der in Rede stehenden Potenzialflächen

entscheidend für den Projekterfolg. Diese wird im weiteren Verlauf erläutert. Informelle und transparente Strukturen können frühzeitig die hier angestoßenen Prozesse begleiten und weiterentwickeln.

Es empfiehlt sich, die besonderen Potenziale des Standortes Weisweiler im weiteren Prozess detaillierter herauszuarbeiten, zu schärfen und zu stärken:

- - Schaffung einer Vision für ein Industriegebiet der neuen Generation mit einem innovativen Thema für den Gesamtstandort und in der Region
  - Bildung einer identitätsstiftenden Standortmarke
  - Aufstellung eines Entwicklungskonzeptes, d. h. die Projektansätze aus der Machbarkeitsstudie werden weiter konkretisiert, das Projekt durchgeplant und strukturiert. In einem ersten Schritt wird ein Bebauungs- und Nutzungskonzept und darauf aufbauend die Erschließungsplanung sowie die Projektkalkulation erstellt. Es folgen die Erarbeitung eines Finanzierungs- und, falls erforderlich, eines Trägerkonzeptes. Ergänzend sollten frühzeitig die Projektorganisation und -struktur sowie die Maßnahmen einer prozessbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit festgelegt werden.
- - Erstellung eines darauf aufbauenden Vermarktungskonzeptes, hierbei Definition der Märkte und Zielgruppen, der Entwicklungsabschnitte und Verfügbarkeiten sowie der Potenziale in der Region. Dabei sollten alle relevanten Gebietsentwicklungen in der Region (z.B. brainergy) / Konzepte für die Region (z.B. Masterplan indeland 2030) Berücksichtigung finden.
  - Einspeisung der Flächen in den Prozess zur Neuaufstellung des Regionalplans und Änderung gemäß der angedachten Entwicklung. Im Anschluss Änderung des Flächennutzungsplans und Erstellung Bebauungspläne inklusive aller erforderlichen Fachgutachten.
- - Weitergehende Untersuchungen zur verkehrlichen Anbindung und Festlegung der Umsetzungsschritte. Hierzu zählen der Ausbau der Anschlussstelle Eschweiler-West an die BAB 4, die Planungen für einen Kreisverkehr an der Anschlussstelle Weisweiler und die planerische Prüfung eines Gleisanschlusses des Standortes Weisweiler an die DB-Hauptstrecke. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Erarbeitung dieser Machbarkeitsstudie der Vorschlag unterbreitet, den Standort Weisweiler mit der Euregio-Bahntrasse zu verknüpfen. Sollte dieser Vorschlag weiter verfolgt werden, empfiehlt sich eine Prüfung seiner technischen Machbarkeit.

- Ermittlung künftiger Entsorgungsbedarfe und Untersuchung der Auswirkungen auf das überörtliche Netz; Feststellung der Ausbau- und Erweiterungsbedarfe.
- Aufstellung eines groben Kosten- und Finanzierungskonzeptes auf dem aktuellen Preisniveau, um eine Einschätzung der finanziellen Dimension der Standortentwicklung zu erhalten. Eine seriöse auf Detailermittlungen basierte Aufstellung ist erst nach Vorlage der Ergebnisse der o. g. Handlungsschritte möglich.

Eine Prognose der Investitionskosten und Baulandpreise bis zur Realisierung neuer Bauvorhaben, die für große Flächenanteile erst ca. 2033 bis 2035 einsetzen kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit der notwendigen Sicherheit und Genauigkeit aufzustellen. Das gleiche gilt für die Entwicklung der Flächennachfragen, zum Verkehrsverhalten u.v.m. Daher empfiehlt es sich, die vorliegenden und vorgenannten Handlungsschritte sowie Untersuchungsergebnisse in regelmäßigen Abständen hinsichtlich ihrer Aktualität und Notwendigkeit zu überprüfen und, falls erforderlich, den aktuellen Entwicklungen und Erkenntnissen anzupassen.

Eine Fortschreibung und Detaillierung des Kosten- und Finanzierungskonzeptes kann mit Vorlage konkreter Planungen erfolgen. Einzubeziehen sind zu einem späteren Zeitpunkt ggfls. Fördermöglichkeiten, die Stand heute noch nicht bekannt sind (siehe auch Kapitel 9.6)

Die Umsetzung eines überregionalen und landesweit bedeutenden Industriestandortes ab dem Jahr 2030 bedingt eine sorgfältige Vorbereitung. Um zu einem konsensualen Entwicklungs- und Umsetzungskonzept zu gelangen, müssen aufwendige Abstimmungsverfahren und -prozesse durchgeführt und gesteuert werden. Der verbleibende Zeitraum von 12 Jahren sollte für die o. g. erforderlichen Untersuchungen und die Vorbereitung der Umsetzung genutzt werden. Dies gilt vor allem für die notwendigen vertiefenden Untersuchungen und Maßnahmen im Bereich der verkehrlichen Erschließung (Straße, Schiene), deren Vorbereitung, Planung und Umsetzung Zeiträume von 10 bis 20 Jahren in Anspruch nehmen können.



### 9.3.1. Erste Aussagen zur Standortprofilierung

Für den Standort Weisweiler wurden im beauftragten regionalwirtschaftlichen InPut bereits erste Aussagen zur Schärfung der Standortprofilierung gemacht. Die hohe Nachfrage im Logistikbereich wird bestätigt und durch die aktuellen Ansiedlungsvorhaben im Gewerbegebiet „Am Grachtweg“ untermauert. Energie- bzw. energieintensive Nutzung entwickelt sich als Treiber; der Aufbau eines Energie-Clusters vor Ort zeugt von der optimistischen Perspektive in diesem Bereich.

Forschung und Bildung zeigen zwar derzeit keine drängende Flächennachfrage, müssen aber im Hinblick auf das Thema Fachkräftepotenzial und Fachkräftesicherung in der Region bei dieser großflächigen Standortentwicklung mitbedacht werden. Dabei sind die Unternehmen vor Ort schon heute Partner<sup>211</sup>.

Es wird empfohlen die Fläche am Kraftwerk Weisweiler als Gewerbe- und Industrie- fläche langfristig<sup>212</sup> vorzuhalten; sie bietet erhebliches Entwicklungspotenzial für die Zukunft der Region.

## 9.4. Organisation

Für die Steuerung der zu erwartenden komplexen Abstimmungsprozesse in den verschiedenen Entwicklungsphasen wird eine praktikable und effiziente Organisationsstruktur benötigt, um alle Akteure mit ihren teils divergierenden Interessen einzubinden. Zur „Entwicklung aus einer Hand“ und zur Gewährleistung eines guten Endproduktes wird die Steuerung durch eine Entwicklungsorganisation / -gesellschaft empfohlen. Dabei könnten auch Teile der Flächen in einen regionalen Gewerbeflächenpool eingespeist werden.

Als "geborene" Akteure und Gesellschafter für den Standort Weisweiler sollten RWE Power als Eigentümer, die Stadt Eschweiler, die Gemeinde Inden, die StädteRegion Aachen und der Kreis Düren beteiligt werden. Für die Entwicklung am Standort Stolberg sollten die Stadt Stolberg und die EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH sowie ggfls zusätzliche Projektpartner beteiligt werden. Inwieweit wichtige strategi-

---

<sup>211</sup> <http://www.rwe.com/web/cms/de/179472/rwe/karriere/>

<sup>212</sup> Langfristig = > 10 Jahre

sche Partner auf regionaler und Landesebene direkt als Gesellschafter oder über einen Beirat in den Entscheidungsprozess eingebunden werden, bleibt der Entscheidung der vor Ort aktiv Beteiligten vorbehalten.

Die Steuerung durch eine mehrheitlich öffentlich beteiligte Organisationsform, z.B. einer Entwicklungsgesellschaft, wird bei den derzeitigen und künftig zu erwartenden Durchführungserlassen zu verschiedenen Förderprogrammen zwingend erforderlich, wenn für die Umsetzung öffentliche Mittel in Anspruch genommen werden sollen.

Alternativ zur Abwicklung durch eine Entwicklungsgesellschaft ist die eigenwirtschaftliche Entwicklung durch RWE Power am Standort Weisweiler denkbar. Bei einer Entscheidung für diesen Weg sollten in einem sorgfältig abgestimmten Vertrag die o.g. Entwicklungsziele und -schritte definiert sowie die Beteiligung der Akteure auf kommunaler, regionaler und Landesebene festgeschrieben werden, um die Einflussnahme auf die inhaltlichen Eckpunkte der Standortentwicklung sicher zu stellen. Schon heute erschließt / vermarktet RWE die im Eigentum befindlichen Flächen selbst in enger Kooperation mit den Belegenheitskommunen bzw. wie im Fall Langerwehe mit der EwiG. Ein weiteres Beispiel gelungener Zusammenarbeit auf RWE-Flächen ist das interkommunale Industriegebiet (Eschweiler/ Inden) "Am Grachtweg", das kürzlich erfolgreich vermarktet werden konnte<sup>213</sup>.

Bereits heute können Gespräche und Dialoge den Prozess der weiteren Standortentwicklung und -profilierung konstruktiv begleiten. Die Organisation und das Format sollte in naher Zukunft unter den Beteiligten und mit Unterstützung des Landes NRW weiter spezifiziert werden.

## 9.5. Kosten- und Finanzierung

Unter den Teilnehmern der dritten Werkstatt herrschte Einigkeit darüber, dass die Inhalte der Nutzungskonzepte für die Standorte Weisweiler und Stolberg mit kleinen Änderungen und Ergänzungen als Basis für die weiteren Untersuchungsschritte verwendet werden sollen. Dementsprechend bildet der Masterplan nun die Grundlage für eine erste Kostenbetrachtung einzelner Kostenblöcke. Aufgrund der Detailunschärfe der Planungsebene Masterplan sowie des langen Umsetzungszeitraumes handelt es sich um eine erste, nicht vollständige Grobkostenschätzung. Die der

---

<sup>213</sup> <https://interkommunales.nrw/projekt/interkommunales-industriegebiet-inden-eschweiler-am-grachtweg/>

Schätzung zugrunde gelegten Kostenkennzahlen beinhalten keine zukünftigen und zum jetzigen Zeitpunkt unbekanntem Kostensteigerungen. So kann beispielweise die knapper werdende Ressource Sand in Zukunft zu deutlicheren Baukostensteigerungen führen als bisher üblich. Neben den Einflüssen durch die allgemeine Kostensteigerung können sich die vorliegenden Ergebnisse im Laufe der weiteren Entwicklung – mit Fortschreiten des Detaillierungsgrades der Planung durch Erkenntnisse, wie z.B. Anforderungen an die technische Infrastruktur sowie weitere Gutachten und Untersuchungen, deutlich verändern.

Für die Schätzung möglicher Erlöse wurden die heute ortsüblichen Bodenwerte gemäß Grundstücksmarktbericht 2018 StädteRegion Aachen bzw. die auf dem Serviceportal BORIS.NRW ausgewiesenen Bodenrichtwerte zugrunde gelegt. Zukünftig sind aufgrund der in der Städteregion knapper werdenden Ressource „Boden“ deutliche Preisverschiebungen nach oben möglich. Die Verkaufspreise von Gewerbe- und Industrieflächen, sowohl für kleinere und mittlere Betriebe, als auch flächenintensivere Großvorhaben wurden nicht differenziert und gemittelt.

Werden den im Folgenden erläuterten Kostenschätzungen die nach heutigen Bodenrichtwerten möglichen Erlöse gegenübergestellt, so decken diese zunächst im Groben den dargestellten Aufwand. Je umfangreicher – sowohl inhaltlich als auch räumlich – das Projekt bzw. die beiden Standorte betrachtet werden, desto umfassender werden die zu tätigen Investitionen.

Nach derzeitigen Aussagen geht beispielsweise RWE Power AG von einer eigenwirtschaftlichen Entwicklung der Flächen am Standort Weisweiler aus. In Stolberg planen die Kupferstadt Stolberg und die EVS EUREGIO Verkehrsschiennetz GmbH eine Kooperation mit möglichen weiteren Partnern zur Entwicklung des Euregio Railports mit komplementären Gewerbeflächen.

Ob eine interkommunale Entwicklung eines für die StädteRegion bedeutenden Industriedrehkreuzes mit Synergien zwischen den beiden Standorten Stolberg und Weisweiler gewollt ist, wird sowohl auf die Kosten- als auch auf die Finanzierungsstruktur Einfluss nehmen.

Ein belastbarer und weitestgehend detaillierter Finanzierungsplan wird daher erst nach Klärung weiterer Fragestellungen möglich sein.

Zu den Themen, die wesentlich die Kosten- und Finanzierungsstruktur der weiteren Entwicklung beeinflussen, zählen beispielsweise:

- Anschluss der Flächen an das DB-Schiennetz
- Ausbau Standort Stolberg zum Euregio Railport
- Möglicher 3. BA der L 238n
- Ausbau der Autobahnanschlüsse Eschweiler-West und Weisweiler
- Festlegung der „Themenbildung“ sowie einer „Markenbildung“ der Standorte
- Anforderungen an städtebauliche Qualität und technische Infrastruktur
- Verlegung vorhandener Leitungstrassen für eine höherwertige Ausnutzung von Teilflächen

Es ist weiterhin zu berücksichtigen, dass bis zur Vermarktungsreife für einen Großteil der Flächen weitere nicht-investive Maßnahmen erbracht werden müssen. Aufgrund der geplanten Nutzungen sind am Standort Weisweiler bei einem Teil der Flächen Änderungen des Regionalplans und des Flächennutzungsplans notwendig. Am Standort Stolberg ist eine diesbezügliche Änderung nicht notwendig, da die Flächen bereits als Bahnflächen und Flächen für gewerbliche Nutzungen dargestellt werden. Weiterhin ist Planungsrecht für weite Teile der Flächen zu schaffen. Im zukünftigen Planungsprozess notwendige verfahrensbegleitende Gutachten zu Umweltthemen, Erschließung und Verträglichkeit sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Daneben werden Kosten für Steuerungs- und Beratungsleistungen, die Erstellung weiterer Fachbeiträge oder regionale Entwicklungs- und Vermarktungskonzepte anfallen. Sollte ein gemeinschaftliches Trägermodell zum Tragen kommen, wäre der Aufwand einer Gesellschaft bzw. einer sonstigen gemeinschaftlichen Kooperation ab Gründungszeitpunkt zu berücksichtigen.

Im Folgenden werden Aussagen zu baulich-investiven Maßnahmen für die Standorte Weisweiler und Stolberg getrennt betrachtet.

### **9.5.1. Kosten Standort Weisweiler**

Für den Standort Weisweiler werden die Flächen P2 bis P6 in der Kostenbetrachtung berücksichtigt. Bei den Flächen P1, P7 und P8 wird davon ausgegangen, dass eine (frühzeitige) Entwicklung durch die Stadt Eschweiler erfolgt. Bei der Fläche P7 ist die Entwicklung in Kooperation mit RWE bereits weiter fortgeschritten. Für die übrigen



Flächen (P2 bis P6) wird, wie im Vorfeld thematisiert, die Einbindung in regionale Überlegungen empfohlen.

### **Grunderwerbskosten**

Die im Masterplan im engeren Untersuchungsraum ausgewiesenen Grundstücke gehören bereits heute zu rd. 72% der RWE Power AG, der Müllverbrennungsanlage Weisweiler GmbH & Co. KG und der AWA Entsorgung GmbH. Weitere 3% der Flächen gehören der Stadt Eschweiler. Damit befinden sich Stand heute rund ein Viertel der noch zu erwerbenden Flächen im Eigentum Dritter. Bei diesen Flächen handelt es sich beispielsweise sowohl um bereits erschlossene als auch nicht erschlossene Flächen teilweise mit und teilweise ohne Planungsrecht. Die Preise werden neben der heutigen planungsrechtlichen Festsetzung von der Verkaufsbereitschaft der jeweiligen Eigentümer sowie vom Zeitpunkt des Ankaufs abhängen.

Des Weiteren sind zusätzliche Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu erwerben. Ein Teil der Kompensationsmaßnahmen kann auf Flächen im engeren Untersuchungsraum auf nicht gewerblich bzw. industriell genutzten Flächen umgesetzt bzw. auf vermarktbareren Flächen durch Festsetzungen im Bebauungsplan vorgegeben werden. Ein weiterer Teil des Flächenbedarfs für Kompensationsmaßnahmen ist durch Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsraumes zu decken. Der Kompensationsflächenbedarf unter Berücksichtigung des Ausgangswertes Ackerland beträgt nach vorliegenden Ermittlungen rd. 25 ha.

Nach heutigem Entwurfsstand sind für den Erwerb von Bau- und Ausgleichsflächen rd. 4,4 Mio. € einzuplanen.

### **Kanal- und Straßenbau**

Die Kostenschätzung für den **Kanalbau** beruht auf der Annahme, dass ein Trennsystem angelegt wird. Da die Hydraulik im gesamten Gebiet überlastet ist (vgl. Kapitel 5.2), wird folgende Annahme in der Grobkostenschätzung berücksichtigt: Um weitere Schmutzwassermengen aufnehmen zu können, wird eine Druckleitung parallel zur BAB 4 als Entlastung des vorhandenen Kanals vorgesehen. Des Weiteren wird ein Entlastungskanal parallel zur L 241, der bis zur Kläranlage führt, in der Planung berücksichtigt. Danach belaufen sich die Kosten für die Entsorgung von Schmutz- und Regenwasser auf rd. 9,8 Mio. €.

Die Kostenschätzung Straßenbau beruht auf der Annahme, dass ein zweispuriger Ausbau mit Parkstreifen und Gehweg entsprechend den Darstellungen im Masterplan erfolgt. Bei der Anpassung der umliegenden Zufahrtstrassen wird auf Grundlage der Aussagen des Ingenieurbüros IVV ebenfalls Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses sowie zur Anbindung der neuen Gewerbeflächen eingeplant. Nach erster Schätzung betragen die Straßenbaukosten insgesamt 12,1 Mio. €.

### **Abbruchkosten**

Nach Aussage von RWE besteht keine Rückbaupflicht des Betreibers nach Schließung des Kraftwerkstandortes. RWE beabsichtigt nach heutigem Stand den Abbruch der Kraftwerksanlagen selber durchzuführen. Diese Kosten werden gemäß Verursacherprinzip aus Eigenmitteln von RWE finanziert. Angaben über die Höhe der Kosten liegen nicht vor. Es ist jedoch von einem zweistelligen Millionenbetrag auszugehen. Bei einer späteren Gesamtkostenbetrachtung wären diese Kosten zu berücksichtigen.

Weitere im Eigentum von RWE befindliche Bauten am Standort Weisweiler könnten bei eigenwirtschaftlicher Entwicklung durch RWE erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Im Sinne einer vollständigen Überplanung und Neuausrichtung des Standortes gemäß Masterplan sollen aufstehende Bauwerke in den vermarktbaren Flächen (auf Fläche P6) abgebrochen werden. Die Abbruchkosten werden aufgrund der Kubatur und der Art des Ausbaus durch eine äußerliche Inaugenscheinnahme auf insgesamt rd. 2,5 Mio. € grob geschätzt.

In den zuvor aufgeführten Erschließungs- und Abbruchkosten sind Baunebenkosten für Ingenieurhonorare, Baustelleneinrichtung und Gutachterkosten mit 17% der Baukosten berücksichtigt. Alle Kostenangaben sind Bruttowerte, die eine Mehrwertsteuer von 19% enthalten. Die Kosten sind im weiteren Planungsprozess regelmäßig zu überprüfen und fortzuschreiben.

### **Altlasten- und Herrichtungskosten**

Kosten für die Beseitigung von Altlasten sind im Sinne des Verursacherprinzips durch RWE zu tragen. In den Auffüllbereichen ist nur mit einem geringen Mehraufwand im Bereich der Fundamentierung zu rechnen.

## **Kosten für Grün- und Ausgleichsmaßnahmen**

In Folge der Neu- und Umnutzung des Standortes werden deutlich mehr Flächen bebaut und versiegelt als bisher. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die im Rahmen der Eingriffs- / Ausgleichsbilanz in Bezug auf Natur- und Landschaft ermittelten Kosten umfassen die Herstellung der notwendigen Ausgleichsflächen, die Objektplanung Freianlagen sowie die Erstellung eines Grünordnungsplanes. Insgesamt belaufen sich die Kosten der Planung und Herstellung der genannten Grünstrukturen auf rd. 4,5 Mio. € brutto.

### **9.5.2. Kosten Standort Stolberg**

Die nachfolgenden Angaben beruhen auf der Annahme, dass auf der Potenzialfläche P1 nordöstlich der Railport-Flächen zusätzliche Gewerbe- und Logistikbereiche erschlossen werden sollen. Die Kosten für den geplanten Railport selbst sind nicht Bestandteil dieser Machbarkeitsstudie. Ebenfalls nicht berücksichtigt werden die noch verfügbaren und bereits erschlossenen Flächen auf Camp Astrid, da sie bereits durch die Kupferstadt Stolberg entwickelt und vermarktet werden.

#### **Grunderwerbskosten**

Für die Entwicklung einer Gewerbe- und Logistikfläche (Potenzialfläche P1), ist ein Grunderwerb von Dritten notwendig. Bereits heute befinden sich rd. 8,3 ha im Eigentum der EVS EUREGIO Verkehrsschiennetz GmbH. Weitere 9,6 ha befinden sich im Eigentum von Dritten, und 1 ha im Eigentum der DB Netz AG. Ob und zu welchem Preis im Rahmen späterer Verhandlungen mit den heutigen Eigentümern eine Verkaufsbereitschaft erzielt werden kann bzw. ob ein Erwerb von der DB Netz AG notwendig ist, wird im weiteren Prozess zu prüfen sein. Auf dem Service-Portal BORIS.NRW werden bereits heute Bodenrichtwerte im Bereich der Potenzialflächen für baureife Gewerbeflächen erschließungsbeitragsfrei von 55 € pro Quadratmeter ausgewiesen.

Eingriffe in Natur und Landschaft können am Standort Stolberg nur durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Ein Teil des Flächenbedarfs für Kompensationsmaßnahmen kann innerhalb des Untersuchungsgebietes bzw. im Gebiet der geplanten Um- und Neunutzung sowie im Bereich des Öko-Kontos der Kupferstadt Stolberg gedeckt werden.

Der Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes beträgt unter Berücksichtigung der Ausgangswerte für Acker- und / oder artenarmes Grünland nach vorliegenden Ermittlungen rd. 4,9 ha. Der Grundstückspreis für landwirtschaftliche Fläche liegt im Umfeld des Standortes Stolberg gemäß den Bodenrichtwerten nach BORIS.NRW (veröffentlichte Grundstückswerte des Oberen Gutachterausschusses für Grundstückswerte im Land NRW) zwischen 3,00 Euro und 4,50 Euro. Für die Kostenschätzung wird mit dem mittleren Grundstückswert von 3,75 Euro / m<sup>2</sup> gerechnet. Bei Zugrundelegung dieser Annahmen belaufen sich die Grunderwerbskosten für Ausgleichsmaßnahmen im näheren Untersuchungsraum auf rd. 0,18 Mio. €.

### **Kanal- und Straßenbau**

Die Kostenschätzung **Kanalbau** beruht auf der Annahme, dass die Entwässerungsanlagen als Trennsystem für Schmutz- und Regenwasser angelegt werden. Hinzu kommt die Anlage eines Retentionsbeckens zum Auffangen und Versickern der Regenwasserentwässerung der Straße. Es wird davon ausgegangen, dass Regenwasser von den gewerblichen Flächen vor Ort versickert. Ob der Boden ausreichend versickerungsfähig ist, muss durch weitere Bodenuntersuchungen noch bestätigt werden. Unter zuvor genannten Annahmen beläuft sich die Kostenschätzung auf insgesamt rd. 2,8 Mio. € brutto.

Für die neu herzustellende Straße zur inneren Erschließung des geplanten Euregio Railports sowie der angrenzenden Gewerbe- und Logistikbereiche wird ein zweispuriger Ausbau mit Parkstreifen und Gehweg entsprechend den Darstellungen im Masterplan berücksichtigt. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses sowie zur Anbindung des Euregio Railports wird im Kreuzungsbereich der Münsterbachstraße mit der Planstraße die Anlage eines Kreisverkehrs zugrunde gelegt. Dieser ist lediglich in der u.a. Kostenschätzung enthalten, jedoch nicht im städtebaulichen Konzept (Abbildung 97) dargestellt. Nach erster Schätzung betragen die Straßenbaukosten insgesamt unter zuvor getroffenen Annahmen insgesamt rd. 1,75 Mio. € brutto.

In den zuvor aufgeführten Erschließungskosten sind Ingenieurhonorare, Baustelleneinrichtung und Gutachterkosten mit 17% berücksichtigt. Alle Kostenangaben sind Bruttowerte, die eine Mehrwertsteuer von 19% enthalten. Die Kosten sind im weiteren Planungsprozess fortzuschreiben.



### **Altlasten- und Herrichtungskosten**

Die Straße im Bereich des Euregio Railports in Stolberg befindet sich auf einer ehemaligen Bergbaufläche. Erst nach weiteren Bodenerkundungen sind Kosten für die Baugrundaufbereitung zu beziffern.

Auf einem großen Teil der Potenzialflächen rund um den Stolberger Bahnhof befinden sich Gleisanlagen. Bei einem Ausbau der geplanten Terminalnutzung, die über das Maß des konzipierten Euregio Railports hinausgeht, kann es sinnvoll sein, Teile der vorhandenen Gleisanlagen zu erhalten, andere Teile jedoch zu entfernen und ggfls. neue Gleisanlagen zu errichten. Die jeweiligen Anteile hängen stark vom zu konkretisierenden städtebaulichen Konzept für diesen Bereich ab. Aus diesem Grund wurden für den Bereich der Gleisanlagen keine Altlasten- und Herrichtungskosten ermittelt.

### **Kosten für Grün- und Ausgleichsmaßnahmen**

In Folge der Neu- und Umnutzung des Standortes werden deutlich mehr Flächen bebaut und versiegelt als bisher. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die im Rahmen der Eingriffs- / Ausgleichsbilanz in Bezug auf Natur- und Landschaft ermittelten Kosten umfassen die vom Entwicklungsträger und / oder der Kommune herzustellenden Ausgleichsflächen und die Kosten der entsprechenden Fachplanung. Kosten durch Pflanzbindungen auf zukünftigen Bauflächen und privaten Grünflächen sind nicht berücksichtigt. Insgesamt belaufen sich die Kosten der Planung und Herstellung der genannten Grünmaßnahmen auf rd. 1,4 Mio. €.

### **9.5.3. Erlöse Standorte Weisweiler und Stolberg**

Zur Ermittlung belastbarer Erlösprognosen sind, wie bei der Kostenermittlung, noch verschiedene Fragestellungen zu klären, welche die anzusetzenden Bodenwerte beeinflussen:

- Welche technischen Infrastrukturmerkmale sollen die künftigen Industrie- und Gewerbeflächen an den beiden Standorten aufweisen?
- In welchen zeitlichen Abschnitten werden die Flächen am Standort Weisweiler erschlossen und vermarktet?
- Wird es eine interkommunale Beteiligung geben?
- Welche Grundstücksgrößen sollen angeboten werden?
- Wird der Euregio Railport so umgesetzt wie derzeit geplant?

- Sollen am Standort Stolberg Flächen nur für bahnaffine Logistik- und Gewerbebetriebe bzw. am Standort Weisweiler für Betriebe gemäß eines noch zu erarbeitenden Standortprofils vorgehalten werden? Oder bestimmt die Nachfrage den Branchenmix?

Hinzu kommt, dass sich aufgrund der knapper werdenden Ressource „Boden“ in den nächsten Jahren deutliche Preisverschiebungen nach oben ergeben können. In der StädteRegion Aachen besteht bereits heute bei einigen Kommunen ein Mangel an Gewerbeflächen<sup>214</sup>. Gerade letzterer Sachverhalt unterstreicht die Notwendigkeit einer interkommunalen Zusammenarbeit, um die Region auch in Zukunft für gewerbliche Ansiedlungen attraktiv zu gestalten.

### **Standort Weisweiler**

Davon ausgehend, dass die Flächen P1, P7 und P8 aktuell und perspektivisch durch die Stadt Eschweiler / RWE vermarktet oder – teilweise – in regionale Überlegungen einfließen werden, werden mögliche Erlöse nur für die Flächen P2 bis P6 geschätzt.

Die Bodenwerte für baureifes Land schwanken je nach Lage der Fläche gemäß Grundstücksmarktbericht 2018 für die Städtereion Aachen in Eschweiler zwischen 30 und 100 € pro Quadratmeter. Für die Flächen des Industrie- und Gewerbeparks Eschweiler werden auf dem Service-Portal BORIS.NRW Bodenrichtwerte für baureife Gewerbe- und Industrieflächen erschließungsbeitragsfrei von 30 € pro Quadratmeter ausgewiesen. Auf eine Differenzierung der Bodenpreise aufgrund unterschiedlicher Flächengrößen für kleine und mittlere Betriebe bzw. flächenintensivere gewerbliche wie auch industrielle Großansiedlungen wird zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet. Aufgrund der Flächenkonkurrenz in Ostdeutschland und Osteuropa liegen die Verkaufspreise für flächenintensive Großbetriebe zurzeit zwischen 25 und 30 € pro Quadratmeter.

Für eine erste, grobe Erlösermittlung wird daher für die uneingeschränkt bzw. eingeschränkt nutzbaren zu vermarktenden Flächen ein Bodenwert von 35 € / Quadratmeter angesetzt. Nicht nutzbare Flächen (wie z.B. Anbauverbotszonen entlang der Autobahn) sind zunächst nicht in die Erlösermittlung eingeflossen. Ausgehend von einer vermarktbaren Gesamtfläche im Bereich der Flächen P2 bis P6 von insgesamt rd.

---

<sup>214</sup> Städtereionsweites Gewerbeflächenkonzept, AGIT mbH

105,8 ha<sup>215</sup> zzgl. der rd. 35 ha für ein zukünftiges Kraftwerk lassen sich somit Erlöse von mindestens rd. 37,0 Mio. Euro für eine erste grobe Annäherung ermitteln.

### **Standort Stolberg**

Die Bodenwerte für baureifes Land schwanken gemäß Grundstücksmarktbericht 2018 für die Städteregion Aachen in Stolberg je nach Lage zwischen 30 und 55 € pro Quadratmeter. Auf Camp Astrid werden im Service-Portal BORIS.NRW Bodenrichtwerte für baureife Gewerbeflächen erschließungsbeitragsfrei für 35 € und im Bereich der Potenzialfläche P1 mit 55 € pro Quadratmeter veröffentlicht.

Setzt man, einen erfolgreichen Grunderwerb vorausgesetzt, für die rd. 18 ha uneingeschränkt bzw. eingeschränkt nutzbaren Gewerbe- und Logistikflächen (Potenzialfläche P1) einen Bodenwert von 55 € pro Quadratmeter an, so wären theoretisch Erlöse aus Grundstücksverkäufen von rd. 9,9 Mio. € generierbar. Den Erlösen sind im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung die Kosten einer Flächenentwicklung gegenüberzustellen. Zu Beginn des Kapitels 9.5 wird erläutert, dass es sich aufgrund der Detailunschärfe der Planungsebene Masterplan sowie des langen Umsetzungszeitraumes um eine erste, nicht vollständige Grobkostenschätzung handelt. Dabei werden zukünftige und zum jetzigen Zeitpunkt unbekannte Kostensteigerungen nicht in die Betrachtung mit einbezogen.

## **9.6. Förderzugänge**

Im Rahmen der Wirtschaftsförderung stellt die Landesregierung zur Stärkung des Standortes NRW verschiedene Förderprogramme bereit, die aus dem Landes- und Bundeshaushalt, teils aus den Strukturfonds der EU finanziert werden.

Fördermittel für Infrastrukturvorhaben werden vorzugsweise an Gemeinden und Gemeindeverbände bewilligt. Ist beim künftigen Träger der Maßnahme ein Gewerbebetrieb beteiligt, muss der kommunale bzw. steuerbegünstigte Anteil überwiegen. Eine Gewinnerzielungsabsicht ist bei Einsatz von Fördermitteln auszuschließen, da grundsätzlich nur dauerhaft unrentierliche Kosten, die nach Abzug der prognostizierten Erlöse verbleiben, förderfähig sind. Sofern das Projekt nachträglich rentierlich wird, wären Fördermittel verzinst zurück zu erstatten.

---

<sup>215</sup> Anmerkung: Bei der Flächenangabe handelt es sich um eine Netto-Flächenangabe

Die Wahl eines oder mehrerer Förderprogramme wird neben der künftigen Trägerkonstruktion in der neuen Förderperiode des Weiteren von Grundsatzentscheidungen der EU-Kommission hinsichtlich staatlicher Finanzierungen von gewerblichen Infrastrukturvorhaben und der Ausrichtung der EU-Förderung abhängen. Seit geraumer Zeit vertritt die EU-Kommission die Auffassung, dass die staatliche Finanzierung von Infrastrukturvorhaben generell eine Beihilfe darstellt, wenn die Infrastruktur später wirtschaftlich genutzt oder betrieben wird. In der Vergangenheit war bereits die auf ein spezielles Unternehmen ausgerichtete Erschließung einer Fläche von der Förderung ausgeschlossen. Ob diese Auslegung grundsätzlich auf die Herstellung von Infrastruktur zur gewerblichen Nutzung ausgeweitet wird, bzw. welche Spielräume zur Förderung künftig verbleiben, bleibt abzuwarten.

Zur Klärung der beihilferechtlichen Thematik sollten bei Inanspruchnahme von Fördermitteln frühzeitig Gespräche mit dem Wirtschaftsministerium NRW aufgenommen werden, ob ggf. eine Einzelnotifizierung anzustreben ist.

In der aktuellen bis 2020 laufenden Förderperiode bestehen für einige notwendige Maßnahmen Förderzugänge aus unterschiedlichen Fördertöpfen, die aus Landes-, Bundes- und EU-Mitteln gespeist werden.

### **9.6.1. Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm NRW (RWP)**

Im Bereich der wirtschaftsnahen Infrastruktur trägt das Regionale Wirtschaftsförderungsprogramm (RWP) insbesondere dazu bei, strukturschwache Regionen attraktiver für potenzielle Investoren zu machen. Finanziert wird es aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der Bund/Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) und des Landes NRW.

Die Infrastrukturrichtlinie im Rahmen der RWP-Förderung bildet die Grundlage der Finanzierung zur Herstellung bzw. Wiedernutzbarmachung von Industrie- und Gewerbeflächen.

Zentrales Instrument der nationalen Regionalpolitik in Deutschland ist die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW).

Nach dem derzeit gültigen Förderrecht ist die StädteRegion ein GRW-Fördergebiet. Mit diesem Förderzugang sollen besonders strukturschwache Regionen des Landes Förderzugänge erhalten, um Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze zu schaffen bzw.



zu sichern. Ein weiteres Ziel ist die Verbesserung der Einkommensstruktur und die Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Ob die StädteRegion auch in der neuen Förderperiode ein GRW-Fördergebiet bleibt, kann heute nicht vorausgesagt werden.

Ebenfalls wäre nach den heutigen Förderregularien eine Förderung aus Mitteln des europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) möglich. Eine Förderung aus dem EFRE Programm ist jedoch zeitlich und thematisch abhängig von landesweiten Wettbewerbsaufrufen. Bei Maßnahmen, die mit EFRE-Mitteln finanziert werden, gelten zusätzlich die Festlegungen des Operationelle Programm EFRE NRW. Auch hier bleiben die EU-Förderregularien in der neuen Förderperiode 2021-2027 abzuwarten. In 2017 wurde vom Bundeswirtschaftsministerium das Modellvorhaben „Unternehmen Revier“ zur Strukturanpassung in den vier deutschen Braunkohlebergbauregionen gestartet. Hiermit werden Ideen- und Projektwettbewerbe für die Strukturentwicklung im Lausitzer Revier, dem Mitteldeutschen Revier, dem Rheinischen Revier und dem Helmstedter Revier mit jährlich 4 Mio. Euro aus dem Energie- und Klimafonds gefördert.

Neben den Förderinstrumenten der Wirtschaftsförderung werden Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bereitgestellt.

Im April 2018 startete der Projektauftrag "Regio.NRW" mit den Säulen "Innovation und Transfer" sowie "Wirtschaftsflächen", um innovative Potenziale in den Regionen zu heben und und die Standortqualität in NRW zu verbessern<sup>216</sup>.

Eine dauerhafte Fortführung des Programms wurde 2016 beschlossen. Da das Programm aktuell für die nächsten 20 Jahre überzeichnet ist, bleibt abzuwarten, ob und wann z.B. verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz außerhalb des heutigen Industriestandortes finanzierbar sind.

### **9.6.2. Förderfähige Tatbestände**

Die Wiedernutzbarmachung von Flächen bzw. Erschließung neuer Flächen für Gewerbe- und Industriegebiete beinhaltet Maßnahmen, die unter gewissen Voraussetzungen förderfähig sein können.

---

<sup>216</sup> <https://www.efre.nrw.de/wege-zur-foerderung/projektauftrufe/regionrw/>

Die Kosten zur Beseitigung / Sicherung von Altlasten sowie der Abbruch und die Herichtung sind grundsätzlich förderfähig. Sofern ermittelbar, sind diese Kosten gemäß den Leitlinien der Umweltpolitik jedoch nach dem Verursacherprinzip von dem zu tragen, der sie herbeigeführt bzw. verursacht hat.

Laut RWE besteht seitens des Gesetzgebers keine Rückbaupflicht für die heutigen Kraftwerksanlagen. Es ist somit ein Verhandlungspunkt einer möglichen künftigen Projektgesellschaft, wer den Rückbau der Kraftwerksanlagen ausführt und bis zu welcher Höhe RWE die Kosten hierfür übernimmt, bzw. wie die anteiligen Erlöse dieser Flächen verrechnet werden.

Sowohl die innere Erschließung als auch die verkehrliche Anbindung an das überregionale Straßen- und Schienenverkehrsnetz bilden einen förderfähigen Tatbestand, sofern die Erschließungsanlagen nach Fertigstellung öffentlich gewidmet werden.

Mit der Zielsetzung einer Vernetzung der regionalen Grünzüge sowie der Gliederung und städtebaulichen Aufwertung des Areals stellt die Herstellung der öffentlichen Grünflächen nach bisheriger Förderpraxis einen Fördertatbestand dar. Kosten für ökologische Ausgleichsmaßnahmen sind nach bisheriger Praxis ebenfalls förderfähig.

Da die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur von Energie und Wasser, mit Ausnahme der Regenwasserentwässerung, über Gebühren refinanzierbar ist, sind die Herstellungskosten aus Eigenmitteln zu finanzieren.

Daneben sind nicht-investive Maßnahmen, wie Planungs- und Beratungsleistungen, die Erstellung von Machbarkeitsstudien oder integrierten regionalen Entwicklungskonzepten, die im Kontext der Wiederaufbereitung der Fläche stehen, förderbar. Der Grunderwerb ist je nach Förderprogramm eine zumindest in Teilen förderfähige Maßnahme.

### **9.6.3. Empfehlung**

Das Operationelle Programm EFRE NRW ist Basis der EU-Förderperiode 2014-2020. Die zuvor genannten Förderprogramme werden mit Inkrafttreten der neuen Förderperiode ab 2021 überarbeitet.

Derzeit wird auf EU-, Bundes- und Landesebene an neuen Förderinstrumenten gearbeitet. Ein wichtiger Baustein für die heutigen Braunkohleregionen wird die Bereitstellung eines Instrumenten-Mixes, der wirtschaftlichen Entwicklung, Strukturwandel, Sozialverträglichkeit und Klimaschutz zusammenbringt.

Sofern sich nach Vorlage aller Kosten abzeichnet, dass die Aufwendungen für eine nachhaltige Entwicklung die prognostizierten Einnahmen übersteigen, sollte zur abschließenden Klärung, ob und welche Förderprogramme in Anspruch genommen werden, ein Gespräch mit dem Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW (MWIDE) geführt werden.

#### **Eckpunkte Handlungsempfehlungen:**

- Die untersuchten Flächen lassen sich in drei Teilabschnitte: Standort Weisweiler – Erweiterung IGP, Standort Stolberg – Euregio Railport und Standort Weisweiler – neues GE-/ GI Gebiet am Kraftwerksstandort mit Umfeld gliedern.
- Die Abschnitte 1 und 2 können kurzfristiger in die Entwicklung gebracht werden als das zuletzt genannte Gebiet.
- Auch dabei sind – insbesondere am Standort Stolberg – weitere Fragen vor allem im Hinblick auf die Voraussetzungen und Auswirkungen in den Trassen von Schiene und Straße zu berücksichtigen.
- Eine weitere Standortprofilierung -auch im interkommunalen und regionalen Konsens- ist notwendig.
- Die verkehrliche Situation muss dabei weiter thematisiert und untersucht werden.
- Kosten und Finanzierungen müssen dabei weiter spezifiziert werden.
- Für die Umsetzung der hier skizzierten Maßnahmen ist die frühzeitige Schaffung einer geeigneten Organisationsstruktur wichtig; diese kann vorlaufend zu weiteren Entscheidungsprozessen auch informell sein.





## 10. Ausblick

Die hier vorliegende Machbarkeitsstudie für Flächen im Umfeld des Kraftwerks Weisweiler in der Stadt Eschweiler und am Rand der Gemeinde Inden sowie am Bahnhof Stolberg in der Kupferstadt Stolberg zeigt erhebliche Entwicklungspotenziale für Industrie- und Gewerbeflächen auf. Am Standort Weisweiler liegen diese bei rd. 193,7 ha Gewerbe- und Industriefläche; am Standort Stolberg sind rd. 43,6 ha Gewerbe- und Industrieflächen aktivierbar bzw. reaktivierbar. Diese Flächen stehen der Region für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung zur Verfügung stehen. Nach heutigen Prognosen können damit an beiden Standorten rund 10.000 Arbeitsplätze angesiedelt werden, um positive Effekte im laufenden Prozess des Strukturwandels zu erreichen.

- Am Standort Weisweiler wird das Themenspektrum Energie/ Produktion und Logistik relevant sein. Dabei ist zukunftsorientierte Bildung und Forschung, z.B. durch die Zusammenarbeit mit der RWTH Aachen, seitens der beteiligten Akteure ausdrücklich erwünscht.

Die Ausgangsvoraussetzungen am heutigen Energieproduktionsstandort sind dazu hervorragend. Nun gilt es die neuen Nutzungen in gemeinsamen Prozessen und Anstrengungen weiter vorzubereiten und umzusetzen. Lagegunst, erfahrene und gesprächsbereite Kooperationspartner sowie regionale und landesweite Strahlkraft untermauern deutlich die Bedeutung dieses Standortes.

- Für den Standort Stolberg werden in der Studie Perspektiven im Ausbau zum Containerterminal / Güterverteilzentrum inkl. Mehrwert-Logistik- und Gewerbeansiedlungen im Bahnhofsumfeld gesehen

Die Ausgangsvoraussetzungen im Hinblick auf Lage, Flächenzuschnitte und Klärungsbedarfe sind hier differenziert zu betrachten. Erste Ansätze für die perspektivisch gewünschten Nutzungen bestehen bereits. Engagierte Kooperationspartner aus Kommune und Wirtschaft wirken hier zusammen. Notwendige, komplexe Genehmigungsverfahren und -prozesse benötigen ggf. lange Vorlauf- und Abstimmungszeiten.

Beide Standorte passen mit den ihnen nun zugeordneten Entwicklungsszenarien und Nutzungskonzepten in die definierten Zukunftsmärkte und Cluster der Region. Produktion der Zukunft, Energie 4.0 und intelligente Mobilität sind Leitbranchen in der Region Aachen und im Inland. Das Querschnittsthema Digitalisierung mit absehbaren Veränderungen in Arbeitswelten und -prozessen wird heute bereits konstruktiv mitgedacht.

Frühzeitig machten die beteiligten Akteure ihr gemeinsames Ziel deutlich, frühzeitig Flächen in die Umnutzung zu bringen, um schon jetzt spätere Arbeitsplatzverluste auszugleichen. Diese Möglichkeit ist am Standort Weisweiler über das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet „Am Grachtweg“ hinausgehend durch den Bereich „Erweiterung IGP-Weisweiler“ gegeben. Dieser ist bereits heute zu großen Teilen entwicklungsfähig und vermarktbar. Am Standort Stolberg sind die Flächen im „Camp Astrid“ bereits in der Vermarktung. Ausbaumaßnahmen im Personennahverkehr sowie im Güterverkehr werden bereits von den Zuständigen vorangetrieben, um die notwendigen Grundvoraussetzungen für die angestrebten Nutzungen im Bahnhofsumfeld zu schaffen.

Die konkrete Verbindung beider Standorte im Rahmen eines möglichen gemeinsamen Nutzungsszenarios konnte – insbesondere wegen lang andauernder Planungshorizonte und notwendiger Genehmigungsverfahren mit Vorlaufzeiten - noch nicht formuliert werden. Synergien zwischen den beiden untersuchten Standorten Weisweiler und Stolberg können im Falle der Realisierung der angestrebten Terminalnutzung in Stolberg entstehen.

Die Aufgaben in den nun im Weiteren anstehenden Prozessen liegen in der kontinuierlichen weiteren Standortprofilierung / Vermarktungsstrategie am Standort Weisweiler sowie in der weiteren Betrachtung verkehrstechnischer Bedarfe und Auswirkungen durch die geplanten Nutzungen, vor allem am Standort Bahnhof Stolberg. Hier wurden bereits durch die Konsortialpartner der IRR die Weiterführung / Konkretisierung verkehrsgutachterlicher Untersuchungen sowie die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes diskutiert. Des Weiteren soll auf Basis dieser Studie ein Fachbeitrag zum Regionalplan erstellt werden.

Die hier als Grundlagen erarbeiteten Vorschläge können nur in einer gemeinsamen Anstrengung und Abstimmung der am Prozess beteiligten Akteure weiter konkretisiert und in die Umsetzung gebracht werden. Die erste Vision braucht für eine Realisierung

starke strategische Partner, die großen Flächeneigentümer, wie RWE Power und EVS, sowie die Belegheitskommunen.

Die weitere Flächenentwicklung muss mit den Bestrebungen des Landes, der Region und den Zielen der im einzelnen betroffenen Kommunen im Einklang stehen. Unterhalb der bereits im vorausschauenden Strukturwandel bestehenden Einrichtungen, wie IRR und indeland GmbH, die sich jeweils um räumlich deutlich größere Teilbereiche kümmern, könnte für das Projekt Eschweiler – Inden – Stolberg ein kontinuierlicher, informeller „Runder Tisch“ als Anker und Begleitgremium für die nun anstehenden Aufgaben eingesetzt werden. Geschäftsführung, Moderation, Projektmanagement, Aufgaben u.a. müssten nun konkret – und möglichst längerfristig verbindlich - festgelegt werden.

Allen Beteiligten danken wir für Ihre Mitwirkungsbereitschaft.

NRW.URBAN GmbH & Co. KG, Redaktionsschluss Düsseldorf, 30.04.2018





# 11. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozessablauf (NRW.URBAN 2017)	17
Abbildung 2: Gewerbe- und Industrieflächen Eschweiler (siehe FN 40)	29
Abbildung 3: Fläche Elektrowerk Weisweiler (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)	30
Abbildung 4: Kraftwerk Weisweiler (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)	30
Abbildung 5: Blick auf den Tagebau Inden (Quelle: NRW.URBAN März 2018)	31
Abbildung 6: gisTRA Inden – GE- und GI-Gebiet „Am Grachtweg“ rot dargestellt (siehe FN 57)	33
Abbildung 7: Gewerbeflächen in Stolberg (Quelle siehe FN 63)	36
Abbildung 8: Gewerbegebiet "Camp Astrid" (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)	36
Abbildung 9: Eisenbahnentwicklung im 19. Jh. in Stolberg	37
Abbildung 10: Das Streckennetz der EVS, Stand: Januar 2018	38
Abbildung 11: Rheinisches Revier (Quelle: RWE 2014)	42
Abbildung 12: Lage im Raum (NRW.URBAN Feb. 2018)	43
Abbildung 13: Untersuchungsraum Standort Weisweiler (NRW.URBAN Feb. 2018)	44
Abbildung 14: MVA Weisweiler (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)	45
Abbildung 15: Bereits in Nutzung befindliche Gebiete - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Apr. 2018)	46
Abbildung 16: IGP Eschweiler (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)	47
Abbildung 17: Gewerbegebiet "In der Krause" (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)	47
Abbildung 18: Untersuchungsraum Standort Stolberg (NRW.URBAN Sep. 2017)	48
Abbildung 19: Luftbild - Standort Stolberg (Quelle: Luftbildschrägaufnahme Opterix)	49
Abbildung 20: Interviewpartner Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN Juni 2017)	50
Abbildung 21: denkbare Nutzungsziele Standort Weisweiler - Einschätzungen aus Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)	52
Abbildung 22: denkbare Nutzungsziele Standort Stolberg - Einschätzungen aus Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)	52
Abbildung 23: auszuschließende Nutzungen Standort Weisweiler - Einschätzungen aus Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)	53
Abbildung 24: positive Folgewirkungen durch die Standortentwicklung - Einschätzungen aus Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)	54
Abbildung 25: Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Entwicklungen - Einschätzungen aus Schlüsselpersoneninterviews (NRW.URBAN April-Mai 2017)	55
Abbildung 26: Eindrücke 1. Werkstatt (NRW.URBAN Juni 2017)	57
Abbildung 27: Auszug aus dem LEP NRW (Quelle siehe FN 87)	59
Abbildung 28: Ausschnitt aus Regionalplan - Teilabschnitt Region Aachen (NRW.URBAN Okt. 2017)	60
Abbildung 29: Flächennutzungsplan Weisweiler (NRW.URBAN Apr. 2018)	61
Abbildung 30: Übersicht Bebauungspläne Standort Weisweiler (NRW.URBAN Jan. 2018)	62
Abbildung 31: Bebauungsplan Nr. 200	63
Abbildung 32: Bebauungsplan Nr. 200 2. Änd.	63
Abbildung 33: Bebauungsplan Nr. 201	64
Abbildung 34: Bebauungsplan Nr. 202	64
Abbildung 35: Bebauungsplan Nr. 203	64
Abbildung 36: Bebauungsplan Nr. 204	64
Abbildung 37: Bebauungsplan Nr. 205	65
Abbildung 38: Bebauungsplan Nr. 206	66
Abbildung 39: Bebauungsplan Nr. 262 & Nr. 30	67
Abbildung 40: Bebauungsplan Nr. 242	68
Abbildung 41: Bestandsplan/ Nutzungen Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	70
Abbildung 42: Verkehrliche Erschließung - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Nov. 2017)	71
Abbildung 43: Bahnanschluss - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Feb. 2018)	72
Abbildung 44: Kanalplan - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	74
Abbildung 45: Hochspannungsleitungen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Sep. 2017)	76
Abbildung 46: Hauptleitungen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	77
Abbildung 47: Auffüllbereiche und Altlasten - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	79
Abbildung 48: Lokalklima / Durchlüftung - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Jan. 2018)	85

Abbildung 49: Geschützte Landschaft und planungsrelevante Arten (NRW.URBAN März 2018)	88
Abbildung 50: Entwicklungsziele Landschaftsplan – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Jan. 2018)	92
Abbildung 51: Ausschnitt Regionalplan (NRW.URBAN Okt. 2017)	94
Abbildung 52: Ausschnitt Flächennutzungsplan Stolberg (NRW.URBAN Apr. 2018)	95
Abbildung 53: Bebauungsplan Nr. 128	96
Abbildung 54: Nutzungsplan - Standort Stolberg (NRW.URBAN Jan. 2018)	98
Abbildung 55: verkehrliche Erschließung - Standort Stolberg (NRW.URBAN Nov. 2017)	100
Abbildung 56: Entwässerung - Standort Stolberg (NRW.URBAN Dez. 2017)	101
Abbildung 57: Hochspannungsleitungen - Standort Stolberg (NRW.URBAN Sep. 2017)	102
Abbildung 58: Hauptleitungen - Standort Stolberg (NRW.URBAN Sep. 2017)	103
Abbildung 59: Bergbau - Standort Stolberg (NRW.URBAN Okt. 2017)	104
Abbildung 60: Altlasten und Altlastenverdachtsflächen - Standort Stolberg (NRW.URBAN Sep. 2017)	105
Abbildung 61: Lokalklima / Durchlüftung - Standort Stolberg (NRW.URBAN Jan. 2018)	108
Abbildung 62: Geschützte Landschaft und planungsrelevante Arten – Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	111
Abbildung 63: Entwicklungsziele Landschaftsplan - Standort Stolberg (NRW.URBAN Jan. 2018)	112
Abbildung 64: Potenzialflächen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Nov. 2017)	134
Abbildung 65: Flächenverfügbarkeit - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Nov. 2017)	135
Abbildung 66: Potenzialflächen - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	137
Abbildung 67: Flächenverfügbarkeit - Standort Stolberg (NRW.URBAN Jan. 2018)	138
Abbildung 68: Szenario A - Verkauf nach Verfügbarkeit – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	140
Abbildung 69: Szenario A - Verkauf nach Verfügbarkeit - Standort Stolberg (NRW.URBAN Okt. 2017)	142
Abbildung 70: Szenario C - Begrenzung Siedlungskörper - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	145
Abbildung 71: Szenario C - Freiraumvernetzung - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	147
Abbildung 72: Szenario C - Gleisanschluss - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	148
Abbildung 73: Szenario C – Potenzialflächen Logistik – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	149
Abbildung 74: Szenario C - Gesamtübersicht inkl. Potenzialflächen Wohnen – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	151
Abbildung 75: Szenario C – Potenzial Logistikflächen – Standort Stolberg (NRW.URBAN Okt. 2017)	152
Abbildung 76: Szenario D – Ausweitung Energieerzeugung- Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	153
Abbildung 77: Szenario D – Gesamtübersicht – Standort Weisweiler (NRW.URBAN Okt. 2017)	154
Abbildung 78: Eindrücke 2. Werkstatt (NRW.URBAN Nov. 2017)	156
Abbildung 79: Potenzialflächen gem. Szenario D - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	160
Abbildung 80: Potenzialflächen gem. Szenario D die nicht weiter betrachtet wurden - Standort Weisweiler NRW.URBAN März 2018)	161
Abbildung 81: Neue Potenzialflächen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	162
Abbildung 82: Potenzialflächen gem. Nutzungskonzept (NRW.URBAN März 2018)	162
Abbildung 83: Restriktionen und Einschränkungen - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	163
Abbildung 84: Kategorisierung Baufelder - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	164
Abbildung 85: Städtebauliches Konzept Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	166
Abbildung 86: Nutzungsanordnung - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	168
Abbildung 87: GuD-KW Alternative 1 - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	170
Abbildung 88: GuD-KW Alternative 2 - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	170
Abbildung 89: Integriertes Grünkonzept - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Apr. 2018)	176

Abbildung 90: Entwicklungsgeschwindigkeit und Flächenangebot - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	178
Abbildung 91: Arbeitsplätze nach Branche - Standort Weisweiler (NRW.URBAN März 2018)	181
Abbildung 92: Entwicklungsgeschwindigkeit vs. Arbeitsplätze - Standort Weisweiler	183
Abbildung 93: Potenzialflächen gem. Szenario C - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	190
Abbildung 94: Verfügbare Flächen Camp Astrid und Reduktion Szenario C - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	191
Abbildung 95: Potenzialflächen gem. Nutzungskonzept - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	192
Abbildung 96: Restriktionen - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	193
Abbildung 97: Städtebauliches Konzept - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	194
Abbildung 98: Nutzungsanordnung - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	195
Abbildung 99: Integriertes Grünkonzept - Standort Stolberg (NRW.URBAN Apr. 2018)	198
Abbildung 100: Entwicklungsgeschwindigkeit und Flächenangebot - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	199
Abbildung 101: neue Arbeitsplätze nach Branchen - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	200
Abbildung 102: Entwicklungsgeschwindigkeit vs. Arbeitsplätze - Standort Stolberg (NRW.URBAN März 2018)	201
Abbildung 103: Eindrücke 3. Werkstatt (NRW.URBAN März 2018)	209
Abbildung 104: Entwicklungsgebiete - Standort Weisweiler (NRW.URBAN Apr. 2018)	212
Abbildung 105: Entwicklungsgebiet - Standort Stolberg (NRW.URBAN Apr. 2018)	213





## 12. Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Klimadaten Standort Weisweiler	83
Tabelle 2: Mittlere Windgeschwindigkeiten in m/s (Messzeitraum 1981-2010)	84
Tabelle 3: Klimadaten Standort Stolberg	107
Tabelle 4: Mittlere Windgeschwindigkeiten in m/s (Messzeitraum 1981-2010)	107
Tabelle 5: Bewertungsschema der Entwicklungszeiträume (NRW.URBAN)	136



## 13. Anlagenverzeichnis

Die Anlagen befinden sich im Anlagenband zur Machbarkeitsstudie mit dreistufigem Werkstattverfahren zur Entwicklung des Industriedrehkreuzes Weisweiler – Inden – Stolberg.



## 14. Literaturverzeichnis

Aachener Verkehrsverbund GmbH (2017): Aktuelles. Neuigkeiten. Spatenstich für Modernisierung des Bahnhofs Stolberg erfolgt. <https://avv.de/de/aktuelles/neuigkeiten/spatenstich-fuer-modernisierung-des-bahnhofs-stolberg-erfolgt>

Aachener Zeitung (2016-2018):

<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/region/leerstehendes-city-center-ralf-schumacher-investiert-millionen-1.1719776>

<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/eschweiler/zweiter-platz-im-dorf-wettbewerb-auf-roehe-wartet-noch-ein-bisschen-arbeit-1.1787270>

<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/stolberg/stolberg-als-hafen-terminal-mitten-in-der-voreifel-1.1699854>

<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/eschweiler/industrie-und-gewerbepark-firmen-stehen-schon-in-den-startloechern-1.1298813>

<http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/stolberg/die-euregiobahn-wird-unter-strom-gesetzt-1.1817021>

<http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/dueren/64-hektar-gewerbe-und-industriegebiet-fuer-langerwehe-1.1829720>

<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/dueren/kooperation-neues-gewerbegebiet-fuer-langerwehe-erschliessen-1.1644561>

<http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/nordkreis/der-immobilienmarkt-in-der-staedteregion-boomt-1.1846619>

<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/stolberg/der-euregio-railport-nimmt-fahrt-auf-1.1747422>

AGIT mbH (2014): Gewerbeflächenentwicklung der Region Aachen. Aachen.

AGIT mbH (2018): The Locator. Settle in the heart of europe. [http://the-locator.eu/72EMR\\_Frontend/businessparks.xhtml;jsessionid=3A7C6976145C178A051670C7178FFF37.tomcatProdA](http://the-locator.eu/72EMR_Frontend/businessparks.xhtml;jsessionid=3A7C6976145C178A051670C7178FFF37.tomcatProdA)

AGIT mbH (2018): Eschweiler. <http://www.gistra.de/AGIT-GISTRA/main.xhtml?lang=de>

AGIT mbH (2018): Stolberg. <http://stolberg.gistra.de/AGIT-GISTRA/main.xhtml?lang=de>



AGIT mbH (2018): Städteregionsweites Gewerbeflächenkonzept. Aachen.

AGIT mbH (o.J.): Unsere Aufgabe. <http://www.agit.de/de/ueber-uns.html>

Amprion GmbH (o.J.): Projektbeschreibung Alegro. <https://www.amprion.net/Netzausbau/Aktuelle-Projekte/ALEGrO-Deutschland-Belgien/>

Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne in NRW (o.J.): Historische Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen. Historischer Stadtkern Stolberg. <http://www.historische-ortskerne-nrw.de/Stadtkerne/portrait.php?stadt=48>

ATC – Aldenhoven Testing Center of RWTH Aachen University GmbH (2018): Home. Aldenhoven. <http://www.campus-aldenhoven.de/>

Auto Heinen GmbH (o.J.): Unternehmen. Bad Münstereifel. <http://www.autoheinen.de/index.html>

Bamps, B. (2013): EMR 2020. Eine Zukunftsstrategie für die Euregio Maas-Rhein. Hasselt, Belgien.

Bezirksregierung Köln (o.J.): Leistungen. Abteilung 3. Dezernat 32. Braunkohleplanung. Braunkohlepläne. Braunkohlenplan Inden I. [https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/braunkohlenplanung/braunkohlenplaene/plan\\_inden/index.html](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/braunkohlenplanung/braunkohlenplaene/plan_inden/index.html)  
[https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/braunkohlenplanung/braunkohlenplaene/plan\\_inden\\_teilabschnitt\\_zwei/index.htm](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/braunkohlenplanung/braunkohlenplaene/plan_inden_teilabschnitt_zwei/index.htm)

Bezirksregierung Köln (2015): Regionale Perspektiven für die Planungsregion Köln. [https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionale\\_perspektiven.pdf](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionale_perspektiven.pdf)

BMW AG (o.J.): Werk Dingolfing. Unser Werk. <https://www.bmwgroupwerke.com/dingolfing/de/unser-werk/standortinfos.html>

B-PLAN Büro für sozialwissenschaftliche Analysen und Planungen Dr. Joussem (2016): Projekt – Integration von Flüchtlingen im Quartier Eschweiler-West. <http://www.eq-west.de/pages/projekt.php>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2014): Räumliche Organisation des Güterverkehrs. Bonn.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2014): Verkehrsbild Deutschland. Regionale Analysen durch Data-Mining. Bonn.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2016): ExWoSt-Informationen 49/1. Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten. Ein ExWoSt-Forschungsfeld. Bonn.

■ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2017): BBSR-Online-Publikation Nr. 06/2017. Der Markt für Wohn- und Wirtschaftsimmobilien in Deutschland. Ergebnisse des BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt Nr. 16 (1. Hj. 2016). Bonn.

■ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2017): ExWoSt-Information 49/2. Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten – Erfahrungen aus dem Ausland. Ein ExWoSt-Forschungsfeld. Bonn.

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.): Bundesberggesetz (BbergG). <https://www.gesetze-im-internet.de/bbergg/BJNR013100980.html>

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (2013): Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS). Energie auf neuen Wegen. Berlin.

■ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Handlungsoptionen der Stadtentwicklung im Spannungsfeld von Globalisierung und regionaler Wertschöpfung. Vernetzung metropolitaner Städte und Regionen untereinander und/oder mit dem Umland?. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2015): Räumlich differenzierte Flächenpotentiale für erneuerbare Energien in Deutschland. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2016): Nationaler Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe als Teil der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2016): Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2014. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2016): Verkehrsverflechtungsprognose 2030 und deren zugrundeliegenden regionalen Strukturdaten. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Korridormanagement. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze-korridormanagement.html>

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hg.) (2017): Bündnis „Zukunft der Industrie“. Eine Zwischenbilanz (2015-2017) – gemeinsam den Wandel gestalten!. Für eine starke, nachhaltige und beschäftigungsintensive Industrie am Standort Deutschland. Berlin.

Bundesnetzagentur (2018): [https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service-Funktionen/Beschlusskammern/1BK-Geschaeftszeichen-Datenbank/BK10-GZ/2017/2017\\_0001bis0999/2017\\_0300bis0399/BK10-17-0368/BK10-17-0368\\_Z\\_04g\\_Infrastrukturbeschreibung\\_Download\\_BF.pdf?blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service-Funktionen/Beschlusskammern/1BK-Geschaeftszeichen-Datenbank/BK10-GZ/2017/2017_0001bis0999/2017_0300bis0399/BK10-17-0368/BK10-17-0368_Z_04g_Infrastrukturbeschreibung_Download_BF.pdf?blob=publicationFile&v=2)

Bundesnetzagentur (2018): [https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service-Funktionen/Beschlusskammern/1BK-Geschaeftszeichen-Datenbank/BK10-GZ/2017/2017\\_0001bis0999/2017\\_0300bis0399/BK10-17-0367/BK10-17-0367\\_Z\\_Anlage\\_04k%20SNB-AT%202019\\_bf.pdf?blob=publicationFile&v=5](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service-Funktionen/Beschlusskammern/1BK-Geschaeftszeichen-Datenbank/BK10-GZ/2017/2017_0001bis0999/2017_0300bis0399/BK10-17-0367/BK10-17-0367_Z_Anlage_04k%20SNB-AT%202019_bf.pdf?blob=publicationFile&v=5)

Büro für Regionale Strukturentwicklung und Wirtschaftsförderung Prof. Dr. Michael Gramm (2013): Wirtschaftliche Effekte eines Güterverkehrs- und Verteilzentrums (Vorbahnhof) für die Stadt Düren. Endbericht. Jülich.

BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH / Intraplan Consult GmbH / Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG / Planco Consulting GmbH (Hg.) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Zusammenfassung der Ergebnisse. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Freiburg / München / Aachen / Essen.

BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH / Intraplan Consult GmbH / Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG / Planco Consulting GmbH (Hg.) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht. Im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Freiburg / München / Aachen / Essen.

■ Camp Astrid GmbH & Co. KG (o.J.): Grundstücksangebot. [http://www.camp-astrid.net/qas/M0023\\_Startseite.html](http://www.camp-astrid.net/qas/M0023_Startseite.html)

Camp Astrid GmbH & Co. KG (2015): Camp Astrid – Der Standort. Stolberg

■ Camp Astrid GmbH & Co. KG (2015): Grundstücksangebote. Stolberg. [http://www.camp-astrid.net/qas/M0023\\_Das\\_Grundstuecksangebot.html](http://www.camp-astrid.net/qas/M0023_Das_Grundstuecksangebot.html)

■ Carpus + Partner AG (2018): Brainergy Park. Innovationsplattform Zukunft. Aachen.

CDU Nordrhein-Westfalen / FDP Nordrhein-Westfalen (2017): Koalitionsvertrag für Nordrhein-Westfalen 2017-2022. NRWKoalition. [https://www.cdu-nrw.de/sites/default/files/media/docs/nrwkoalition\\_koalitionsvertrag\\_fuer\\_nordrhein-westfalen\\_2017\\_-\\_2022.pdf](https://www.cdu-nrw.de/sites/default/files/media/docs/nrwkoalition_koalitionsvertrag_fuer_nordrhein-westfalen_2017_-_2022.pdf)

■ DEBRIV Bundesverband Braunkohle (2016): Braunkohle in Deutschland. Daten und Fakten 2016. <http://www.rwe.com/web/cms/mediablob/de/3769478/data/76904/2/rwe-power-ag/energietraeger/braunkohle/DEBRIV-Bundesverband-fuer-Braunkohle-Braunkohle-in-Deutschland-Daten-und-Fakten-2016.pdf>

Deutscher Planungsatlas, Band I, Nordrhein-Westfalen, Lieferung 3, Vegetation – Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1972

Deutsches Institut für Urbanistik (2017): Kurzstudie zu kommunalen Standortfaktoren. Ergebnisse auf Grundlage der Daten des Difu-Projektes „Koordinierte Unternehmensbefragung“. Im Auftrag von KfW Bankengruppe. Berlin.

[https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Studien-und-Materialien/KfW\\_Kurzstudie\\_Standortfaktoren\\_final.pdf](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Studien-und-Materialien/KfW_Kurzstudie_Standortfaktoren_final.pdf)

digitalHUB Aachen e.V. (2017): Aachen digitalisiert! Seien Sie dabei!  
<https://aachen.digital/>

DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2014): Braunkohleausstieg – Gestaltungsoptionen im Rahmen der Energiewende. Berlin.

[https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw\\_01.c.471589.de/diwkompakt\\_2014-084.pdf](https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.471589.de/diwkompakt_2014-084.pdf)

Dr.-Ing. Bernd Wuschansky (2015): Interkommunale Gewerbegebiete und regionale Gewerbeflächenentwicklung als zukunftsgerichtete Strategie. Grundlagen, Organisationsformen, Finanzierung, Förderung, Vermarktung. Erfahrungsaustausch Interkommunale Gewerbegebiete. Essen.

DSK – Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft (2011): Kupferstadt Stolberg – Entwicklungskonzept Talachse Innenstadt. Im Auftrag der Kupferstadt Stolberg. Bonn.

EEFA – Energy Environment Forecast Analysis GmbH & Co. KG (2010): Bedeutung der rheinischen Braunkohle – sektorale und regionale Beschäftigungs- und Produktionseffekte. Untersuchung im Auftrag der RWE Power AG. Münster / Berlin.

EG indeland GmbH (2012): Rahmenplan Indesee. Erläuterungsbericht und Rahmenplan. Düren.

EG indeland GmbH (2012): Strukturentwicklung indeland. Ein gemeinschaftliches Projekt zur Mobilisierung regionaler Kompetenzen. Düren.

EG indeland GmbH (Hg.) (2015): Mastepan 2030. Düren. [http://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23\\_Masterplan-indeland.pdf](http://www.indeland.de/assets/userfiles/Downloads/1-2015-03-23_Masterplan-indeland.pdf)



EG indeland GmbH (o.J.): Entdecken. indeland. <http://www.indeland.de/entdecken/indeland>

e.GO Mobile AG (2018): Aktuelles. Aachen. <http://e-go-mobile.com/>

Elektrowerk Weisweiler GmbH (o.J.): <http://www.elektrowerk.de/>

empirica ag (2017): Herausforderungen und Perspektiven für den deutschen Wohnungsmarkt. Berlin. <https://www.empirica-institut.de/impressum-datenschutz/>

■ Eschweiler Geschichtsverein e.V. (2017): EGV Mediathek Braunkohle. Braunkohlekraftwerk und Brikettfabrik in Weisweiler. <https://www.eschweilergeschichtsverein.de/mediathek/sliders/sls-kraftwerk.html>

Europäische Kommission (2005): Transeuropäisches Verkehrsnetz. TEN-V – vorrangige Achsen und Projekte 2005. Brüssel.

■ Europäische Kommission (2015): Rhine Alpine. Work Plan of the European Coordinator. Brüssel.

EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (o.J.): Unternehmen. Chronologie. <https://www.evs-online.com/sites/geschichte.htm>

EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (o.J.): Unternehmen. Streckennetz. [https://www.evs-online.com/pics/fotos/Streckennetz\\_Stand180122.pdf](https://www.evs-online.com/pics/fotos/Streckennetz_Stand180122.pdf)

■ EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (o.J.): Unternehmen. <https://www.evs-online.com/sites/unternehmen.htm>

EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (o.J.): Visionen. <https://www.evs-online.com/sites/visionen.htm>

Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH (2017): Service ist unser Geschäft. Seit 60 Jahren. [http://www.fbg.de/broschuere/fbg\\_broschuere.pdf](http://www.fbg.de/broschuere/fbg_broschuere.pdf)

Flächenpool NRW (2015): Landesinitiative. Initiative des Landes NRW. <http://nrw-flaechenpool.de/landesinitiative/>

FOCUS Online (2017): Stadt Aachen. Der aktuelle Wohnungsmarktbericht 2016 liegt jetzt vor. [https://www.focus.de/regional/aachen/stadt-aachen-der-aktuelle-wohnungsmarktbericht-2016-liegt-jetzt-vor\\_id\\_7613094.html](https://www.focus.de/regional/aachen/stadt-aachen-der-aktuelle-wohnungsmarktbericht-2016-liegt-jetzt-vor_id_7613094.html)

Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen IIS (2015): Logistikimmobilien – Markt und Standort 2015. Erlangen.

Fraunhofer-Institut für Supply Chain Services SCS (2015): SCS Spezial Ausgabe 2015. Lage, Lage, Lage®. Netze planen, Standorte wählen, Schnittstellen und Prozesse organisieren. Nürnberg.

Freizeitzentrum Blaustein-See GmbH (o.J.): Vom Braunkohletagebau zum Blaustein-See. Der Tagebau „Zukunft West“ gehört der Vergangenheit an. <https://www.blausteinsee.com/vom-tagebau-zum-naherholungsgebiet/>

GASCADE Gastransport GmbH (2018): Die Gascade-Infrastruktur. <https://www.gascade.de/netzinformationen/>

Gemeinde Inden (o.J.): Allgemeines. Zahlen, Daten und Fakten. <http://www.gemeinde-inden.de/allgemeines/zdf/index.php>

Gemeinde Inden (o.J.): Der Indemann. [http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Indemann\\_neu\\_1\\_okt.pdf](http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Indemann_neu_1_okt.pdf) [http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Indemann\\_neu\\_2\\_okt.pdf](http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Indemann_neu_2_okt.pdf)

Gemeinde Inden (o.J.): Freizeitbegleiter indeland. [http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Freizeitbegleiter\\_doppelseitig.pdf](http://www.gemeinde-inden.de/bkf/downloads/Freizeitbegleiter_doppelseitig.pdf)

GeTeCe Eschweiler GmbH (2018): Überblick. <http://www.getece-eschweiler.de/portal/index.php?link=konzzept>

Gruner + Jahr GmbH & Co. KG (2018): Immobilien- und Mietpreise in Eschweiler. Hamburg. <https://www.capital.de/immobilien-kompass/eschweiler.html>

Gruner + Jahr GmbH & Co. KG (2018): Immobilien- und Mietpreise in Stolberg. Hamburg. <https://www.capital.de/immobilien-kompass/stolberg.html>

Gruner + Jahr GmbH & Co. KG (2018): Immobilien- und Mietpreise in Inden. Hamburg. <https://www.capital.de/immobilien-kompass/inden.html>

Handwerkskammer Aachen (2018): Unsere Aufgaben. Aachen. <http://www.hwk-aachen.de/ueber-uns/aufgaben-organisation.html>

Hans Achim Grube (Hg.) (o.J.): NACH NUTZUNG RE USE Kraftwerk Elbe Power plant Elbe in Vockerode Hans Heinrich Müller Preis 2006 Vattenfall Award. o.O.

Heinz Jahnen Pflüger (2012): Integriertes Handlungskonzept Eschweiler-West. Im Auftrag der Stadt Eschweiler. Aachen.

Heinz Jahnen Pflüger (2012): Wohnraumversorgungskonzept (WVK) Eschweiler-West. Im Auftrag der Stadt Eschweiler. Aachen.

Hochwasserrisikokarte Inde, HQ extrem – Bezirksregierung Köln, 12/2011

HP ECT Rotterdam (2017): Quick Scan Terminal Locations EUREGIO Railport. Stolberg.

IAT Institut Arbeit und Technik (2014): Gutachten an den Landtag Nordrhein-Westfalen. Präventiver Strukturwandel. Strukturpolitische Möglichkeiten für die Innovationsregion Rheinisches Revier. Gelsenkirchen.

IfM Bonn – Institut für Mittelstandsforschung (o.J.): KMU-Definition der Europäischen Kommission. Bonn. <https://www.ifm-bonn.org/definitionen/kmu-definition-der-eu-kommission/>

Ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH / Montenius Consult / RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten (Hg.) (2014): Innovative freizeitwirtschaftliche Entwicklung im Revier (IRR). o.O.

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (2011): trends. Interkommunale und regionale Gewerbeflächenentwicklung als zukunftsgerichtete Strategie. Dortmund.

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung GmbH (2011): Interkommunale Gewerbegebiete in Deutschland. Grundlagen und Empfehlungen zur Planung, Förderung und Finanzierung, Organisation, Vermarktung – 146 Projektbeschreibungen und abgeleitete Erkenntnisse. Dortmund.

Industriemuseen Euregio Maas-Rhein (o.J.): Die Braunkohle-Industrie AG Zukunft. [http://industriemuseen-emr.de/de\\_DE/braunkohle-industrie](http://industriemuseen-emr.de/de_DE/braunkohle-industrie)

Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen (2017): Die Bedeutung der Logistik in der Region Aachen. Aachen.

Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen (2018): Standortpolitik. Industrie in Zahlen. Aachen. [https://www.aachen.ihk.de/standortpolitik/Standort\\_Region\\_Aachen/Daten\\_Zahlen\\_Fakten/Industrie-in-Zahlen/2682070](https://www.aachen.ihk.de/standortpolitik/Standort_Region_Aachen/Daten_Zahlen_Fakten/Industrie-in-Zahlen/2682070)

Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen (2018): Für Unternehmen. Verkehr. Logistikregion Aachen. Interreg-Projekt. Aachen. [https://www.aachen.ihk.de/zielgruppen2/unternehmen/branchen/Verkehr/logistikregion\\_aachen/gate4logistics/606850](https://www.aachen.ihk.de/zielgruppen2/unternehmen/branchen/Verkehr/logistikregion_aachen/gate4logistics/606850)

Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen (2018): Arbeitsmarkt 2005-2017. Aachen. [https://www.aachen.ihk.de/blob/aciik24/standortpolitik/downloads/605160/b01fc19bddf66abf82548ca2e45d4fef/arbeitslosenquote\\_seit\\_2005-data.pdf](https://www.aachen.ihk.de/blob/aciik24/standortpolitik/downloads/605160/b01fc19bddf66abf82548ca2e45d4fef/arbeitslosenquote_seit_2005-data.pdf)

Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen (2018): Aufgaben und Leistungen. Aachen. [https://www.aachen.ihk.de/servicemarken/ueber\\_uns/Aufgaben/597726](https://www.aachen.ihk.de/servicemarken/ueber_uns/Aufgaben/597726)

Industrie- und Handelskammer (IHK) – Initiative Rheinland (2009): Verkehrsentwicklung Rheinland 2025. „Was passiert, wenn nichts passiert?“. Bonn.

Industrie- und Handelskammer (IHK) – Initiative Rheinland (2010): Positionspapier. Stadtentwicklung und Mobilität im Rheinland 2025. Bonn.

Industrie- und Handelskammer (IHK) – Initiative Rheinland (2011): Schienenverkehr im Rheinland 2025. Was zu tun ist!. Bonn.

Industrie- und Handelskammer (IHK) – Initiative Rheinland (2014): Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die Wettbewerbsfähigkeit des Rheinlands. Verkehrsleitbild Rheinland 2014. Bonn.

Industrie- und Handelskammer (IHK) – Initiative Rheinland (2016): Bedeutung der ZARA-Häfen für das Rheinland – Verkehrspolitische Handlungsbedarfe – . Bonn.

Industrie- und Handelskammer (IHK) – Initiative Rheinland (2016): In der Mitte Europas – Tor in die Welt. Auf dem Weg zur Metropolregion Rheinland. Düsseldorf.

■ Industrie- und Handelskammer (IHK) – Initiative Rheinland (2016): Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die Wettbewerbsfähigkeit der Region. Verkehrsleitbild Rheinland 2016. Aachen.

Industrie- und Handelskammer (IHK) Köln (2017): Verkehr. Bildung. Forschung. Stadtentwicklung. Wirtschaftspolitische Agenda der IHK – Initiative Rheinland. Köln.

■ Internationales Wirtschaftsforum Regenerative Energien (IWR) / IWR.de GmbH (2018): RWE schickt zwei Braunkohle-Blöcke in die Bereitschaft. <https://www.energiejobs.de/news/artikel-34530-rwe-schickt-zwei-braunkohle-bloেকে-in-die-bereitschaft>

IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (Hg.) (2013): Gründer- und Innovationsregion Rheinland. Auf dem Weg zum Hightech-Mittelpunkt Europas. Ein Impulspapier der Arbeitsgruppe „Gründungs- und Mittelstandförderung“ der Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR). Jülich.

■ IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (Hg.) (2013): Arbeitspapier: Bestandsaufnahme und Interpretation der Ergebnisse von Gründungsaktivitäten in der Innovationsregion Rheinisches Revier. Jülich.

IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (2013): Vorrangige Verkehrsinfrastrukturprojekte und empfohlene Verkehrsuntersuchungen für die IRR. Jülich.

IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (2014): Abschlussbericht der Projektgruppe „Gewerbeflächen- und Gewerbesteuerverbund“. Jülich.



IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (2017): Herausforderungen des Strukturwandels. Nachbarschaftsforum Niederaußem, 14. Februar 2017. Jülich.

IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (2018): Aktuelles. Zweite Perspektivwerkstatt zum Industriedrehkreuz Weisweiler-Inden-Stolberg. <http://rheinisches-revier.de/aktuelles/aktuelles/anzelansicht-aktuelles/article/zweite-perspektivwerkstatt-zum-industriedrehkreuz-weisweiler-inden-stolberg/>

IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier (2018): Pressespiegel. Ministerpräsident Armin Laschet beim Spatenstich: Neues Industriegebiet in Eschweiler mit 500 Arbeitsplätzen. Jülich. <http://rheinisches-revier.de/aktuelles/aktuelles/anzelansicht-aktuelles/article/ministerpraesident-armin-laschet-beim-spatenstich-neues-industriegebiet-in-eschweiler-mit-500-arbei/>

IVV – Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (2011): Verkehrsuntersuchung für das westliche Stadtgebiet Stolberg (Atsch, Münsterbusch, Büsbach, Breinig, Venwegen). Ergebnisbericht. Aachen / Berlin.

IVV – Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung GmbH & Co. KG / SLA – SMEETS Landschaftsarchitekten Planungsgesellschaft mbH (2014): Ermittlung des Gewerbeflächenangebotes für Logistik. Untersuchung zur Flächen (Re-) Aktivierung für eine Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes für logistische Nutzung. Teil A: Methodik und Ergebnisse. Im Auftrag der IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH. Aachen / Ertstadt-Lechenich.

IVV – Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2018): Verkehrsgutachten im Rahmen der Machbarkeitsstudie. Aachen.

Klimaatlas NRW, LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

Klimaatlas NRW, Klimaprojektionen - LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

Klimaatlas NRW, Planungskarten Kaltluftabflüsse und Durchlüftungsverhältnisse – LANUV NRW 2011, fortlaufende Aktualisierung

Klimawandel und Klimafolgen in Nordrhein-Westfalen, Ergebnisse aus den Monitoring-programmen, LANUV-Fachbericht 74 – LANUV NRW 2016

Kupferstadt Stolberg (o.J.): Geschichtliches. [http://www.stolberg.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=867057&waid=696](http://www.stolberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=867057&waid=696)

Kupferstadt Stolberg (o.J.): Historischer Altstadt kern. [http://www.stolberg.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=867091](http://www.stolberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=867091)

Kupferstadt Stolberg (o.J.): Flächennutzungsplan (FNP). [https://www.stolberg.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=867261](https://www.stolberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=867261)

LAG Rheinisches Revier an Inde und Rur e.V. (2017): Rheinisches Revier an Inde und Rur. LAG-Jahresbericht. Geschäftsjahr 2016. Jülich.

Landesdatenbank NRW (2017): Kommunalprofil Eschweiler, Stadt. <https://www.it.nrw.de/kommunalprofil/I05334012.pdf>

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2016): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2016): Leitentscheidung der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zur Zukunft des Rheinischen Braunkohlereviere / Garzweiler II. Eine nachhaltige Perspektive für das Rheinische Revier. Düsseldorf.

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2016): Wirtschaftsbericht Nordrhein-Westfalen 2016. Fortschritt durch Innovation. Düsseldorf. [https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/wirtschaftsbericht\\_nrw\\_2016.pdf](https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/wirtschaftsbericht_nrw_2016.pdf)

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (o.J.): Aktuelles & Presse. Pressemitteilung. Neuer LEP und Garzweiler-Leitentscheidung. <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/kabinett-beschliesst-neuen-landesentwicklungsplan-und-garzweiler-leitentscheidung>

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (o.J.): Landesentwicklungsplan NRW. Zeichnerische Festlegung. [https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/karte\\_lep\\_nrw\\_20161212\\_landesregierung\\_raster.pdf](https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/karte_lep_nrw_20161212_landesregierung_raster.pdf)

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2018): Verkehrsminister zu Gesprächen in den Niederlanden und in Belgien. Düsseldorf. <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/verkehrsminister-hendrik-wuest-zu-gespraechen-den-niederlanden-und-belgien>

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2018): Innovations- und Digitalministerium Nordrhein-Westfalen fördert neue Antriebs- und Logistik-Konzepte der Zukunft. Düsseldorf. <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/innovations-und-digitalministerium-nordrhein-westfalen-foerdert-neue-antriebs-und>

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2018): Land und EU fördern Innovationen im Bereich vernetzter Produktion mit rund zehn Millionen Euro. Düsseldorf. <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/land-und-eu-foerdern-innovationen-im-bereich-vernetzter-produktion-mit-rund-zehn>

Landschaftsplan III –Eschweiler-Stolberg- (incl. 1. – 3. Änderung) - Der Landrat des Kreises Aachen, Stand 15.10.2004

Landschaftsplan VII – Eschweiler / Alsdorf – StädteRegion Aachen, Stand 15.10.2014

LeitmarktAgentur.NRW (2016): Leitmärkte. Die NRW-Leitmarkt-Wettbewerbe. Jülich. <https://www.leitmarktagentur.nrw/leitmarktwettbewerbe>

L. & F. Peters GmbH (o.J.): Geschichte. <http://www.peters-feuerfest.de/geschichte/>

LOG-IT Club e.V. (2018): Profil. <http://www.log-it-club.de/profil/>

Master Städtebau NRW (2012): Weisweiler im Wandel. Band 1. Stadtteilentwicklungskonzept. Köln.

Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen (2017): Geltende Gesetze und Verordnung (SGV.NRW.). Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG NRW), Bekanntmachung der Neufassung. Düsseldorf.

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2015): Logistikkonzept NRW. Untersuchung der Rahmenbedingungen für die nordrhein-westfälische Logistikwirtschaft und Verkehrslogistik sowie der Möglichkeiten ihrer Fortentwicklung. Düsseldorf.

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2016): Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): Wirtschaft. Wirtschaft in NRW. Daten und Fakten zur Wirtschaft NRW. <https://www.wirtschaft.nrw/daten-und-fakten-zur-wirtschaft-nrw-0>

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung (o.J.): Pressemitteilung. <https://www.mhkg.nrw/ministerium/presse/pressemitteilungsarchiv/pm2017/pm20171121a/index.php>

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): Innovation & Märkte. Industriepolitische Leitlinien NRW. <https://www.wirtschaft.nrw/industriepolitische-leitlinien>

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): Energie. Energiewirtschaft NRW. <https://www.wirtschaft.nrw/energiewirtschaft-nrw>

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): Standort NRW. Landesplanung. <https://www.wirtschaft.nrw/landesplanung>

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2018): Land und EU unterstützen regionale Projekte zur Verbesserung der Standortqualität für Unternehmen mit rund 70 Millionen Euro. Düsseldorf. <https://www.wirtschaft.nrw/pressemitteilung/land-und-eu-unterstuetzen-regionale-projekte-zur-verbesserung-der-standortqualitaet>

Monschauer LandTouristik e.V. (o.J.): Das Monschauer Land. <https://www.monschauerland.de/>

NABU NRW (2018): Eschweiler Tal- und Kalkkuppen. <https://www.natur-erleben-nrw.de/natura-2000/regionen-und-gebiete-in-nrw/details/eschweiler-tal-und-kalkkuppen/>

Nahverkehr Rheinland (2017): Zukunftsfähige Mobilität – Gemeinsam planen und handeln. Köln.

Nahverkehr Rheinland (o.J.): Laufende Verfahren. <https://www.nvr.de/spnv-wettbewerbsverfahren/laufende-verfahren/?L=0>

newPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH (2018): Konzept. Vision. <http://www.newpark.de/konzept/vision/>

NRW.INVEST GMBH (2018): Branchen in NRW. Logistik. Logistik in NRW. <https://www.nrwinvest.com/de/branchen-in-nrw/logistik/>

Planungsbuero Richter-Richard (2016): Stadt Eschweiler Lärmaktionsplan. Im Auftrag der Stadt Eschweiler. Aachen.

Port of Antwerp (2017): Hinterlandstrategie des Hafens Antwerpen und die Bedeutung des Hafens für NRW. Antwerpen.

Prognos AG (2008): Analyse der Auswirkungen auf die Regionalwirtschaft durch eine geänderte Wiedernutzbarmachung des Tagebaus Inden II. Im Auftrag der Bezirksregierung Köln. Berlin.

Prognos AG (Hg.) (2017): Wirtschaftsstudie Region Aachen 2017. Düsseldorf und Aachen.

Projekt Grünmetropole (o.J.): Herzlich Willkommen in der Grünmetropole. <http://www.gruenmetropole.eu/>

Quaestio – Forschung und Beratung (2010): Eine Gemeinde plus 900 ha – eine Chancenabschätzung für Gewerbe, Wohnen, Profil in der Region. Workshop: Konversion des Britischen Militärflugplatzes Elmpt. Bonn.

Quaestio – Forschung und Beratung (2018): Machbarkeitsstudie „IDK Weisweiler-Inden-Stolberg“. Input zur regionalwirtschaftlichen Einordnung. Bonn.

Region Aachen – Zweckverband (o.J.): Region Aachen. <https://regionaachen.de/>



Regionalagentur Aachen / AGIT mbH (2012): Region Aachen: Die besten Talente – die besten Karrieren. Handlungsplan der Region Aachen zur Umsetzung der Initiative „Fachkräftesicherung in NRW“. <http://www.fachkraefteinitiative-nrw.de//einzelregionen/region-aachen/handlungsplanfachkraefteinitiativeregionaachen.pdf>

Regionalagentur NiederRhein (Hg.) (2010): Zukunftsinitiative Kompetenzregion NiederRhein (ZIKON II). Regionales Entwicklungskonzept für die Region NiederRhein. Duisburg.

Region Köln/Bonn e.V. (Hg.) (2012). Herausforderungen der „StadtLandschaft“ in der Metropolregion Köln/Bonn. Zukunft Gemeinsam Gestalten. Masterplan Grün, Version 3.0. Köln.

Regionomica GmbH (2013): Potenzialanalyse zur intelligenten Spezialisierung in der Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR). Im Auftrag der IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH. Berlin.

Regionomica GmbH (2015): Strukturpolitische Begutachtung der Flächensituation in der IRR für die SPD-Fraktion im Landtag NRW. Aachen.

Rekultivierungs-Kongress 27. Und 28.08.2009 in der Stadthalle Erkelenz (2009): terra nova – Zukunftslandschaft Energie. Strukturprogramm der Region Köln/Bonn. Regionale 2010. Erkelenz.

Rheinische Industriekultur e. V. (2004-2006): Die EBV-Hauptverwaltung in Herzogenrath. [http://www.rheinische-industriekultur.de/objekte/Herzogenrath/ebv\\_haupt/ebv\\_haupt.html](http://www.rheinische-industriekultur.de/objekte/Herzogenrath/ebv_haupt/ebv_haupt.html)

Rhein-Kreis Neuss / Region Köln/Bonn (Hg.) (2016): Entwicklungsplan Kulturlandschaft im Rhein-Kreis Neuss. Ein Beitrag zum Kulturlandschaftsnetzwerk. Grevenbroich / Köln.

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten (2014): Rahmenplan Indesee – Zwischennutzung und Endzustand. Im Auftrag der EG indeland GmbH. Bonn.

RP Online (2015): Mönchengladbach. JHQ: Freizeitpark für 1,5 Milliarden Euro?. <http://www.rp-online.de/nrw/staedte/moenchengladbach/jhq-freizeitpark-fuer-15-milliarden-euro-aid-1.5212768>

RP Online (2016): IHK für Ausbau des Eisernen Rheins an A52. Aachen.

RWE AG (2018): Presse & News. RWE Power und IRR initiieren „Zukunftsforum Paffendorf“. <https://news.rwe.com/rwe-power-und-irr-initiieren-zukunftsforum-paffendorf/>

RWE Generation (2015): Kraftwerk Weisweiler. Wissenswertes kurz zusammengefasst. Essen/Köln. <http://www.rwe.com/web/cms/de/60026/rwe-power-ag/energietraeger/braunkohle/standorte/tagebau-inden/>

RWE Generationen (2015): Kraftwerk Weisweiler. Wissenswertes kurz zusammengefasst. <https://www.rwe.com/web/cms/mediablob/de/2915476/data/60142/2/rwe-power-ag/energietraeger/braunkohle/standorte/kw-weisweiler/Kraftwerk-Weisweiler-Standort-Flyer.pdf>

RWE Power AG (2009): Der Strom aus dem Westen. Der Tagebau Inden und das Kraftwerk Weisweiler. Essen/Köln.

RWE Power AG (2014): Genehmigungsverfahren im Rheinischen Braunkohlenbergbau. Transparent und bürgernah. Essen / Köln.

RWE Power AG (2014): Strom aus dem Westen. Der Tagebau Inden und das Kraftwerk Weisweiler. Essen / Köln.

RWE Power AG (2017): Herausforderungen des Strukturwandels. 24. Sitzung des Nachbarschaftsforums Niederaußem. [http://www.nf-niederaussem.de/fileadmin/pdf/Sitzung\\_24/Pr%C3%A4sentation\\_RWE\\_Strukturwandel.pdf](http://www.nf-niederaussem.de/fileadmin/pdf/Sitzung_24/Pr%C3%A4sentation_RWE_Strukturwandel.pdf)

RWE Power AG (o.J.): Braunkohle. Kraftwerk Weisweiler. <http://www.rwe.com/web/cms/de/60142/rwe-power-ag/energietraeger/braunkohle/standorte/kw-weisweiler/>

RWE Power AG (o.J.): Braunkohle. Tagebau Inden. <http://www.rwe.com/web/cms/de/60026/rwe-power-ag/energietraeger/braunkohle/standorte/tagebau-inden/>

RWE Power AG (2018): Ministerpräsident Armin Laschet beim Spatenstich: Neues Industriegebiet in Eschweiler mit 500 Arbeitsplätzen, Essen / Köln. <https://news.rwe.com/ministerpraesident-armin-laschet-beim-spatenstich-neues-industriegebiet-in-eschweiler-mit-500-arbeitsplatzen/>

RWTH Aachen Campus GmbH (o.J.): Aktuelles. Aachen. <http://www.rwth-campus.com/>

RWTH Aachen (2018): PEM. Der Lehrstuhl. <http://www.pem.rwth-aachen.de/cms/PEM/Der-Lehrstuhl/~fkff/Lehrstuhlleitung/>

Saint-Gobain Sekurit Deutschland GmbH & Co. KG (2010): Startseite. <http://www.saint-gobain-sekurit.de/saint-gobainsekuritdeutschland.html>

Schriftenreihe für Vegetationskunde (1973): Heft 6, Vegetationskarte der Bundesrepublik Deutschland 1:200.000 – Potenzielle natürliche Vegetation – Blatt CC 5502 Köln – Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und Landschaftspflege, Bonn-Bad Godesberg.

ScienceLink c/o AGIT mbH (2016): ScienceLink – Das Projekt. <http://dev.aic-aachen.org/sciencelink/>

SCI Verkehr GmbH (2016): Navigator für Entscheidungen. Strategischer Berater der Verkehrsbranche. Hamburg.

SEG Jülich mbH & Co. KG (o.J.): Startseite. Jülich. <http://seg-juelich.de/de/campus-merscher-hoehe>

SME Management GmbH (2015): Regelbarkeit der Verteilnetze in der Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR). Im Auftrag der IRR Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH, Jülich. Köln.

StädteRegion Aachen (2017): Immobilienmarkt in der StädteRegion Aachen auf Rekordniveau. Fast 1,4 Milliarden Euro Umsatz. Gutachterausschuss beschließt neue Bodenrichtwerte. Aachen. <https://www.staedtereion-aachen.de/de/navigation/aem-ter/oeffentlichkeitsarbeit-s-13/aktuelles/pressemitteilungen/archiv-der-pressemitteilungen/immobilienmarkt-in-der-staedtereion-aachen-auf-rekordniveau-fast-14-milliarden-euro-umsatz-gutachterausschuss-beschliesst-neue-bodenrichtwerte/>

StädteRegion Aachen (2017): Statistisches Jahrbuch 2016 der StädteRegion Aachen. 52. Ausgabe. Aachen.

StädteRegion Aachen (2018): Beschlussvorlage vom 20.02.2018. Städteregionales Gewerbeflächenkonzept als Fachbeitrag zur Überarbeitung des Regionalplans Köln. Aachen.

Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen (2013): Städte- und Gemeinderat. Interkommunale Zusammenarbeit. Regionalentwicklung. Düsseldorf.

Stadt Eschweiler (Hg.) (2016): Statistischer Jahresbericht der Stadt Eschweiler 2015. Eschweiler.

Stadt Eschweiler (o.J.): Eschweiler – geschichtliche Entwicklung. [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=855988&waid=458](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=855988&waid=458)

Stadt Eschweiler (o.J.): Projekt Eschweiler Innenstadt-Nord. Fördermittel bewilligt. <http://public.eschweiler-innenstadt-nord.de/foerdermittel-bewilligt/>

Stadt Eschweiler (o.J.): Rathaus-Quartier Eschweiler. [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul\\_id=33&record\\_id=89134](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul_id=33&record_id=89134)

Stadt Eschweiler (o.J.): Rathaus / Bürgerdienste. Anliegen: Röhe – Unser Fort hat Zukunft. [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=869924&waid=458](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=869924&waid=458)

Stadt Eschweiler (o.J.): Wirtschaft / Verkehr. Gewerbeimmobilien. [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?region\\_id=437&waid=461&item\\_id=855879&oldrecord=77720&oldmodul=5&olddesign=0&oldkeyword=0&oldeps=20&oldaz=all&oldcat=0&fsize=1&contrast=0](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?region_id=437&waid=461&item_id=855879&oldrecord=77720&oldmodul=5&olddesign=0&oldkeyword=0&oldeps=20&oldaz=all&oldcat=0&fsize=1&contrast=0)

Stadt Eschweiler (o.J.): Rundgang. Anliegen: Camp CO<sup>2</sup> Zero. [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?waid=459&modul\\_id=15&record\\_id=23179](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=459&modul_id=15&record_id=23179)

Stadt Eschweiler (o.J.): Rathaus / Bürgerdienste. Anliegen: Flächennutzungsplan der Stadt Eschweiler (FNP 2009). [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?modul\\_id=15&record\\_id=22173](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?modul_id=15&record_id=22173)

Stadt Eschweiler (o.J.): Rundgang. Stadtporträt. [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?item\\_id=855987&waid=458](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=855987&waid=458)

Stadt Eschweiler (2018): Aktuelles. Ansiedlung der Spedition Hammer in Eschweiler. [http://www.eschweiler.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul\\_id=33&record\\_id=94137](http://www.eschweiler.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=458&modul_id=33&record_id=94137)

Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH (2013): Gewerbeflächen-Entwicklungskonzept Rhein-Erft. Positionspapier. Im Auftrag der Industrie- und Handelskammer (IHK) Köln. Köln.

Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH (2018): Gewerbe- und Industrieflächenpool Konzept indeland. Köln.

Statista GmbH (o.J.): Themen 27. Bevölkerung. <https://de.statista.com/themen/27/bevoelkerung/>

Statista GmbH (o.J.): Statistik. Daten. Bruttoinlandsprodukt nach Bundesländern. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36889/umfrage/bruttoinlandsprodukt-nach-bundeslaendern/>

Statista GmbH (o.J.): Statistik. Daten. Bundesländer im Vergleich – Bruttoinlandsprodukt. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/73061/umfrage/bundeslaender-im-vergleich---bruttoinlandsprodukt/>



Statista GmbH (o.J.): Statistik. Daten. Anzahl der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Bundesländern. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/37739/umfrage/anzahl-sozialversicherungspflichtig-beschaefigter-nach-bundeslaendern/>

Statista GmbH (o.J.): Statistik. Daten. Exportgüter aus Deutschland. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/151019/umfrage/exportgueter-aus-deutschland/>

Statistisches Bundesamt (Hg.) (2013): Verkehr auf einen Blick. Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (Hg.) (2017): Verkehr. Verkehr aktuell. Wiesbaden.

StreetScooter GmbH (2018): Home. Aachen. <https://www.streetscooter.eu/>;

Ted (2017): Dienstleistungen 215962-2017. Öffentlicher Schienentransport / öffentliche Schienenbeförderung. <http://ted.europa.eu/TED/notice/udl?uri=TED:NOTICE:215962-2017:TEXT:DE:HTML>

Thyssengas GmbH (2018): Unternehmen. <http://www.thyssengas.com/unternehmen/>

Vereinigte Schotterwerke GmbH & Co. KG (o.J.): Standorte. Stolberg. <https://www.vsw-online.com/stolberg.html>

VIA Consulting & Development GmbH / SMA und Partner AG / Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2017): Ertüchtigung des Bahnknotens Aachen. Aachen.

wir4 – Wirtschaftsförderung für Moers, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg AöR (2017): Auswirkungen von interkommunalen Gewerbegebieten auf kommunale Haushalte. Moers.



