RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE

PROTOKOLL

Projekt	**Masterplan Garzweiler Seenentwicklung**
Betreff	Zweite Arbeitskreissitzung
Ort/Datum/Uhrzeit	In Kuckum 62, Erkelenz 07.03.2024, 13:00 Uhr – 17:00 Uhr

Protokoll Nr.

5

TOP 1 - BEGRÜßUNG UND EINFÜHRUNG

Die Sitzung wird eingeleitet durch Herrn Bräuer (Zweckverband). Es gibt keine eigenen Tagespunkte durch den Zweckverband.

Im Anschluss begrüßt ebenfalls Herr Happel die Sitzungsteilnehmenden. Gibt einen kurzen Rückblick auf die erste Sitzung und stellt das **Team**, den **Hintergrund** und den **Prozessablauf** vor (s. Anlage 1).

Herr Happel stellt die Zielsetzung für die heutige Sitzung des Arbeitskreises vor:

- **Projektkontext** festzurren
- Zentrale **Grundsatzentscheidungen** diskutieren und fällen
- Thematische Diskussion **der räumlichen Grundstrukturen**
- **Rahmenplan fixieren**: Grundlage für die Ausarbeitung der Rahmenplanung (Stufe 1 des
- Masterplan Seenentwicklung) im Nachgang

TOP 2 - INPUT ZUM ARBEITSSTAND

Kontextualisierung das Masterplans Seenentwicklung
Vorab wurden einige Folien zu Rahmenbedingungen des Masterplanprozesses bereitgestellt. Dazu gibt es keine Ergänzungen oder Anmerkungen. Als Zusammenfassung werden die zentralen Schlussfolgerungen für den Prozess zusammengefasst:

Externer Rahmen:

Übergeordnete Planungen:
- ➔ Definition der Abbaugrenzen und Zielsetzungen für die Befüllung des Sees und die Rekultivierung in Leitentscheidungen.
- ➔ Grundsätze der Landesentwicklungsplanung wie flächensparende Siedlungsentwicklung, Freiraumschutz und Biotopverbund.
- ➔ Mit dem Raumstrategieprozess wurde sich an ein gemeinsames Raumverständnis angenähert. Dieses gilt es im Sinne der „12 Realitäten“ auf den Raum anzuwenden.

Regionalplanung:
- ➔ Normalverfahren: Keine Darstellung der Siedlungsstrukturen in Seenähe als ASB und Bedarf nach Zielabweichungsverfahren
- ➔ Keine Siedlungen oder touristische Anlagen auf Freiflächen ohne Anbindung an vorhandene Siedlungsstrukturen bzw. außerhalb von ASB.
- ➔ Zielsetzung: Optionen frühzeitig sichern! (als ASB/GIB-Ausweisung).

Markt:
- ➔ Wettbewerbssituation für Wohnen, Gewerbeansiedlung und Tagestourismus mit den anderen beiden Tagebauseen.
- ➔ Ansiedlung von Unternehmen in der Region bereits sichtbar.

Bevölkerungsentwicklung:
- ➔ Für die Kommunen im Verbandsgebiet wird weiteres Bevölkerungswachstum prognostiziert.
- ➔ Zunehmender Bedarf für Wohnraum ausgehend von den Metropolen ist wahrscheinlich.
- ➔ Attraktivitätssteigerung der Region als Ganzes und der Anrainerorte im Speziellen im Zuge des Strukturwandels zu erwarten.

Lokale Einflussfaktoren

Flächenverfügbarkeit:
- ➔ Eigentum liegt größtenteils bei RWE, nur wenige Flächen befinden sich im Eigentum von Kommunen bzw. Zweckverband.

Geotechnische Bedingungen:
- ➔ Die technische Umsetzung der Sanierung und Befüllung diktiert die Zeitschiene für die räumliche Entwicklung.

Öffentliche Akzeptanz:
- ➔ Unterstützung durch die lokale Bevölkerung ist wichtige Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Strukturwandel.
- ➔ Dies erfordert eine gute Information und Mitnahme der Öffentlichkeit.

Erfolgreiche Formate:

- ➔ Die IBTA erzeugt wichtige Impulse für eine erfolgreiche Transformation des Reviers durch beispielhafte Modellprojekte.
- ➔ Die IGA kann auf lokaler Ebene ein ebenso starker Impuls sein, den Strukturwandelprozess sichtbar machen und letzten Endes auch neue finanzielle Möglichkeiten eröffnen.

Zusammenfassung des Arbeitsstandes

Anhand der Gegenüberstellung der ursprünglichen Strukturplanung und dem letzten Stand mit neuer Seekontur nach der Leitentscheidung 2023 ist die Verschiebung der räumlichen und inhaltlichen Schwerpunkte sichtbar. Dementsprechend braucht es im ersten Schritt eine Justierung des vorhandenen Konzepts:

- ➔ Wiederbelebung von Dörfern, Konsolidierung und Arrondierung statt Entwicklung neuer Siedlungsräume
- ➔ Anpassung der Gewerbeflächenentwicklung
- ➔ Weiterentwicklung eines Freiraumnetzes
- ➔ IGA 2037 als angestrebter Impuls und Motor der Tagebaufolgeentwicklung
- ➔ Konkretisierung der erneuerbaren Energien als Leitmotiv: Wie kann eine multikodierte Tagebaufolgelandschaft aussehen?

Aus dem ersten Workshop ergaben sich fünf Handlungsfelder sowie Querschnittsthemen, die sich in jedem Handlungsfeld wiederfinden. Ein erster Entwurf der Entwicklungsleitlinien in den Handlungsfeldern in Form von Thesen werden in den Kleingruppen ausgestellt und diskutiert. Das Thema Erneuerbare Energien wird zeitlich bedingt nicht an einem eigenen Thementisch thematisiert, soll jedoch in den anderen Tischen mitgedacht werden.

Die fünf Handlungsfelder mit ihren spezifischen zu diskutierenden Fragestellungen sind:

1. Siedlungsentwicklung und Wirtschaftsflächen
    a. Muss die räumliche Abgrenzung im Bereich Wanlo justiert werden?
    b. Dorferweiterung in Richtung See als langfristige Option (Reserveflächen) sichern?
    c. Welche gewerblichen Nutzungen sind auf den Restflächen am See zielführend? Potenzial für maritimes Gewerbe?
    d. Ist eine bandartige GE-Entwicklung zwischen Frimmersdorf und dem See in dieser Dimension noch zielführend?
    e. Besteht Anpassungsbedarf bei der Siedlungserweiterung Jackerath?
2. Freiraum, Landschaft und Gewässer
    a. Wo sind intensiv / extensiv genutzte Bereiche?
    b. Welche Flächen werden zukünftig landwirtschaftlich genutzt?
    c. Wo findet schwerpunktmäßig Produktion von erneuerbaren Energien statt?
    d. Welche Bereiche gilt es durch Freiräume an den See anzubinden? Wo bestehen die wichtigen Anknüpfungspunkte?
    e. Gibt es Bereiche, die für Biotope oder Naturschutzflächen vorgesehen werden sollen?
3. Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
    a. Wo erfolgt die Erschließung der vorhandenen Quartiere?
    b. Wo verlaufen Rad- und Fußwegeverbindungen?

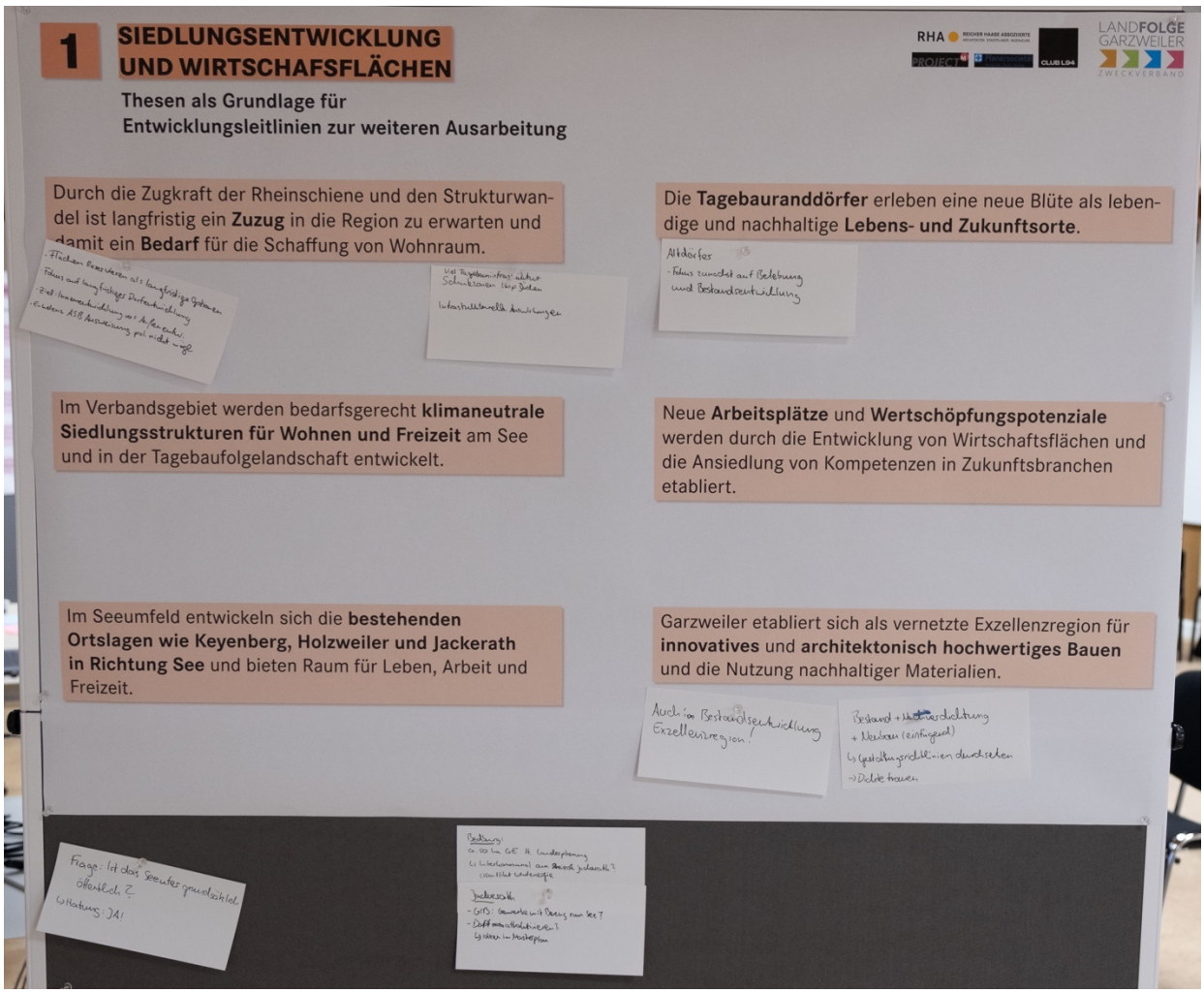
   c. Wo verlaufen (neue) ÖPNV-Verbindungen? Wo liegen z.B. Anknüpfungspunkte des S-Bahnnetzes?
   d. Welche Bereiche müssen neu erschlossen werden?
   e. Wie kann eine Anbindung zum See erfolgen?
   f. Wie kann die Erschließung (letzte Meile) zum See ausgestaltet werden?
4. Erneuerbare Energien
   a. Wo soll zukünftig die Produktion erneuerbarer Energien erfolgen? Wie kann dies mit anderen Nutzungen kombiniert werden?
   b. Ergeben sich aus der Energieproduktion Konflikte mit anderen Nutzungsformen?
5. Tourismus und Freizeit
   a. Wo sehen Sie inhaltliche und räumliche Schwerpunkte im Tourismus langfristig?
   b. Sehen Sie Konflikte mit anderen Nutzungsformen oder -ansprüchen?
   c. Ideensammlung für Wahrzeichen bzw. Attraktion mit Alleinstellungscharakter

Vor dem Start der Arbeitsphase gibt es die Anmerkung, dass die Themen differenziert zu Ende betrachtet und Folgemaßnahmen und -kosten mitgedacht werden sollen. Beispiele: Der Kläranlagenausbau bei einer anstehenden Siedlungsentwicklung, Ausbau der erneuerbaren Energien bedingt einen Ausbau der Netze bzw. Anschlüsse zur Einspeisung.

TOP 3 - ERSTE ARBEITSPHASE: ENTWICKLUNGSPRINZIPIEN UND RÄUMLICHE WIRKUNGEN

Arbeitsmodus
In vier Arbeitsphasen (25/20/20/15 min) werden an den vier Thementischen über räumliche Zuordnungen, thematische Entwicklungsleitlinien und grundlegende Fragen diskutiert. Dabei übernehmen die Matthias Happel (RHA), Franziska Lesser (club L94 Landschaftsarchitekten), Florian Rehmstedt (Planersocietät) und Matthias Wedepohl (Project M) die Moderation. Über die Gespräche, die skizzenhaften Karten und Anmerkungen an Stellwänden wird in Kleingruppen die Rahmenplanung konkretisiert. Die folgende Protokollierung fasst die getätigten Aussagen zusammen.

1. Siedlungsentwicklung und Wirtschaftsflächen



Diskussion der Thesen

Durch die Zugkraft der Rheinschiene und den Strukturwandel ist langfristig ein **Zuzug** in die Region zu erwarten und damit entsteht ein **Bedarf** für die Schaffung von Wohnraum.
<u>Diskussion:</u>

- Der Fokus liege für die Städte und Gemeinden mit Tagebauranddörfern mittelfristig auf der Dorfentwicklung im Bestand mit dem Ziel diese wiederzubeleben und zu attraktivieren; auch

durch Neubau im Innenbereich (da z.B. ein Teil des Gebäudebestandes nach Umsiedlung und Leerstand nicht zu erhalten ist). Dabei gelte für die Kommunen grundsätzlich: Innenentwicklung vor Außenentwicklung.
- Dennoch spricht man sich mehrheitlich dafür aus, dass Flächenreserven für eine Entwicklung in Richtung See als langfristige Optionen (auch planungsrechtlich) gesichert werden sollen; Eine Ausweisung der Ortsteile als ASB im Regionalplan ist im Fall von Erkelenz derzeit verwaltungsintern und politisch kurzfristig nicht geplant.
- Die Infrastrukturellen Auswirkungen, wie etwa der zusätzliche Bedarf an Bildungsplätzen im Zuge der Wohnraumentwicklung müssen aus kommunaler Sicht mitberücksichtigt werden.

Im Verbandsgebiet werden bedarfsgerecht **klimaneutrale Siedlungsstrukturen für Wohnen und Freizeit** am See und in der Tagebaufolgelandschaft entwickelt.
Keine Anmerkungen

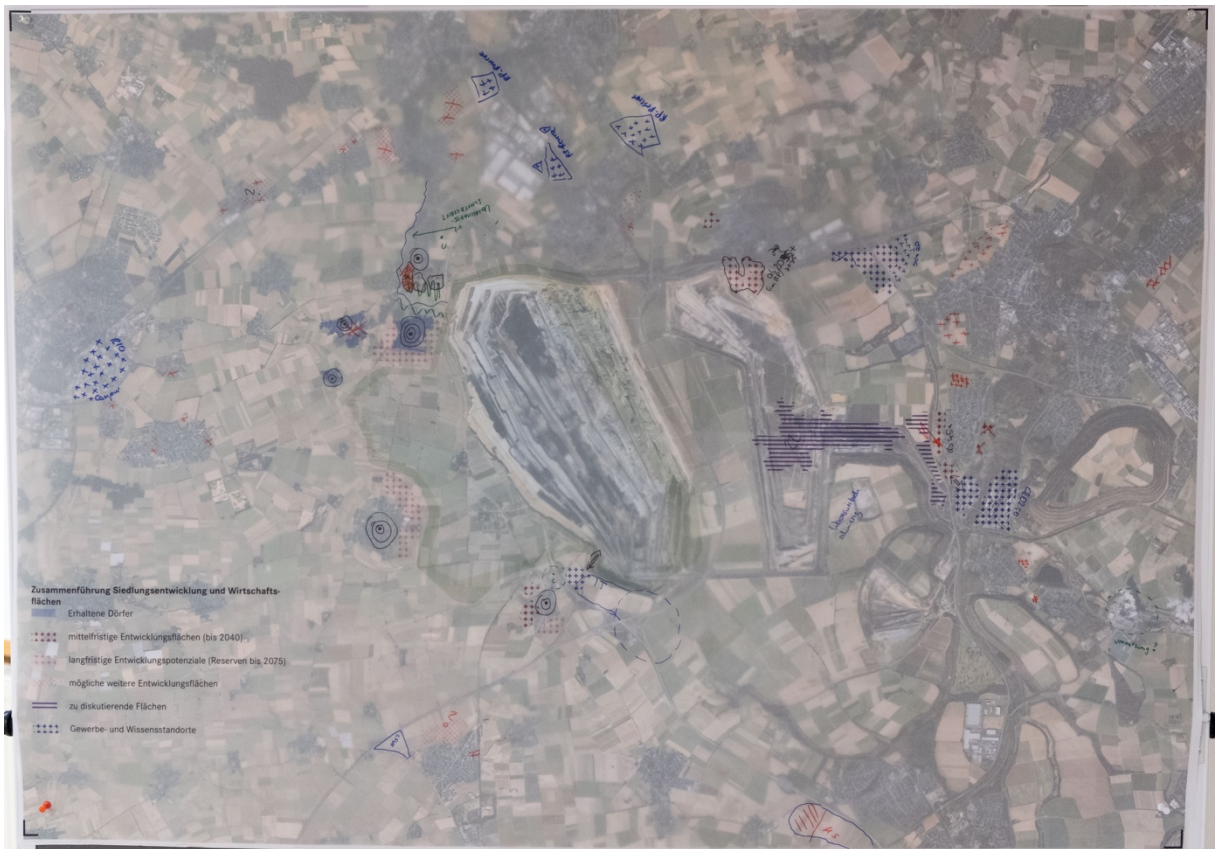
Im Seeumfeld entwickeln sich die **bestehenden Ortslagen wie Keyenberg, Holzweiler und Jackerath in Richtung See** und bieten Raum für Leben, Arbeit und Freizeit.
Diskussion:
- Die Flächenentwicklung in Richtung See im Anschluss an Ortsteile wie Keyenberg, Holzweiler und Jackerath als langfristige Entwicklungsmöglichkeit soll aus Sicht der kommualen Vertreter*innen dargestellt und gesichert werden, wenn auch zunächst der Fokus auf Impulsen in den bestehenden Dorfstrukturen gesehen werde.
- Im Uferbereich des zukünftigen Sees sei viel Tagebauinfrastruktur vorhanden, die auch während der Befüllung noch gebraucht werden werde. Dies sei bei der Flächenentwicklung zu beachten.

Die **Tagebauranddörfer** erleben eine neue Blüte als lebendige und nachhaltige **Lebens- und Zukunftsorte**.
Diskussion:
- Dies solle aus Sicht der kommunalen Vertreter*innen zunächst in erster Linie durch Innenentwicklung/Bestandsentwicklung und Belebung erfolgen.

Neue **Arbeitsplätze** und **Wertschöpfungspotenziale** werden durch die Entwicklung von Wirtschaftsflächen und die Ansiedlung von Kompetenzen in Zukunftsbranchen etabliert.
Keine Anmerkungen

Garzweiler etabliert sich als vernetzte Exzellenzregion für **nachhaltiges Bauen.**
Diskussion:
- Der Anspruch, Exzellenzregion zu sein, sollte sich aus Sicht einiger Anwesenden auch in der Bestandsentwicklung niederschlagen.
- Neubau und Nachverdichtungsmaßnahmen sollen sich nach Ansicht der Anwesenden in den gebauten Bestand einfügen und hochwertig gestaltet werden, z.B. durch die Erarbeitung und Durchsetzung von Gestaltungsrichtlinien.
- Es wird dafür plädiert, sich in Neubau und der Nachverdichtung im Sinne des Flächensparen eine höhere, sich einfügende Dichte Bebauungsdichte zu trauen.

Diskussion am Plan



Bereich Kuckum/Keyenberg/Holzweiler

- Die Flächenentwicklung in Richtung See im Anschluss an Keyenberg und Holzweiler soll laut Stadt Erkelenz als langfristige Entwicklungsmöglichkeit dargestellt und gesichert werden.
- Die Potenzialfläche in Kuckum im Bereich der Niers und Sportplätze sollte laut der Stadt Erkelenz aufgrund des naturschutzfachlichen Werts der Flächen nicht dargestellt werden.

Bereich Erkelenz

- Die kleinteiligen im Strukturkonzept dargestellten Potenzialflächen für Siedlungsentwicklung in Neu-Immerath und Wockerath sollten laut der Stadt Erkelenz nicht dargestellt werden.
- Das Gewerbegebiet zwischen Erkelenz Bahnhof und A 46 könnte als gewerbliche Entwicklung RIO gekennzeichnet werden.

Bereich Wanlo / Mönchengladbach

- Die Siedlungspotenziale im Süden sollten gemäß dem Positionspapier der Stadt Mönchengladbach im Bereich der Niersauen verkleinert werden (Landschaftsschutz).
- Die kleinteiligen im Strukturkonzept dargestellten Potenzialflächen für Siedlungsentwicklung in Herrath, Beckrath und Wickrathberg sollten laut der Stadt Mänchengladbach nicht dargestellt werden.
- Einzelne Gewerbliche Potenzialflächen im Südosten des Stadtgebietes werden im Plan ergänzt. Diese sind Regionalplan-Reserveflächen.

Bereich Hochneukirch / Jüchen

- Die kleinteilige im Strukturkonzept dargestellte Potenzialflächen für Siedlungsentwicklung in Hochneukirch sollte laut der Stadt Jüchen nicht dargestellt werden.
- Die Stadt Jüchen geht davon aus, dass die Siedlungserweiterung Jüchen Süd aufgrund der erforderlichen Setzungszeit nicht vor 2035 entwickelt wird (Zwischenziel Inszenierung im Zuge der IGA 2037 besteht).
- Das Interkommunale Gewerbegebiet Elsbachtal wird durch die Stadt Jüchen in seinem räumlichen Umgriff korrigiert.

Bereich Frimmersdorf / Grevenbroich

- Der Fokus der Stadt Grevenbroich liege auf der Entwicklung des Kraftwerksgeländes Frimmersdorf als Innovations- und Kulturstandort (voraussichtlich ab ca. 2030).
- Eine gewerbliche bzw. technologieorientierte Entwicklung entlang der Bandtrasse nach Westen, wie sie im Strukturkonzept als „Reallabor“ dargestellt ist, wird mittelfristig von der Stadt Grevenbroich nicht als realistisch angesehen, da der Entwicklungsschwerpunkt auf dem Kraftwerksgelände liegen werde. Denkbar sei die Darstellung einer deutlich kleineren langfristigen Perspektivfläche westlich der L116.
- Die im Strukturkonzept dargestellten Arrondierungsflächen des Stadtteils Gindorf sind laut der Stadt Grevenbroich im Zusammenhang mit angrenzenden Flächen zu betrachten und werden als mittelfristige Optionen ab ca. 2045 angesehen. Der südliche Bereich solle im Zusammenspiel mit der Entwicklung der heutigen RWE-Fläche an der Provinzialstraße gedacht werden. Die westlichen Arrondierungsflächen stünden ggf. im Konflikt mit den dargestellten gewerblichen Potenzialen westlich der L116.
- Für das Stadtgebiet Grevenbroich werden der Vollständigkeit halber durch die Stadt Grevenbroich einige Reserveflächen für Siedlungsentwicklung gemäß FNP bzw. Regionalplan ergänzt.

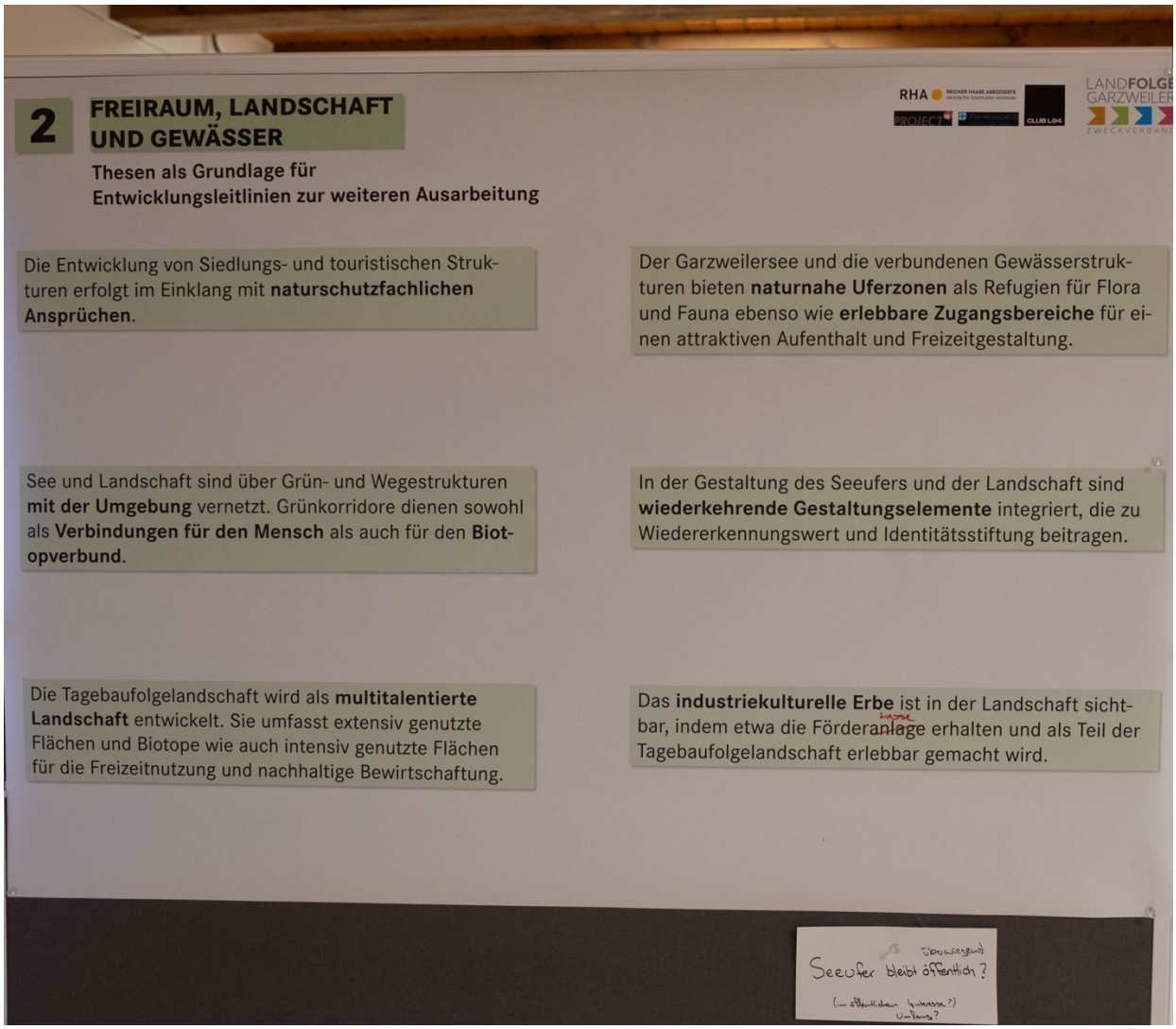
Bereich Bedburg

- Auf die Darstellung von Regionalplan- oder FNP-Reserven für das Stadtgebiet Bedburg kann laut Stadt Bedburg aufgrund des fehlenden räumlichen Bezugs zum Tagebausee verzichtet werden.
- Die Stadt Bedburg verzeichne im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Microsoft im Süden des Planausschnittes eine hohe Dynamik an Interessenten für Ansiedlungen im Bereich IT. Es bestehe die Überlegung der Stadt, diese in einem interkommunalen, auf die IT-Branche beschränkten, Gewerbegebiet mit der Gemeinde Titz im Umfeld des Autobahndreiecks Jackerath anzusiedeln. Durch die direkte Lage am Südufer des Sees könne eine hohe städtebauliche Qualität für das Arbeitsumfeld entstehen, damit seien aber auch entsprechend hohe Gestaltungsansprüche der Seeufergestaltung und Gestaltung der Gewerbeflächen verbunden (ggf. als eine Art Campus).

Bereich Jackerath/Titz

- Der Fokus der Landgemeinde Titz liegt wie bei den anderen Tagebauranddörfern zunächst in der Attraktivierung und Aufwertung des bestehenden Ortsteils Jackerath durch Innenentwicklung. Man verspricht sich aus dem Masterplanprozess Ideen und Hinweise zur Belebung und städtebaulichen Attraktivierung des Dorfs.
- Weitere Entwicklungsflächen sollten laut Landgemeinde Titz als langfristige Entwicklungsmöglichkeiten dargestellt und gesichert werden. Die Darstellung des Dorfes als ASB im Regionalplan werde vorangetrieben.

2. Freiraum, Landschaft und Gewässer



Diskussion der Thesen

Die Entwicklung von Siedlungs- und touristischen Strukturen erfolgt im Einklang mit **naturschutzfachlichen Ansprüchen**.
Keine Anmerkungen

See und Landschaft sind über Grün- und Wegestrukturen **mit der Umgebung** vernetzt. Grünkorridore dienen sowohl als **Verbindungen für den Mensch** als auch für den **Biotopverbund**.
Keine Anmerkungen

Die Tagebaufolgelandschaft wird als **multitalentierte Landschaft** entwickelt. Sie umfasst extensiv genutzte Flächen und Biotope wie auch intensiv genutzte Flächen für die Freizeitnutzung und nachhaltige Bewirtschaftung.
Keine Anmerkungen

Der Garzweilersee und die verbundenen Gewässerstrukturen bieten **naturnahe Uferzonen** als Refugien für Flora und Fauna ebenso wie **erlebbare Zugangsbereiche** für einen attraktiven Aufenthalt und Freizeitgestaltung.
Keine Anmerkungen

In der Gestaltung des Seeufers und der Landschaft sind **wiederkehrende Gestaltungselemente** integriert, die zu Wiedererkennungswert und Identitätsstiftung beitragen.
Keine Anmerkungen

Das **industriekulturelle Erbe** ist in der Landschaft sichtbar, indem etwa die Förderanlage erhalten und als Teil der Tagebaufolgelandschaft erlebbar gemacht wird.
Diskussion:

- Die Aussage solle sich auf die Fördertrasse und nicht auf die Anlage beziehen.
- Für das Industriekulturelle Erbe sollen sinnvolle und machbare Nachnutzungen vorhandener Elemente entwickelt werden (bspw. Förderanlage als Draisinenbahn). Dabei sollen die Folge-/ Instandhaltungskosten Beachtung finden. Industriekulturelle Elemente können evtl. auch abstrahiert in die Gestaltung einfließen.

Es wird diskutiert, ob die These „Das Seeufer bleibt öffentlich“ aufgenommen wird (s. dazu Abschlussdiskussion)

Diskussion am Plan

Bereich Erkelenz

- Der Begriff „Grünes Netzwerk“ sollte laut den Anwesenden näher definiert werden. Sind Wege zur Vernetzung von öffentlichen Freianlagen, breite Biodiversitätskorridore oder andere Nutzungen vorgesehen?
- Die grünen Verbindungen von der Stadt Erkelenz zum See sollten aufgrund der potenziellen Konfliktlage zu landwirtschaftlichen Flächen in ihrer Dimensionierung überdacht werden. Größere flächige Darstellungen auf landwirtschaftlichen Flächen sollten vermieden werden.

Bereich Jackerath/Titz

- Als Verbindungsachse von Titz wird von der Landgemeinde Titz die Nutzung der alten Bahntrasse vorgeschlagen. Breite Korridore stünden hier im Konflikt mit den landwirtschaftlichen Flächen.
- Es wird von den Teilnehmenden angeregt, dass Verbindungen an die anderen Seen (insb. Hambach) vorgesehen werden sollten.
- Die größere flächige Darstellung einer Grünverbindung in Jackerath sollte laut Landgemeinde Jackerath gestrichen werden, da es sich um landwirtschaftliche Fläche handelt.
- Als Vorschlag zur Kombination von Biotopverbund und Landwirtschaft wird das Thema „Essbare Stadt“ und Bewirtschaftung von Streuobstwiesen angesprochen: Eine Kombination von Landwirtschaft und Ökologie.

Bereich Grevenbroich

- Hauptverbindungsachsen im Bereich der Stadt Grevenbroich werden im Plan markiert.

- Im Bereich der Fördertrasse wird auf die Vorhabensbeschreibung der RWE zum Biotopverbund verwiesen.

Bereich Garzweiler 1
- Der See bei Jüchen Süd stammt aus einer früheren Planungsphase, war aber nie vorgesehen.
- Die Hauptverbindungsachsen im rekultivierten Bereich werden im Plan verortet.
- Vorhandene Bäche (z.B. Jüchener Bach und Elsbach) und das Jüchener Wäldchen sollten aus Sicht der Anwesenden eingezeichnet werden.

Bereich Jüchen
- Die Verbindungstrasse solle als schmale Verbindung zwischen den kleinen Dorfstrukturen angelegt werden.
- Jüchen wird über das Blau-Grüne Band und über Hochneukirch an den See angebunden – hier wird von der Stadt Jüchen ein hoher Nutzungsdruck erwartet.
- Die Anbindung von Jüchen an den See spielt für Jüchen eine wichtige Rolle, da die Stadt jahrelang vom Bergbau betroffen war und jetzt keinen direkten Seezugang bekommt.

Bereich Hochneukirch
- Der grüne Korridor zwischen Hochneukirch und Wickrathberg könne als schmale Begleitung an der Bahn verstanden werden.

Bereich Wanlo
- Die Anbindung der Niers an den See spielt laut Stadt Mönchengladbach eine bedeutende Rolle. Zur Verbesserung der Höhensituation kann eine Bucht zur Anbindung helfen.
- Über Wanlo und Wickrathberg könnte eine Biotopvernetzung zum Naturpark Schwalm-Nette dargestellt werden.
- Die Alte Niers sollte als Grünverbindung erhalten werden. Sie wird vom Niersradweg begleitet.

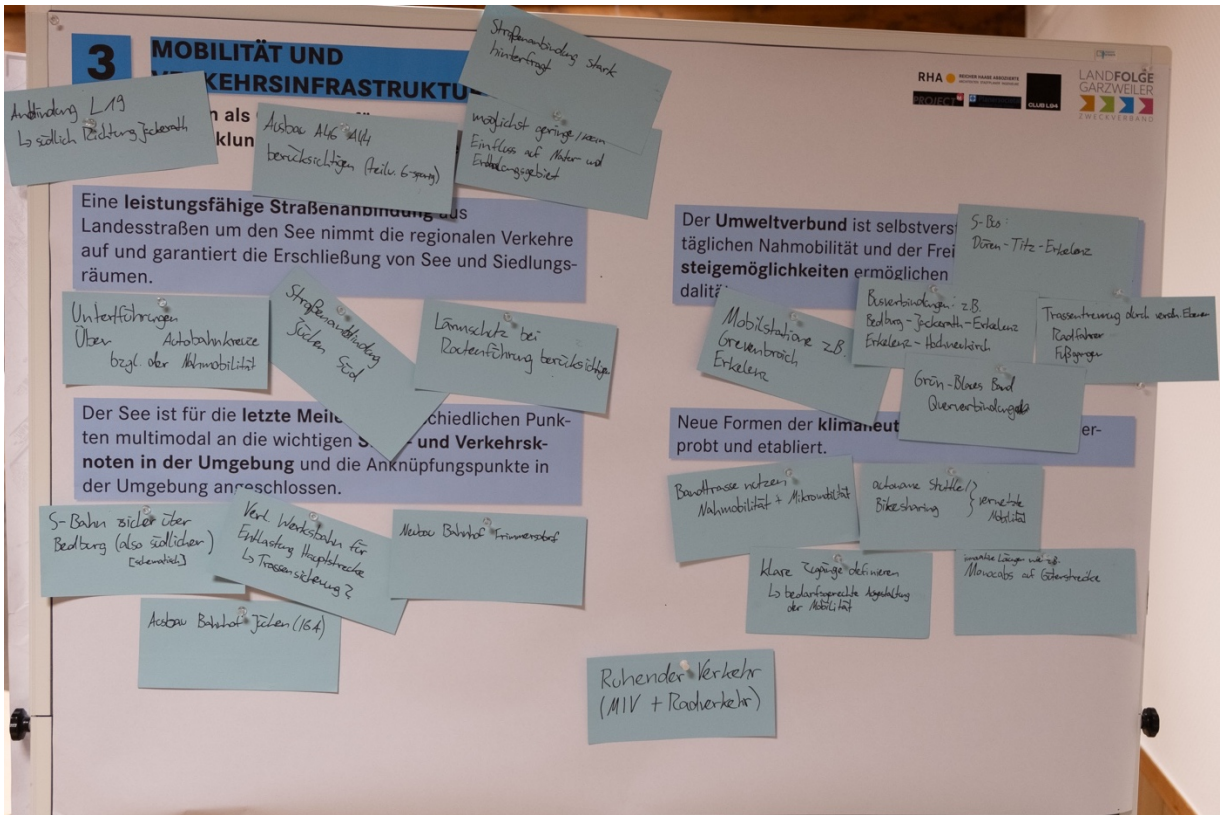
Blau-Grünes Band
- Die intensiv genutzten Freiräume sollten sich nach der Meinung der Anwesenden aus den Siedlungen heraus entwickeln und die Ortschaften an den See anbinden, hier könnten Naherholungsstrukturen entstehen.
- Die Siedlungen sollten nach Meinung der Anwesenden nicht als Unterbrechung des Blau-Grünen Bandes sondern als Teil davon entwickelt werden.

Kartendarstellung
- Es wird sich gewünscht, die Darstellung zu vereinfachen/ abstrahieren, um eine parzellenscharfe Verortung von Grünflächen zu vermeiden.

Energielandschaft
- In der Diskussion um Flächen für die Energiegewinnung muss nach Meinung der Anwesenden auch der Transport der Energie vom Produktionsort zum Abnehmer berücksichtigt werden.
- Das Thema Energie sollte nach Meinung der Anwesenden Teil des Blau-Grünen Bandes sein.

3. Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Diskussion der Thesen



Eine **leistungsfähige Straßenanbindung** aus Landesstraßen um den See nimmt die regionalen Verkehre auf und garantiert die Erschließung von See und Siedlungsräumen.
Diskussion:

- Der Neu- und Umbau von MIV-Infrastruktur sollte nach Meinung der Anwesenden einen möglichst geringen Einfluss auf die Natur- und Erholungszonen haben (z. B. Lärmschutzmaßnahmen an so vielen Uferzonen wie möglich).
- Im Rahmen des Pkw-, aber auch des Radverkehrs sollte der ruhende Verkehr aus Sicht der Anwesenden zwingend mitgedacht werden (z. B. P+R-Anlagen).
- Die Aus- und Umbauprojekte der Bundesautobahnen im Projektgebiet seien mitzuberücksichtigen (z. T. 6-spuriger Ausbau A44/46, Autobahnkreuze Unter-/Überführungen für die Nahmobilität etc.).

Der See ist für die **letzte Meile** an unterschiedlichen Punkten multimodal an die wichtigen **SPNV- und Verkehrsknoten in der Umgebung** und die Anknüpfungspunkte in der Umgebung angeschlossen.
Diskussion:

- Für die Ausrichtung der Mobilitätsströme sollten nach Ansicht der Anwesenden zunächst klare Zugangssituationen (Berücksichtigung IGA 2037) definiert werden, die eine bedarfsgerechte Ausgestaltung der Mobilitätsoptionen benötigen und z. B. Ausbau von Bahnhaltepunkten (Kapazität, Barrierefreiheit etc.) voraussetzen.

Der **Umweltverbund** ist selbstverständlicher Träger der täglichen Nahmobilität und der Freizeitmobilität. **Umsteigemöglichkeiten** ermöglichen eine attraktive Multimodalität.

Keine Anmerkungen

Neue Formen der **klimaneutralen Mobilität** werden erprobt und etabliert.
Diskussion:

- Bikesharing-System und autonome Shuttleverkehre per barrierefreier Kleinbus werden für die Überwindung der letzten Meile im Sinne der vernetzten Mobilität von den Anwesenden befürwortet.

Diskussion am Plan

Straßenverbindungen am Ostufer des Sees

- Die Anbindung des Ostufers an die L19 in Richtung Jackerath sollte aus Sicht der Anrainerkommunen in den Planungen weiter bestehen bleiben.
- Die Anbindung von Jüchen Süd soll in der Trassenfindung der L241n berücksichtigt werden (vsl. Jüchen Süd oder interkommunales Gewerbegebiet Jüchen/Grevenbroich (Industriepark Elsbachtal) anbinden)
- Die Trassenführung der Landesstraße entlang des Ostufers wurde aufgrund der unbebauten Naturzone diskutiert, andererseits allerdings von den Anrainerkommunen im Zuge der lokalen Erschließung für die straßengebundenen Verkehre als notwendig erachtet, die nicht auf der A44n verkehren können.

SPNV-Anbindung

- Die kulturelle Entwicklung des Kraftwerkes Frimmersdorf soll laut Stadt Grevenbroich mit einem Bahnhaltepunkt auf der SPNV-Bestandsstrecke ausgestattet werden, um nicht nur per Monocab zukunftsgerichtet in Richtung Ostufer fahren, sondern auch Touristen aus Nord-Südrelation umweltverträglich mit dem SPNV anreisen lassen zu können.
- Die zukünftige Relation Aachen-Düsseldorf sollte im Rahmen des neuen S-Bahn-Netzes Rheinisches Revier schematisch südlicher dargestellt werden, da sie vsl. über Bedburg und Titz verkehren wird.
- Eine tatsächliche Verlängerung der Werksbahn nach Einschätzung der Anwesenden könnte als Paralleltrasse den Personenverkehr auf der Schiene entlasten, die Notwendigkeit in Anbetracht der zahlreichen weiteren Mobilitätsmaßnahmen wird jedoch hinterfragt.

Nutzung der Bandtrasse

- Die versiegelte Bandtrasse sollte aus Sicht der Anwesenden als Narrativ weiterhin bestehen und als Verkehrsinfrastruktur für die Nah- und Mikromobilität (Radverkehr, Fußverkehr, Scooter) nutzbar bleiben.
- Es wird diskutiert, dass sich die Schienenverkehrsinfrastruktur der Werksbahn für innovative Mobilitätslösungen wie z. B. Monocab vom Kraftwerk Frimmersdorf bis zum bestehenden Endpunkt in Seenähe eignen könnte, von wo aus die letzte Meile zu überbrücken ist.

ÖPNV-Anbindung der Ortsteile und des Sees

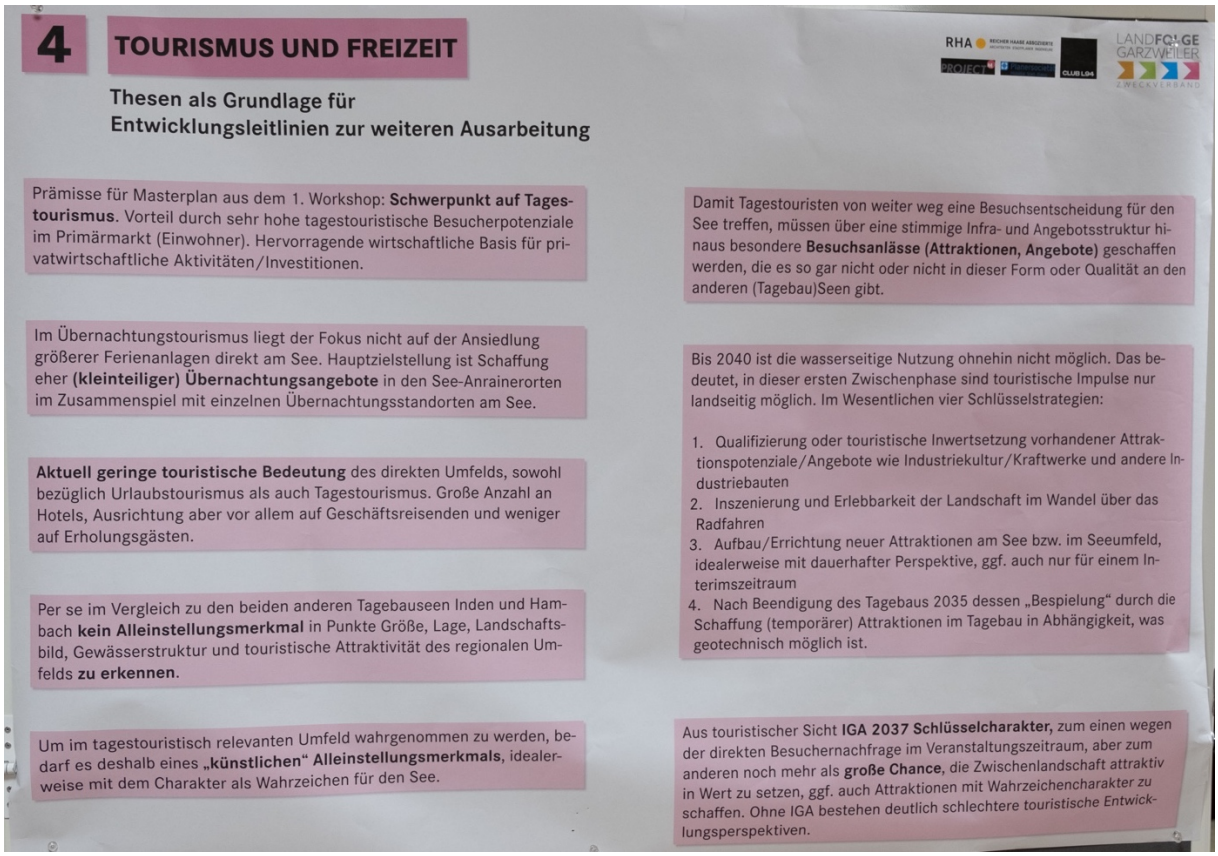
- Mobilstationen werden von den Anwesenden an den nächsten Mobilitätsknoten z. B. SPNV-Haltepunkt Hochneukirch zugunsten von Umstiegsmöglichkeiten befürwortet.
- Busverbindungen wie z. B. die Relationen Bedburg-Jackerath-Erkelenz oder Erkelenz-Hochneukirch sollten aus Sicht der Kommunen die seenahen Ortschaften miteinander verknüpfen. Ein Schnellbus Düren-Titz-Erkelenz sei bereits in Planung.

Radverkehr

- Das Grün-Blaue Band dient als Hauptinfrastruktur der Nahmobilität, bei der über den jetzigen Planungsstand hinaus nach Einschätzung der Anwesenden eine weitere Ost-Westverbindung zwischen dem See und Grevenbroich (ggf. entlang geplanter L241n) hergestellt werden könnte.
- Eine Trennung der Verkehrsträger Radverkehr und Fußverkehr wird durch die topographischen Gegebenheiten der verschiedenen Abbauebenen gegeben sein, wodurch potenzielle Konflikte zwischen den Verkehrsmitteln vermieden werden könnten.
- Das Radnetz sei am Westufer in Richtung Erkelenz ausgedünnt dargestellt und könne durch die bestehenden und frequentierten Feldwege ergänzt werden.

4. Tourismus

Diskussion der Thesen



Prämisse für Masterplan aus 1. Workshop: **Schwerpunkt auf Tagestourismus**. Vorteil sehr hohe tagestouristische Besucherpotenziale im Primärmarkt (Einwohner). Hervorragende wirtschaftliche Basis für gewerbliche Aktivitäten/Investitionen.

<u>Diskussion:</u>

- Das tagestouristische Hauptbesucherpotenzial erstreckt sich nach Einschätzung der Anwesenden in erster Linie auf den linksrheinischen Raum, insbesondere auf den Ballungsraum Düsseldorf. Grundsätzlich in Frage komme aber auch der rechtsrheinische Raum in einem Anfahrtsradius bis etwa einer Stunde. In einem Radius von 30 Min. Anfahrtszeit gut 2. Mio. Einwohner, innerhalb 60 Min. fast 12 Mio. Es gilt, je länger die Anfahrtszeit, desto besonderer muss der Besuchsanlass sein.
- Erhebliches Besucherpotenzial ergibt sich aus Sicht der Anwesenden aus der unmittelbaren Nähe zur Großstadt Mönchengladbach. Diese sei ein großer Vorteil für die Mobilisierung privatwirtschaftlichen Engagements im Hinblick auf den Aufbau touristischer Angebotsstrukturen rund um den See.
- Die zu erwartenden hohen Besucherzahlen aus der Naherholung stellen hohe Anforderungen an eine zielführende Besucherlenkung.

Trotzdem Entwicklung auch Übernachtungstourismus, aber nicht im Fokus. Hauptzielstellung ist Schaffung eher **(kleinteiligen) Übernachtungsangebote** in den See-Anrainerorten im Zusammenspiel einzelner Übernachtungsstandorte am See.

Diskussion:
- Potenziale bestehen nach Ansicht der Anwesenden im Segment Übernachtungstourismus in erster Linie für Kurzurlaub.
- Eine Nische im Zusammenhang mit dem Transformationsprozess könne auch der Bildungstourismus sein.
- Die Vermarktung als Urlaubsziel muss aus Sicht der Anwesenden gemeinsam mit den beiden anderen neu entstehenden See unter der Destinationsmarke Rheinisches Revier erfolgen.

Aktuell geringe touristische Bedeutung des direkten Umfelds sowohl bezüglich Urlaubstourismus als auch Tagestourismus. Große Anzahl an Hotels, Ausrichtung aber vor allem auf Geschäftsreisenden und weniger auf Erholungsgästen.
Diskussion:
- Eine bessere Nutzung und Vernetzung vorhandener Attraktionen ist aus Sicht der Anwesenden anzustreben.
- Ergänzung der auf dem Plan dargestellten POI um weitere touristische bzw. tourismusrelevante Attraktionen (siehe Diskussion am Plan)
- Zusätzlich sei eine planerische Darstellung der touristischen Attraktionspotenziale auf einer anderen Maßstabsebene für den Gesamtraum Rheinisches Revier mit den beiden anderen Seen sinnvoll.

Per se im Vergleich zu den beiden anderen Tagebauseen Inden und Hambach **kein Alleinstellungsmerkmal** in Punkte Größe, Lage, Landschaftsbild, Gewässerstruktur und touristische Attraktivität des regionalen Umfelds **zu erkennen**.

Diskussion:
- Die Anwesenden sehen Vorteile im Vergleich zu den anderen beiden neuen Seen durch die unmittelbare Großstadtnähe zu Mönchengladbach und die sehr gute Erreichbarkeit mit öffentlichem Nahverkehr aus den Ballungsräumen Düsseldorf und Köln.

Um im tagestouristisch relevanten Umfeld wahrgenommen zu werden, bedarf es eines **„künstlichen" Alleinstellungsmerkmals**, idealerweise mit dem Charakter als Wahrzeichen für den See.

Diskussion:
- In der weiteren Bearbeitung ist dies aus Sicht der Anwesenden als Zielstellung bei den Überlegungen mit zu berücksichtigen, allerdings nicht als Dogma. (Ideen hierfür bitte übermitteln an matthias.wedepohl@projectm.de)
- Ein Wahrzeichen für den See könnte nach Ansicht der Anwesenden auch nach innen eine identitätsstiftende Wirkung haben.

Damit Tagestouristen von weiter weg eine Besuchsentscheidung für den See treffen, müssen über eine stimmige Infra- und Angebotsstruktur hinaus besondere **Besuchsanlässe (Attraktionen, Angebote)** geschaffen werden, die es so gar nicht oder nicht in dieser Form oder Qualität an den anderen (Tagebau)Seen gibt.

Diskussion:
- Dies soll laut den Anwesenden eine Zielstellung für den weiteren Entwicklungsprozess und auch für die Phase der Zwischennutzungen sein.
- Die Tagebaulandschaft solle auch langfristig an ausgewählten Standorten sichtbar und erlebbar bleiben. Relikte aus dem Tagebau sollen aus Sicht der Anwesenden gesichert werden.

Bis 2040 (Korrektur RWE Power: 2041-2046) wasserseitige Nutzung ohnehin nicht möglich. Das bedeutet, in dieser ersten **Zwischenphase** sind touristische Impulse nur landseitig möglich. Im Wesentlichen vier Schlüsselstrategien:

- ➔ Qualifizierung oder touristische Inwertsetzung vorhandener Attraktionspotenziale/Angebote wie Industriekultur/Kraftwerke und andere Industriebauten
- ➔ Inszenierung und Erlebbarkeit der Landschaft im Wandel über das Radfahren
- ➔ Aufbau/Errichtung neuer Attraktionen am See bzw. im Seeumfeld, idealerweise mit dauerhafter Perspektive, ggf. auch nur für einem Interimszeitraum
- ➔ Nach Beendigung des Tagebaus 2035 dessen „Bespielung“ durch die Schaffung (temporärer) Attraktionen im Tagebau in Abhängigkeit, was geotechnisch möglich ist.

Diskussion:

- Die gewässerseitige Nutzung ist nicht wie in der These formuliert 2040, sondern nach den Planungen von RWE erst -2041-2046 möglich.
- Es braucht nach Ansicht der Anwesenden eine Vernetzung auch mit den Attraktionen im weiteren regionalen Umfeld, insbesondere auch den beiden anderen Tagebauseen.
- In der Zwischen- bzw. Transformationsphase sind nach Einschätzung der Anwesenden die wichtigsten Themen als Besuchsanlass Radfahren und der Transformationsprozess selbst, sowohl für sich betrachtet, aber vor allem im engen Zusammenspiel.

Aus touristischer Sicht hat die **IGA 2037 Schlüsselcharakter**, zum einen wegen der direkten Besuchernachfrage im Veranstaltungszeitraum, aber zum anderen noch mehr als große Chance, die Zwischenlandschaft attraktiv in Wert zu setzen, ggf. auch Attraktionen mit Wahrzeichencharakter zu schaffen. Ohne die IGA 2037 gibt es deutlich schlechtere touristische Entwicklungsperspektiven.

Diskussion:

- Uneingeschränkte Unterstützung der These bzw. des Projekts IGA 2037.

Diskussion am Plan

Folgende POI wurden durch die Anwesenden am Plan ergänzt:

- ÖPNV-Erreichbarkeit als Alleinstellungsmerkmal z.B. ab Hochneukirch
- Niersradweg
- Segelflugplatz MG Wanlo
- Geplantes Dokumentationszentrum Tagebau Garzweiler in Holzweiler
- Haus Hohenbusch, Erkelenz
- Übernachtungsangebot bei Schloss Dyck und bei Schloss Bedburg
- Segelflugplatz und Modellflugplatz Gustorfer Höhe, Grevenbroich
- ADAC-Fahrsicherheitszentrum, Grevenbroich
- Renaturierter Elsbach, Grevenbroich
- Villa Erckens – Museum der Niederrheinischen Seele, Grevenbroich
- Wildfreigehege Bend, Grevenbroich
- Stillgelegter Kraftwerksblock Frimmersdorf Grevenbroich
- Berghalde Grevenbroich als Aussichtspunkt
- Freizeitpark Bobbolandia, Grevenbroich
- Golfplatz Erftaue, Grevenbroich
- Historische Altstadt Kaster, Bedburg

TOP 4 - ZWEITE ARBEITSPHASE: INTEGRIERTE BETRACHTUNG: KONSENS UND WIDERSPRÜCHE

Zusammenfassung der Ergebnisse der Kleingruppen
Die Moderator*innen fassen die Ergebnisse der Kleingruppen zusammen, anhand der folgenden Fragestellungen:

- Auf welche Entwicklungsleitlinien konnte man sich einigen?
- Wo gab es „Kontroversen“?
- Welche räumlichen Strukturen sind im Handlungsfeld entscheidend?
- Wo liegen Änderungsbedarfe der Strukturplanung?

Im Folgenden werden nur zentrale Erkenntnisse zusammengefasst. Die Zusammenfassung der gesammelten Anmerkungen finden sich unter TOP 3:

Siedlungsentwicklung und Wirtschaftsflächen

- Die Thesen sind in den Grundzügen bestätigt und in Teilen ergänzt worden.
- Die Ausgangsannahme, dass zukünftig mit Zuzügen von Bewohner*innen und Gewerbetreibenden in das Verbandsgebiet zu rechnen ist, wird als Prämisse und Zielsetzung weiterverfolgt. Die sich daraus ergebenden Potenziale sollen genutzt werden, jedoch auch die Folgekosten müssen mitgedacht werden.
- Der grundsätzliche Fokus liegt auf der Entwicklung im Bestand (kurz- und mittelfristig). Die mittelfristige Perspektive findet sich in Projekten wie der Entwicklung in Bereichen wie Jüchen Süd (etwa ab 2035). Langfristig soll Option der Siedlungsentwicklung in Richtung See offengehalten werden.
- In der Rahmenplanung wird eine gegenüber dem Strukturkonzept stark abstrahierte Darstellungsform der aktualisierten Entwicklungsbereiche zu finden sein und es werden die unterschiedlichen zeitlichen Perspektiven der einzelnen Bereiche abgebildet werden müssen.

Freiraum, Landschaft und Gewässer

- Die aufgestellten Thesen werden im Wesentlichen bestätigt.
- Eine noch weiter zu definierende Thematik ist, ob die gesamten Uferkanten in öffentlichen Eigentum bzw. öffentlich zugänglich sein sollen bzw. können. Dies wird im Weiteren zu konkretisieren sein.
- Für die Rahmenplanung wird auch hier eine abstrahiertere Darstellung der aktualisierten Freiraumverbindungen gefunden werden müssen. Dahinter liegt der Bedarf diese stärker zu präzisieren (bzgl. Dimensionierung und Ausgestaltung).

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

- Die Thesen wurden grundsätzlich angenommen und in Teilen ergänzt.
- Als kontroverses Thema hat sich die lokale Anbindung des Ostufers herausgestellt (Lage und Verlauf der Straßenverbindung parallel zur A 44n)
- Ein noch nicht abschließend geklärtes, aber spannendes Thema sind die Möglichkeiten zur Nachnutzung der Werksbahn (Verlängerung Richtung See, als Entlastung der anderen Bahnbindungen, andere Lösungsansatz für Anbindung Frimmersdorf zum Beispiel durch Monocabs)
- Entscheidend für die Erschließung des Sees ist die letzte Meile. Hierzu wurden Lösungen wie Autonome Shuttle, Bikeshuttel oder Monocabs (s.o.) diskutiert. Dabei ist klar geworden, dass die Zugänge an den See zu definieren sind und für diese individuelle Formen der Andienung definiert werden müssen.

Tourismus

- Die Thesen mit der Schwerpunktsetzung auf dem Tagestourismus wurden im Wesentlichen bestätigt.
- Ein Alleinstellungsmerkmal des Sees wird die Nähe zu den Ballungsräumen und die gute Anbindung mit dem SPNV sein (Mönchengladbach als Großstadt in unmittelbarer Nähe und der Großraum Rhein-Ruhr)
- Im Übernachtungstourismus werden keine großen Ferienanlagen gesehen, jedoch durchaus die Zielsetzung der Entwicklung kleinteiliger Übernachtungsmöglichkeiten in Seenähe.
- Zusätzlich zur Touristischen Einordnung des Sees in den lokalen Kontext kann auch eine großräumige Betrachtung aller drei Tagebauseen aus regionalem Kontext zielführend sein.

Integrierte Betrachtung

Zum Abschluss werden durch Matthias Happel im Plenum nochmal einige Aspekte der Diskussion unter den Fragestellungen „Wo besteht bereits eine gemeinsame Basis?“ / „Wo bestehen noch Konflikte mit Klärungsbedarf?“ aufgegriffen.

Straßenverbindung am Ostufer

- Verkehrstechnisch Abgestimmt als Fortführung der L19
- Verkehrstechnische Notwendigkeit der Straße: Winde behindern Lkw-Verkehr auf der A 44n in Teilen; es kommt immer wieder zur Sperrung der Autobahn in diesem Teilabschnitt. Auch lokal fehlende Nord-Südverbindung für untergeordnete Verkehrsträger zur Verbindung von Jüchen und Titz.
- Es wird sich dafür ausgesprochen, in Anbetracht der Nähe zum Ostufer, die Straße nicht entlang des Ufers zu entwickeln, sondern eher an die Autobahn A44n „anzuschmiegen“.

Hotellerie: Zeitliche Perspektive

- Eine Hotellerie-Infrastruktur wird sich erst entwickeln, wenn Strukturen vorhanden sind, die Menschen anziehen (z.B. der See nutzbar ist). Daher ist hier eher mit einer langfristigen Perspektive zu rechnen.

Gesamtes Seeufer öffentlich?

- Offen sind die endgültige Zuteilung und Besitzverhältnisse der von RWE zurückzugebenden Flächen nach der Flurbereinigung. Ein Großteil der Flächen wird an Landwirte zurückgegeben werden müssen. Insofern sind die Zugriffsmöglichkeiten der Kommunen beschränkt.
- Grundeinstellung aller Kommunen und des Zweckverbandes ist es jedoch, dass das gesamte Seeufer grundsätzlich öffentlich nutzbar sein soll. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass es in einzelnen Bereichen aufgrund von erforderlichen wasserseitigen Nutzungen einen Verschwenk der Wegeführung geben kann. Auf eine solche Zielsetzung hat man sich in früheren Verbandsversammlungen verständigen können.

Blau-grünes Band Garzweiler

- Der Geh- und Radweg wird derzeitig abschnittsweise ausgestaltet und umgesetzt.
- Zuletzt wurde das Leitbild an den neunen Seezuschnitt angepasst, die dargestellten Dimensionen und müssen jedoch geprüft werden. Darüber hinaus wird es einer genaueren Definierung bedürfen, wie das dargestellte Grüne Netzwerk aussehen soll.

Idee Monocab auf der Werksbahntrasse

- Zur internen Erschließung auf dem zu entwickelnden Kraftwerksstandort Frimmesdorf soll ein Monocab-System geprüft werden.
- Das System ermöglicht auf einer Gleisanlage eine autonome Mobilität im Zweirichtungsverkehr. Als Option könnte es als Anbindung an Frimmersdorf auch eine Option für die vorhandenen Schienen der Werksbahn sein
- Eine erste Anwendung des Systems soll es bei der IGA 2027 am Standort in Dortmund geben, eine weitere Anwendung ist in OstWestfalenLippe geplant.

TOP 5 - AUSBLICK UND VERABSCHIEDUNG

Herr Happel gibt einen **Ausblick auf die nächsten Schritte und den Zeitplan**. Dabei wird nochmal der Blick auf den Prozessablauf geworfen. Durch das Bearbeitungsteam wird der Rahmenplan im März ausgearbeitet. Der erste Block der Beteiligung startet vorrausichtlich ab dem 15.04.24 als Online-Dialog und endet drei Wochen später am 06.05.24. Anschließend ist eine öffentliche Werkstatt am 21.05.24 in der Stadthalle Erkelenz geplant.

Die weiteren Workshops des Arbeitskreises mit dem Fokus Masterplanung und Lupenräume finden voraussichtlich am 13.06.24 und am 10.10.24 statt. Die Termine müssen jedoch noch fest abgestimmt werden.

Herr Happel bedankt sich und beendet den Workshoptag.

TOP 6 - SONSITIGES

Der nächste reguläre Arbeitskreis findet am 18.04.24 statt. Eine Teilnahme der ZRR ist vorgesehen.

NÄCHSTE TERMINE

Online-Dialog: geplant 15.04.24 – 06.05.24

Öffentliche Werkstatt: 21.05.24

Dortmund, den 05.04.2024
Gez.
Happel, Wienen

ANLAGEN:

- Rahmenpräsentation