

An die Mitglieder
des Umweltausschusses

Köln, 11.11.2022
Frau Nitsche
Stabsstelle 30.01

Umweltausschuss

Freitag, 25.11.2022, 9:30 Uhr

Köln, Horion-Haus, Rhein/Ruhr/Erft

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur **9.** Sitzung lade ich herzlich ein.

Falls es Ihnen nicht möglich ist, an der Sitzung teilzunehmen, bitte ich, dies umgehend der zuständigen Fraktions-/Gruppengeschäftsstelle mitzuteilen, damit eine Vertretung rechtzeitig benachrichtigt werden kann.

Hinweise zum Infektionsschutz: siehe Anlage

T a g e s o r d n u n g

Öffentliche Sitzung

Beratungsgrundlage

- | | | |
|----|--|------------------------|
| 1. | Anerkennung der Tagesordnung | |
| 2. | Niederschrift über die 8. Sitzung vom 31.08.2022 | |
| 3. | Neue Mobilitätsträger und Technologien Ein Blick in die Zukunft
<u>Berichterstattung:</u> Herr LVR-Dezernent Janich | 15/1212 K |
| 4. | EU-Projekt UrbanLinks 2 Landscape
hier: Abschlussbericht
<u>Berichterstattung:</u> Frau LVR-Dezernentin Dr. Franz | 15/1248 K |
| 5. | LVR-Regiosaatgutförderung: aktueller Sachstand
<u>Berichterstattung:</u> Frau LVR-Dezernentin Dr. Franz | 15/1261 K |
| 6. | Informationsreise des Umweltausschusses nach Freiburg und ins Elsass
<u>Berichterstattung:</u> Herr LVR-Dezernent Althoff | 15/1355 E folgt |

- 7. Bericht aus der Verwaltung
- 8. Anfragen und Anträge
- 8.1. Verzicht auf gedruckte Pressespiegel **Antrag 15/71 AfD E**
- 8.2. Anfrage: Kostenlose Hygieneartikel in LVR-Einrichtungen **Anfrage 15/39
GRÜNE K**
- 8.3. Beantwortung der Anfrage Nr. 15/39 **folgt**
- 9. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen
Der Vorsitzende

F l i ß

Hinweise zum Infektionsschutz (Stand ab 25.10.2022)

1. Durchführung der Sitzung

Die Sitzung findet als Präsenzveranstaltung statt. Es wird empfohlen, bei Betreten des Sitzungsraumes sowie am Sitzplatz eine medizinische Maske oder eine Maske höheren Standards (FFP2) zu tragen und diese nur zum Sprechen und/oder Trinken abzulegen.

In Ausübung des Hausrechts kann die Sitzungsleitung in der Sitzung, unter Abwägung der aktuellen Gesamtumstände, das Tragen einer medizinischen Maske oder einer Maske höheren Standards anordnen. Bitte leisten Sie den Aufforderungen der Sitzungsleitung Folge.

Durch die Verwaltung werden weitere Hygienemaßnahmen getroffen.

2. Gründe für eine Nichtteilnahme

Bitte begeben Sie sich insbesondere nicht zur Sitzung, wenn

- Sie Symptome einer Erkältungskrankheit aufweisen
- Sie zur Quarantäne bzw. Isolierung verpflichtet sind.

Sollten im Einzelfall Unsicherheiten bestehen, ob eine Teilnahme an der Sitzung möglich ist, steht die LVR-Stabsstelle Sitzungsmanagement unter LVR-Sitzungsmanagement@lvr.de für Fragen zur Verfügung.

TOP 1 Anerkennung der Tagesordnung

Niederschrift
über die 8. Sitzung des Umweltausschusses
am 31.08.2022 in Köln, Landeshaus
- öffentlicher Teil -

Anwesend vom Gremium:

CDU

Bündgens, Willi
Dickmann, Bernd
Dr. Griese, Josef
Körlings, Franz
Krebs, Bernd
Dr. Leonards-Schippers, Christiane
Schönberger, Frank
Stefer, Michael

SPD

Krossa, Manfred
Mahler, Ursula
Kaske, Axel für Merkel, Wolfgang
Nottebohm, Doris
Walter, Karl-Heinz
Solocho, Barbara für Zander, Susanne

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Blanke, Andreas
Fliß, Rolf Vorsitzender
Kanschäta, Andreas
Dr. Seidl, Ruth
Zimmermann, Thor-Geir

FDP

Nüchter, Laura
Rauw, Peter

AfD

Nietsch, Michael

Die Linke.

Santillán, Tomás M.

Die FRAKTION

Peyvandi, Shekoofeh

für Dr. Teitz, Sebastian

Verwaltung:

Herr Althoff
Herr Stölting
Herr Boddenberg
Herr Loth
Frau Nitsche
Frau Hoffmann

LR 3
FBL 31
Dez. 9
Stabsstellenleiter 30.01
Stabsstelle 30.01/Protokoll
Auszubildende Stabsstelle 30.01.

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

Beratungsgrundlage

- | | | |
|-----|---|------------------|
| 1. | Anerkennung der Tagesordnung | |
| 2. | Niederschrift über die 7. Sitzung vom 18.05.2022 | |
| 3. | LVR-Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention: Entwurf Jahresbericht 2021 | 15/762 K |
| 4. | Vernetzte Mobilität In Zukunft ist alles verbunden! | 15/1004 K |
| 5. | LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit den Biologischen Stationen im Rheinland; Sachstand 2021 | 15/1011 K |
| 6. | LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit den Biologischen Stationen im Rheinland; Fördervorschlag 2022 | 15/1012 K |
| 7. | Fördervorschlag und Bericht aus dem „Arbeitskreis Rheinische Naturparke“ | 15/1022 K |
| 8. | Bericht zur Förderung der Pflanzgutbeschaffung zur Erhaltung und Wiederherstellung kulturhistorisch bedeutsamer Landschaftsbilder im Jahr 2021 (LVR-Pflanzgutförderung) | 15/1084 K |
| 9. | Beschlusskontrolle | |
| 10. | Bericht aus der Verwaltung | |
| 11. | Anfragen und Anträge | |
| 12. | Verschiedenes | |

Nichtöffentliche Sitzung

- | | | |
|-----|--|--|
| 13. | Niederschrift über die 7. Sitzung vom 18.05.2022 | |
| 14. | Beschlusskontrolle | |

Beginn der Sitzung:	09:00 Uhr
Ende öffentlicher Teil:	09:30 Uhr
Ende nichtöffentlicher Teil:	09:31 Uhr
Ende der Sitzung:	09:32 Uhr

Öffentliche Sitzung

Punkt 1

Anerkennung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird ohne Aussprache anerkannt.

Punkt 2

Niederschrift über die 7. Sitzung vom 18.05.2022

Die Niederschrift über die 7. Sitzung vom 18.05.2022 wird ohne Aussprache anerkannt.

Punkt 3

LVR-Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention: Entwurf Jahresbericht 2021

Vorlage Nr. 15/762

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Der Entwurf des Jahresberichtes 2021 zum LVR-Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention wird gemäß Vorlage Nr. 15/762 zur Kenntnis genommen.

Nach Beratung in allen Fachausschüssen im LVR ist abschließend eine Beschlussfassung durch den Ausschuss für Inklusion geplant.

Punkt 4

Vernetzte Mobilität | In Zukunft ist alles verbunden!

Vorlage Nr. 15/1004

Frau Dr. Seidl bedankt sich für die Vorlage und begrüßt die verschiedenen Förderprogramme.

Die Vorlage Nr. 15/1004 "Vernetzte Mobilität | In Zukunft ist alles verbunden!" wird zur Kenntnis genommen.

Punkt 5

LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit den Biologischen Stationen im Rheinland; Sachstand 2021

Vorlage Nr. 15/1011

Die **Damen Mahler**, **Dr. Leonards-Schippers** und **Dr. Seidl** heben die Wichtigkeit der Entscheidung zur Förderung der biologischen Stationen hervor. **Herr Rauw** weist darauf hin, dass die Arbeit der Stationen weit über die geförderten Projekte hinausgehe und lobt deren abrufbares Fachwissen.

Der Sachstand zum LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit den Biologischen Stationen im Rheinland gemäß Vorlage Nr. 15/1011 wird zur Kenntnis genommen.

Punkt 6

LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit den Biologischen Stationen im

Rheinland; Fördervorschlag 2022 Vorlage Nr. 15/1012

Die **Damen Mahler** und **Dr. Seidl** betonen die hohe Bedeutung der Förderung und deren Ausbau. **Herr Boddenberg** weist noch einmal darauf hin, dass alle am Netzwerk beteiligten Stationen, die für dieses Jahr einen Antrag eingereicht hätten, mindestens eine Zuwendung für ein bereits laufendes oder ein zur Förderung eingereichtes Projekt erhielten. Die weiteren Projekte seien aufgrund von fachlichen Kriterien geprüft und priorisiert worden.

Dem Förderprogramm 2022 für das LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit den Biologischen Stationen im Rheinland wird gemäß Vorlage Nr. 15/1012 zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen entsprechend umzusetzen.

Punkt 7 Fördervorschlag und Bericht aus dem „Arbeitskreis Rheinische Naturparke“ Vorlage Nr. 15/1022

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Der Bericht aus dem „Arbeitskreis Rheinische Naturparke“ wird zur Kenntnis genommen. Dem Förderprogramm 2022 wird gemäß Vorlage Nr. 15/1022 zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen entsprechend umzusetzen.

Punkt 8 Bericht zur Förderung der Pflanzgutbeschaffung zur Erhaltung und Wiederherstellung kulturhistorisch bedeutsamer Landschaftsbilder im Jahr 2021 (LVR-Pflanzgutförderung) Vorlage Nr. 15/1084

Die **Damen Dr. Leonards-Schippers** und **Dr. Seidl** weisen auf den großen Wert der durch die Verwaltung getätigten Beratung bzgl. der Gehölzsorten, Standorte und des Klimaschutzes hin. **Frau Dr. Seidl** wirft ein, dass großflächige Nachpflanzungen aktuell wichtig seien, daher solle über eine Aufstockung des Programms nachgedacht werden. **Frau Nüchter** und **Herr Dr. Griese** bitten um Mitteilung, ob die Verwaltung den Klimawandel bei der Förderung berücksichtige und wenn ja, in welcher Form. **Herr Krossa** ergänzt die Frage nach der Vereinbarkeit des Förderungsziels, die historischen Landschaften zu erhalten, mit der Anpassung an den Klimawandel. **Herr Fliß** weist hier auf die klimaresilienten Baumarten der GALK-Liste hin. Zudem müsse auch in den eigenen Liegenschaften über neue Maßnahmen zur Zurückhaltung von Wasser nachgedacht werden, wie beispielsweise Blaudächer, Versickerungsmulden oder Wassersäcke. **Herr Boddenberg** erläutert, dass sich das Programm großer Beliebtheit erfreue, sodass kaum Werbung notwendig sei. Rechtlich sei die Förderung an die Nutzung heimischer Arten gebunden. Er halte dies auch aus fachlicher Sicht für sinnvoll. Fast jeder Antrag werde aber vor Ort nach der Eignung für den Standort geprüft. Dann erfolge entweder die Genehmigung oder es werde eine andere Gehölzart vorgeschlagen. Die Nachfrage nach klimaresilienten Baumarten würde bereits steigen, somit sei mit einer Preissteigerung zu rechnen. Die GALK-Liste wäre für das Programm eine gute Anregung, sei aber nicht bindend, da sie eher für den städtischen Bereich ausgelegt sei. **Herr Fliß** fragt nach den vertraglichen Konditionen zur Sicherstellung des Erfolges der Pflanzungen. **Herr Boddenberg** erklärt, dass die Antragsunterlagen eine Verpflichtungserklärung enthielten, nach denen, bei Vernichtung der Pflanzen oder Ausfällen, der Fördernehmer auf eigene Kosten Ersatzpflanzungen nach den Weisungen des LVR durchführen müsse. Werde das Pflanzgut nicht zweckentsprechend verwendet oder die Anpflanzung beseitigt, entstehe ein Rückzahlungsanspruch für den Landschaftsverband Rheinland in Höhe der

für das Pflanzgut aufgewendeten Mittel. Darüber hinaus führe die Verwaltung ein stichprobenhaftes Monitoring auf den geförderten Flächen durch.

Der Sachverhalt zur Förderung der Pflanzgutbeschaffung zur Erhaltung und Wiederherstellung kulturhistorisch bedeutsamer Landschaftsbilder im Jahr 2021 wird gemäß der Vorlage Nr. 15/1084 zur Kenntnis genommen.

Punkt 9
Beschlusskontrolle

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Punkt 10
Bericht aus der Verwaltung

Herr Althoff wirbt für die Teilnahme an der Pflanzung des Baums des Jahres in der LVR-Klinik Langenfeld am 28.09.2022.

Punkt 11
Anfragen und Anträge

Es liegen keine Anfragen und Anträge vor.

Punkt 12
Verschiedenes

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Essen, 17.10.2022

Der Vorsitzende

F l i ß

Köln, 27.09.2022

Die Direktorin des Landschaftsverbandes
Rheinland
In Vertretung

A l t h o f f

Vorlage Nr. 15/1212

öffentlich

Datum: 02.09.2022
Dienststelle: OE 6
Bearbeitung: Fr. Unger / Fr. Joost / Hr. Biergans

Ausschuss für Digitale Entwicklung und Mobilität	14.09.2022	Kenntnis
Umweltausschuss	25.11.2022	Kenntnis

Tagesordnungspunkt:

Neue Mobilitätsträger und Technologien | Ein Blick in die Zukunft

Kenntnisnahme:

Die Vorlage Nr. 15/1212 "Neue Mobilitätsträger und Technologien | Ein Blick in die Zukunft" wird zur Kenntnis genommen.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK. nein

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2025. nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ihd. Jahr):

Produktgruppe:	
Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan	Aufwendungen: /Wirtschaftsplan
Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:	Auszahlungen: /Wirtschaftsplan
Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:	
Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten	

In Vertretung

J A N I C H

Zusammenfassung

Die Vorlage „Neue Mobilitätsträger und Technologien | Ein Blick in die Zukunft“ gibt einen Einblick in zukünftige Entwicklungen des Mobilitätsbereichs und benennt dabei Beispiele aus der Wissenschaft, Wirtschaft und dem öffentlichen Sektor, die für den Landschaftsverband Rheinland (LVR) von Bedeutung sein können. Des Weiteren wird betrachtet, wie der LVR vorgehen kann, um Innovationen im Bereich der Mobilität nutzen zu können, damit der Verband, seine Mitarbeitenden und die Menschen im Rheinland von diesen Innovationen profitieren. Die Erarbeitung der Vorlage erfolgte im Rahmen des am 22.09.2021 durch den Ausschuss für Digitale Entwicklung und Mobilität beschlossenen Arbeitsprogramms zum Thema Mobilität im LVR (Vorlage Nr. 15/508). Die vorliegende Vorlage schließt an die Themen Inklusion und Mobilität (Vorlage Nr. 15/887) und vernetzte Mobilität (Vorlage Nr. 15/1004) an und komplettiert das Arbeitsprogramm.

Die Vorlage identifiziert diverse Mobilitätsträger und Technologien, die in Zukunft von Interesse sein können und erörtert, wie diese das Feld „Mobilität“ verbessern können. Besonders interessant für den LVR sind die aktuellen Entwicklungen rund um das autonome Fahren und die Fortschritte in der Elektromobilität. Beide Bereiche bieten – ggf. auch in Kombination – die Möglichkeit den Mobilitätssektor in Zukunft zu wandeln, mehr Flexibilität und Selbstbestimmtheit für die Menschen zu schaffen und wichtige Klimaschutzziele zu erreichen. Mit Blick auf die vielfältige Mobilität im Verband sind diverse Anwendungsszenarien, wie beispielsweise bedarfsorientierte (On-Demand) Mobilitätsleistungen an verschiedenen Liegenschaften, denkbar. Der Weg der Mobilität hin zur Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a service) spielt bei der Betrachtung der Entwicklungen und Potenzialbewertungen eine entsprechende Rolle. Doch auch andere Formen der Mobilität, wie etwa Transportdrohnen, werden für einen umfassenden Zukunftsblick betrachtet.

Im Hinblick auf verschiedene interne wie externe Mobilitätsträger sollen neue Wege aufgezeigt werden, wie sich die verbandbezogene Mobilität, unter Heranziehung neuer Mobilitätsträger und Technologien, verändern kann. Ein besonderer Fokus liegt, neben den o.g. Themen, auf dem Mobilen Arbeiten, dem Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie auf verschiedenen Projekten rund um den Einsatz von Navigations-Apps und smarten (End-)Geräten. Bereits in die Wege geleitete sowie zukünftige Projekte sollen sich an den hier aufgezeigten Potenzialen orientieren, um den Verband bestmöglich auf den Wandel der Mobilitätswelt vorzubereiten.

Die Vorlage bildet den Abschluss zum Arbeitsprogramm Mobilität und dient als eine von mehreren inhaltlichen Grundlagen für das aktuell in Entwicklung befindliche Mobilitätskonzept. Die Maßnahmen des Konzeptes, sowie weitere künftige Projekte, sollen sich entsprechend an den hier aufgebrachten Überlegungen orientieren.

Begründung der Vorlage Nr. 15/1212:

Neue Mobilitätsträger und Technologien | Ein Blick in die Zukunft

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Neue Mobilitätsträger und Technologien	4
2.1 Neue Mobilitätsträger und Technologien in der Wissenschaft	6
2.2 Neue Mobilitätsträger und Technologien in der Wirtschaft	8
2.3 Neue Mobilitätsträger und Technologien im öffentlichen Sektor	9
3. Bedeutung neuer Mobilitätsträger und Technologien für den LVR	11
3.1 Nachhaltigkeit	11
3.2 Barrierefreiheit	11
3.3 Förderung und Finanzierung	12
3.4 Attraktivität für Mitarbeitende des LVR und Menschen im Rheinland	12
4. Der Weg des LVR zu neuen Mobilitätsträgern und Technologien	13
5. Ausblick	16

1. Einleitung

In dieser letzten Vorlage im Rahmen des Arbeitsprogramms (Vorlage Nr. 15/508) des Dezernats 6 im Themenfeld der Mobilität werden zukünftige Entwicklungen zu neuen Mobilitätsträgern und Technologien diskutiert. Nachdem bereits nähere Betrachtungen zu den Kernthemen Mobilität und Inklusion (Vorlage Nr. 15/887) und der vernetzten Mobilität (Vorlage Nr. 15/1004) stattgefunden haben, sowie eine Bestandsaufnahme der Elektromobilität im LVR erfolgt ist (Vorlage Nr. 15/683), ist es folgerichtig, im letzten Schritt den Blick zu weiten und sich der Mobilität der (nahen) Zukunft zu widmen.

Durch die Einführung massentauglicher E-Autos erlebt der Mobilitätssektor einen disruptiven Wandel. Dieser Wandel zeichnet sich dadurch aus, dass mit einer vergleichsweise hohen Geschwindigkeit ein technologischer Wechsel stattfindet. Weg von den bis dato dominierenden Verbrennungsantrieben hin zu elektrischen Antrieben für diverse Fahrzeuge. Diese Entwicklung geht einher mit einer stärkeren Digitalisierung des Verkehrssektors. Die Beliebtheit des Elektromotors zeigt sich mit Blick auf Personenkraftwagen (PKW) vor allem an dem Einsatz neuer Fahrzeuge. Den steigenden Neuzulassungen von reinen Elektrofahrzeugen aber auch von Hybriden stehen deutlich sinkende Neuzulassungen bei klassischen Verbrennern gegenüber - siehe Abbildung 1. All dies geschieht vor dem Hintergrund des akuten Klimawandels und der steigenden Notwendigkeit, Abhängigkeiten von fossilen Brennstoffen deutlich zu reduzieren. Der Weg vom fossilen Verbrennungsmotor hin zu neuen Technologien wird so auch regulatorisch gestützt, wie beispielsweise just durch die EU-Umweltminister*innen.¹

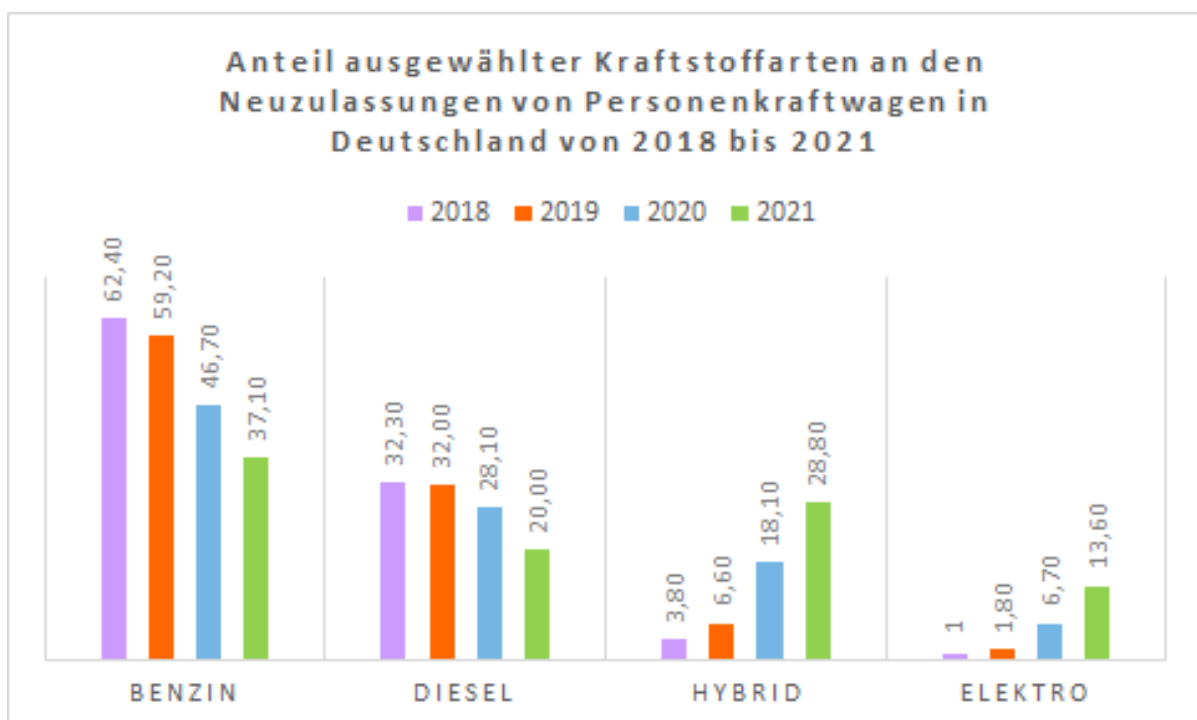


Abbildung 1 - Anzahl Neuzulassungen PKW nach Kraftstoffarten 2018 - 2021²

¹ Vgl. <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/verbrenner-verbot-eu-107.html>

² Vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/699301/umfrage/anteil-von-kraftstoffarten-an-neuzulassungen-von-pkw-in-deutschland/>

Es ist Bewegung im Mobilitätssektor, und das nicht nur mit Blick auf die Antriebsarten. Weltweite Ereignisse, wie die Corona Pandemie und die dadurch bedingten Lieferengpässe von beispielsweise Chips für die Automobilindustrie, aber auch der Ukrainekrieg beeinflussen die Entwicklungen im Mobilitätsbereich. Auch eine verstärkte Automatisierung von Fahrzeugen hält zunehmend Einzug und bietet Anknüpfungspunkte für Themen des LVR. So können automatisierte Fahrzeuge – sofern diese regulatorisch zugelassen und technisch ausgereift zur Verfügung stehen – in Zukunft auch zum Abbau von Barrieren dienen und Menschen mit Behinderung neue Optionen der Mobilität eröffnen. Die Frage der physischen Mobilität wird darüber hinaus auch unter der Erde (Hyperloop) und in der Luft (Flugtaxis) weitergedacht. Inwiefern diese technologischen Ansätze für den LVR von Interesse sind, ist heute noch nicht (abschließend) zu beantworten. Es ist davon auszugehen, dass für solch innovative Lösungen keine kurz- und mittelfristigen Anwendungsmöglichkeiten in der täglichen Arbeitserledigung des LVR gefunden werden können. Die regelmäßige Betrachtung und Einwertung von Innovationen zum Mobilitätsmanagement, die in einem dezernatsübergreifenden Prozess – koordiniert durch das Dezernat 6 – erfolgt, dient jedoch dazu, Entwicklungen nicht zu verpassen und gegebenenfalls über Teststellungen Potentiale näher zu erörtern – siehe Abbildung 2.



Abbildung 2 – Innovationsprozess im Mobilitätssektor (eigene Darstellung)

2. Neue Mobilitätsträger und Technologien

Neue Mobilitätsträger und Technologien bieten eine Vielzahl an Lösungen, die bereits heute oder in naher Zukunft zur Nutzung bereitstehen und stetig weiterentwickelt werden. Im Folgenden finden sich einige Beispiele, die in Zukunft auch für den LVR von Interesse sein können.

Neue Antriebsarten

- Neue Antriebsarten können als Brückentechnologie oder als fertige Alternativlösung mit besserer Energiebilanz gegenüber fossilen Verbrennungsmotoren genutzt werden. Hierzu zählen neben rein elektrisch betriebenen PKW, LKW, Bikes und Scootern auch (Plug-in) Hybrid-Fahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb.

Neue Software

- Neue und verbesserte Software, etwa für Assistenzsysteme oder Kommunikations- und Managementanwendungen, versprechen mehr Komfort, Sicherheit und Effizienz für ihre Nutzenden.

Vernetzte Fahrzeuge

- Dienstwagen und vom LVR genutzte Spezialfahrzeuge können untereinander mit Assistenzsystemen und Infrastruktur kommunizieren, um den Nutzenden beispielsweise bessere Orientierung zu geben oder hilfreiche Echtzeitinformationen zur Verfügung zu stellen.

Autonomes Fahren

- Selbstfahrende Fahrzeuge können beispielsweise in Kultureinrichtungen und Krankenhäusern für den Lasten- und Personentransport eingesetzt werden. Erste Pilotprojekte mit selbstfahrenden Shuttles gibt es bereits im In- und Ausland.

Neue Verkehrsmittel

- Neue Verkehrsmittel können bestehende Arten der Mobilität ablösen oder verbessern. Zu den ambitioniertesten Neuheiten zählen beispielsweise Flugtaxis oder Hochgeschwindigkeitsröhren. Bestehende Mittel der Mobilität, wie etwa Rollstühle, können durch innovative Gestaltung des Bewegungsablaufs vollkommen neue Anwendungsmöglichkeiten bekommen – wie etwa das Überwinden von steilen Bordsteinen und anderen Hindernissen durch spezielle Reifen.

Ladeinfrastruktur

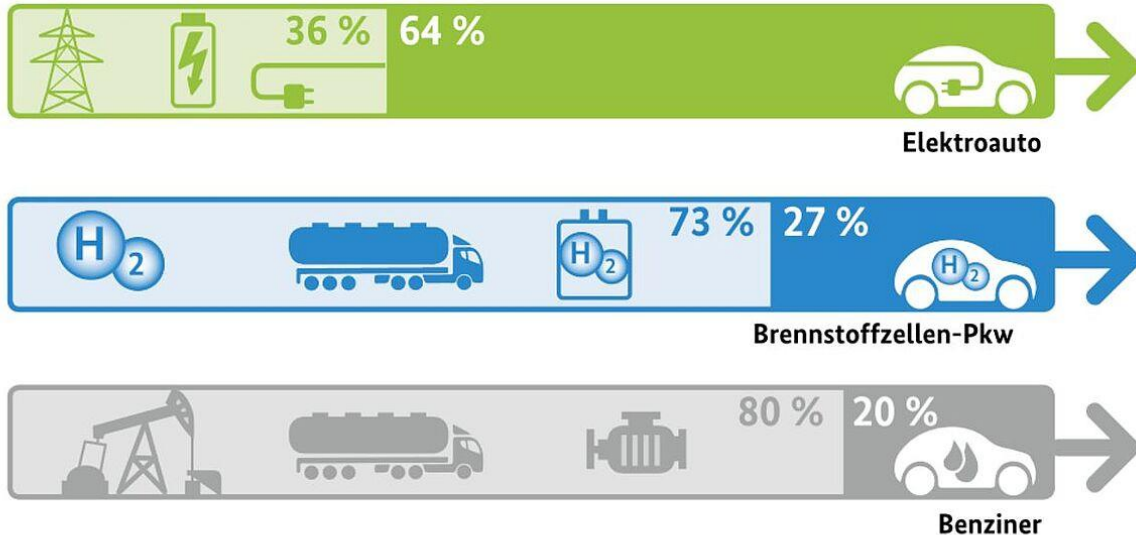
- Technische Neuerungen in der Ladeinfrastruktur, wie das bidirektionale Laden, welches den Energieaustausch in die zwei Richtungen E-Autobatterie und Ladestation ermöglicht, oder die Einsparung problematischer Rohstoffe, können die E-Mobilität voranbringen und attraktiver machen.

Neben all diesen spannenden Entwicklungsfeldern findet eine der wichtigsten technologischen Debatten derzeit rund um die Nutzung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen statt. Im Wesentlichen stehen sich in der Debatte das batterieelektrische Fahrzeug (BEV) und das Brennstoffzellen-Fahrzeug (Wasserstoff) gegenüber. Mit Blick auf die derzeit verfügbaren Modelle, die Verfügbarkeit von (grünem) Wasserstoff³ sowie der großen Nachfrage nach grünem Wasserstoff in der Industrie zur dauerhaften Ersetzung von Gas als Energieträger, ergibt sich vor allem für den Personenkraftverkehr ein deutliches Bild zugunsten des batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugs. Dies wird auch durch den technischen Vorteil der BEV verdeutlicht. Während Wasserstoff mit einem hohen energetischen Aufwand hergestellt und transportiert werden muss, ist der Wirkungsgrad der eingesetzten Energie beim BEV deutlich direkter und somit höher. Das batteriebetriebene Fahrzeug lädt den vorhandenen Strom direkt aus dem Stromnetz, ohne dass es einen Bedarf an Umwandlung und Transport der Energie gibt. Übersetzt braucht es also deutlich weniger Energie, um einen Kilometer mit dem BEV zu fahren, als mit einem Wasserstofffahrzeug. Diese Beobachtung wird in Abbildung 3 verdeutlicht.

³ Wie auch beim Strom, ist beim Wasserstoff zu beachten, dass es sich tatsächlich um „grünen“, also mithilfe erneuerbarer Energien erzeugten Wasserstoff handelt. So genannter grauer Wasserstoff wird mithilfe fossiler Brennstoffe erzeugt und bietet in Hinblick auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz kaum einen Mehrwert gegenüber fossilen Energieträgern.

Abbildung 3: Wirkungsgrade: Elektroautos liegen weit vorn

Der Wirkungsgrad zeigt, wie viel der zugeführten Energie bei der Fortbewegung des Fahrzeugs umgesetzt wird. Bei Strom wird von Primärenergie aus erneuerbaren Energien ausgegangen. Hier wird rechts der Anteil der Energie gezeigt, der tatsächlich zur Fortbewegung genutzt wird, und links der Anteil der Energie, der auf dem Weg von der Energiequelle bis zum Rad (Well-to-Wheel) verloren geht.



Zahlen von Agora Verkehrswende und Öko-Institut, 2017

Abbildung 3 - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)/maristeiner Grafik-Design

Aktuell noch kritikwürdige Aspekte im Rahmen der E-Mobilität sind Reichweite, Ladeinfrastruktur und die in den Lithium-Ionen-Batterien verarbeiteten Materialien Lithium und Kobalt. Gerade im letztgenannten Aspekt sind Fragen der Nachhaltigkeit unter den Stichworten im Umgang mit „seltene Erden“, Recycling von Batterien und deren Entsorgung von besonderer Bedeutung. So können beim Abbau des Rohstoffs Lithium beispielsweise Umweltschäden entstehen, indem Wasserschichten mit hoher Salzkonzentration an die Oberfläche gepumpt werden und Grundwasser nachfließt. Dadurch kann eine Wasserknappheit in entsprechenden Regionen (z. B. in der Wüste von Chile) entstehen.⁴ Es zeigt sich jedoch, dass Bemühungen aus Wissenschaft und Wirtschaft hier zukünftig Besserung versprechen.

2.1 Neue Mobilitätsträger und Technologien in der Wissenschaft

In der Wissenschaft ist eine Vielzahl von Akteuren aktiv, um neue Entwicklungen im Bereich der Mobilität voranzutreiben. Vor allem die Datennutzung und Materialentwicklung, das automatisierte Fahren, die Elektromobilität und innovative Mobilitätsformen stehen hier im Vordergrund. Mobilität soll schneller und energieeffizienter, klimaschonender und sicherer sowie bequemer und kostengünstiger werden.

Im Bereich der Elektromobilität geht es vor allem um die Weiterentwicklung der Batterien. Gearbeitet wird an energieeffizienteren Materialien zur besseren Temperierung und damit längeren Lebensdauer von Batterien⁵ sowie an Alternativen zu den verwendeten Rohstoffen

⁴ Vgl. <https://web.de/magazine/auto/elektroautos-batterie-problem-heuchlerische-debatte-35320166>

⁵ Vgl. <https://www.hybridleichtbau.fraunhofer.de/de/forschungsexpertise/loesungen-zukuenftige-mobilitaetstraeger.html>

Lithium und Kobalt, die aufgrund der negativen sozialen sowie umwelt- und klimaschädlichen Auswirkungen ihrer Förderung und Weiterverwendung problematisch sind. Neue Förderorte und -methoden versprechen beim Lithium positive Entwicklungen: Dank der Testung verschiedener Stoffe könnte Lithium bald komplett CO₂-neutral - auch lokal aus dem Oberrheingraben an der deutsch-französischen Grenze - gewonnen werden. Bis 2026 könnte die Förderung dort bei jährlich bis zu 40 Tausend Tonnen liegen, welche heute für etwa zwei Millionen Autobatterien genügen.⁶ Auch ein Verzicht auf Lithium und Kobalt scheint aus heutiger Sicht möglich: Die Natrium-Ionen-Batterie zählt neben Technologien, welche beispielsweise auf Magnesium, Aluminium oder Zink setzen, aktuell zu den vielversprechendsten untersuchten Alternativen.

Doch nicht nur der Aufbau der Akkus sowie ihre Leistung werden fortlaufend untersucht und verbessert, auch ihr Einsatz. In so genannten Smart-Grids, also intelligenten Stromnetzen, könnten Batterien von Elektroautos künftig zur Netzstabilität beitragen und die Energieversorgung so effizient und zuverlässig sicherstellen. Erneuerbare Energien aus Wasser, Sonne und Wind haben aktuell den Nachteil, dass Strom aus Produktionsüberschüssen verloren geht, weil er nicht gespeichert werden kann: Bei Vehicle-to-Grid und Vehicle-to-Home wird die Batterie eines Elektrofahrzeugs nicht nur geladen, sondern auch entladen und das Fahrzeug durch das so genannte bidirektionale Laden zum Stromspeicher auf vier Rädern. Bei Vehicle-to-Grid wird Energie aus der Batterie gespeichert, wenn das Stromnetz diese z.B. zum Ersatz erneuerbarer Energien, lokaler Netzstabilisierung oder Regelleistungsbereitstellung benötigt. Vehicle-to-Home (oder auch Vehicle-to-Building) wiederum bedeutet, dass die Fahrzeugbatterie genutzt wird, um entweder mehr Energie aus der eigenen Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage) lokal zu verbrauchen, eine Notstromversorgung bereitzustellen oder die Lastspitzen der Stromverbraucher zu reduzieren. Die intelligente Steuerung der Lade- und Entladezyklen innerhalb des Smart-Grids wirkt sich dabei auch positiv auf die Lebenszeit der Batterien aus.⁷

Die E-Mobilität geht Hand in Hand mit automatisiertem Fahren: Geforscht wird an der Materialentwicklung und neuartigen Systemen von Sensoren, um Umgebungssignale störungsfreier und mit maximaler Energieeffizienz empfangen und konkret verarbeiten zu können.⁸ Diverse Projekte entwickeln Fahrzeuge der übernächsten Generation, welche Technologien des emissionsfreien und energieeffizienten Fahrens sowie komfortables Design mit teilweise höchster Autonomie kombinieren. Leichtbaumodelle mit innovativen Materialkombinationen vereinen Brennstoffzellen für Wasserstoff, Batterien und neue Ansätze für das Energiemanagement und sollen emissionsfreies und autonomes Fahren über lange Strecken von bis zu 1.000 Kilometern ermöglichen.⁹

Neben Fahrzeugen entwickeln sich noch andere neue Mobilitätsträger: Güter und sogar Personen könnten in Zukunft mit Hilfe von Hochgeschwindigkeitsröhren – so genannte Hyperloops – transportiert werden. Eine entsprechende Teststrecke existiert bereits in Tauf-

⁶ Vgl. <https://www.nationalgeographic.de/umwelt/2022/02/nachhaltige-autos-durch-lithium-aus-deutschland>

⁷ Vgl. <https://www.smarter-fahren.de/smart-grid-fuer-elektroautos/>

⁸ Vgl. <https://www.hybridleichtbau.fraunhofer.de/de/forschungsexpertise/loesungen-zukuenftige-mobilitaetstraeger.html>

⁹ Vgl. <https://www.internationales-verkehrswesen.de/iuv-mit-dem-interurban-vehicle-nachhaltig-und-bequem-unterwegs/>

kirchen/Ottobrunn. In einer ersten Phase, die über zwei Jahre läuft, werden zunächst Systemanalysen durchgeführt, um die Machbarkeit und das Potential des Konzepts zu untersuchen, sowie Hyperloop-relevante Technologien entwickelt und erprobt.¹⁰

Um die neuen Technologien und Mobilitätsträger effizient miteinander verbinden, steuern und innerhalb einer Art digitalen Ökosystems nutzen zu können, werden Daten in Zukunft an noch größerer Bedeutung gewinnen. Verschiedene Projekte, bei denen datenzentrierte Anwendungen im Mittelpunkt stehen, sollen Daten und Dienste nach europäischen Datenschutzgrundsätzen bereitstellen. Es geht unter anderem um eine intelligente Verkehrsinfrastruktur, den Produktlebenszyklus und sichere Dateninfrastrukturen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren. Besondere Aufmerksamkeit liegt dabei auf der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Systeme.¹¹

2.2 Neue Mobilitätsträger und Technologien in der Wirtschaft

Wirtschaftlich sind aktuell vor allem Technologien zur Elektromobilität interessant. So konnte etwa die Leistung von Batterien in den letzten Jahren erheblich verbessert werden: Prototypen bekannter PKW-Hersteller schaffen inzwischen Strecken von bis zu 1.000 km mit einer Akkuladung und könnten schon in naher Zukunft serienmäßig werden.¹² Doch bei der Elektromobilität geht es um weit mehr als Attraktivität und Bequemlichkeit durch Reichweite: Es geht auch um noch bessere Umwelt- und Klimabilanzen nicht nur durch energetisch überlegene, sondern alternative Batterietechnologien. Das Streben von Fahrzeug- und Batterieherstellern nach alternativen Materialien zu Lithium und Kobalt vermischt sich dabei mit den Bemühungen der Wissenschaft und führt dazu, dass Wirtschaftsakteure häufig selbst wissenschaftlich tätig werden oder entsprechende Kooperationen eingehen. Der wirtschaftliche Anreiz treibt dabei den Weg zur Marktfähigkeit erforschter Technologien an – so beispielsweise das bereits erläuterte bidirektionale Laden: Bislang gibt es erst wenige Elektroautos, vorwiegend aus Asien, und einzelne Wallboxen sowie Ladesäulen, die mit der Technologie kompatibel sind. Zeitnah werden jedoch auch deutsche Hersteller die entsprechende Technologie serienmäßig anbieten.¹³

Eine Ergänzung zu der Technologie könnte zukünftig das Smart Charging darstellen. Smart Charging bedeutet, dass ein Fahrzeug geladen wird, wenn dies (bspw. aufgrund lokaler Überproduktion) besonders günstig ist und die Ladung reduziert bzw. unterbrochen wird aufgrund von Stromknappheit. Hierbei können wiederum Tankroboter unterstützen, die bereits von einigen Herstellern entwickelt werden. Mit Tankrobotern besteht die Möglichkeit des autonomen Betankens/Aufladens von Fahrzeugen. Durch diese können mehrere Ladevorgänge und begrenzte Ladekapazitäten nicht nur intelligent gesteuert und so mit maximaler Effizienz genutzt werden – die maschinelle Unterstützung birgt in Kombination mit dem autonomen Fahren auch viel Potenzial für die barrierefreie Nutzung von Fahrzeugen.

¹⁰ Vgl. <https://www.tum.de/die-tum/aktuelles/pressemitteilungen/details/36144/>

¹¹ Vgl. https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2022/01/20220125_datenzentrierte-loesungen-fuer-die-mobilitaet-der-zukunft.html

¹² Vgl. <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/elektroauto-mit-rekordreich-weite-mercedes-prototyp-schafft-1000-kilometer-mit-einer-ladung-strom-a-8a15f904-1d12-45a4-b5ef-3455a8b2deda>

¹³ Vgl. <https://www.smarter-fahren.de/elektroauto-bidirektional-laden/>

Die Tankroboter nutzen Kameras und Sensoren zur Erfassung von Fahrzeugposition, Fahrzeugtyp und Ladebuchse und können so den Ladestecker exakt und vollkommen autonom positionieren.¹⁴

Einige Autohersteller entwickeln jedoch auch eine Ladetechnik für ihre Fahrzeuge, die ganz ohne Roboter und Ladekabel auskommt: Beim induktiven Laden, welches bereits von Smartphones bekannt ist, wird das geparkte E-Auto mithilfe von Magnetspulen im Boden geladen. Eine weitere Variante im induktiven Laden ist das „Snack Charging“, bei denen E-Autos an kurzen Haltepunkten wie Ampeln oder Bahnübergängen geladen werden. Die Technik ist bereits heute marktreif, jedoch noch nicht standardisiert. Sogar induktives Laden während der Fahrt ist möglich und wird aktuell auf einer Teststrecke in Paris erprobt, welche Autos bei maximal 100 km/h mit 20 Kilowatt/Stunde laden kann. Dieses Ladesystem würde für uneingeschränkte Reichweiten von E-Autos sorgen, bei denen auch kleinere Akkus, die günstiger und umweltschonender sind, ausreichen.¹⁵ Autonom fahrende Autos mit entsprechender Ladetechnologie müssten weder gesteuert, noch durch eine Person geladen werden – dies ist nicht nur überaus komfortabel, sondern bietet auch viel Potenzial für die vollständig barrierefreie Fahrzeugnutzung. Doch nicht nur an der Reichweitenverlängerung durch die Verbesserung von Akkukapazitäten wird geforscht: Ein chinesischer Autobauer beispielsweise hat ein Wechselakku-Konzept (sog. Power Swap Stations) entwickelt, bei dem die Batterie des Fahrzeugs in wenigen Minuten ausgetauscht werden kann. Dies erspart den Fahrenden die Wartezeit beim Laden.¹⁶

Gleichzeitig entwickelt sich auch ein Trend parallel zu den Verbesserungen für Fahrzeuge im Eigenbesitz: Privatwirtschaftliche Anbieter beschränken sich lange nicht mehr nur darauf, Mobilität für ihre Kunden in Form von Fahrzeugen zu vertreiben: Mit „Mobility as a service“ wird Mobilität zur Dienstleistung, die für viele Unternehmen zum attraktiven Geschäftsmodell geworden ist. Am Markt finden sich bereits heute zahlreiche Angebote, etwa zur gemeinschaftlichen Nutzung und Ausleihe verschiedenster Mobilitätsträger wie PKW, Lastenfahrräder oder Roller an sogenannten Mobilstationen, und der optimalen Planung der individuellen Mobilität, welche in Zukunft den Bedarf an einem eigenen Fahrzeug erheblich senken können. Die elektrifizierten Leihfahrzeuge – etwa die Fahrräder eines Anbieters aus Aachen - fahren dabei sogar, wenn gewünscht, mit grünem Strom aus der Erzeugung der eigenen PV-Anlage.

2.3 Neue Mobilitätsträger und Technologien im öffentlichen Sektor

Grundsätzlich schrecken die einzelnen Kommunen nicht davor zurück, im Rahmen ihrer Projekte innovative Technik zu erproben - beispielsweise im Bereich des digital vernetzten, autonomen On-Demand-Verkehrs: Gefördert durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr verkehren in Monheim seit 2020 autonome (bzw. automatisierte - da weiterhin ein*e Operator*in/Fahrer*in vorgesehen ist) Busse des Anbieters EasyMile im Linienverkehr der Stadt. Auch in Soest wurde im Sommer 2021 im Rahmen des Projekts Ride4all, an dem auch der Landschaftsverband Westfalen-Lippe beteiligt war, ein barrierefreier, autonomer Busverkehr getestet, ebenso wurde im Rahmen des Projekts SAM (Südwestfalen Autonom und

¹⁴ Vgl. <https://www.smarter-fahren.de/elektroauto-laden-technik-laderoboter/>

¹⁵ Vgl. <https://www.smarter-fahren.de/induktives-laden/>

¹⁶ Vgl. <https://www.autobild.de/artikel/akku-wechseln-bei-e-autos-nio-kosten-laden-china-europa-21367859.html>

Mobil) der Einsatz von automatisierten Shuttles im öffentlichen Straßenraum als Teil eines neuen öffentlichen Nahverkehrs in den Gemeinden Drolshagen und Lennestadt erprobt.¹⁷ Das „Bürgerlabor Mobiles Münsterland“ möchte On-Demand-Dienste als Ergänzung zu einem busbasierten System nutzen, welches als attraktive Alternative für Pendler*innen dienen und Expressbusse, On-Demand-Dienste und komfortable Mobilstationen kombinieren soll. Mobilstationen setzen sich dabei als eigenes Konzept, auch in Verbindung mit „Mobility as a Service“, zunehmend in der Praxis durch und ermöglichen die intermodale Kombination verschiedener Mobilitätsträger wie Elektroauto, Leihfahrrad oder dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Das Forschungsprojekt wird auch vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) gefördert.¹⁸ Die Ruhrbahn setzt das „On-Demand-Konzept“ in der Stadt Essen bereits um und bietet die spontane Buchung von Fahrten in barrierearmen PKW über die „Bussi-App“. Die App bündelt die Fahrplanfragen und bedient diese engmaschig an rund 4.800 Abhol- und Zielorten und sorgt dadurch für weniger Individualfahrten.¹⁹

Auch das Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft (DZM) erarbeitet Konzepte für eine zukunftsgerichtete Mobilität und bietet verschiedenen Mobilitätsideen und Forschungsansätzen eine zentrale Plattform – etwa dem Forschungsprojekt „Country to City Bridge – C2CBridge“. Dort wird untersucht, wie ein öffentliches Verkehrsangebot die Kluft zwischen Land und Stadt effizient und attraktiv mit elektrischen, autonomen und vernetzten Fahrzeugen überbrücken kann.²⁰

Das bidirektionale Laden und Smart Grids sind ebenfalls im öffentlichen Sektor angekommen: In Kaiserslautern und dem e-Quartier der HafenCity Hamburg werden das Zusammenspiel aller Aspekte eines künftig integrierten Energiesystems und die Einbeziehung bidirektionalen Ladens erforscht.²¹

Unterstützung und Anregung für Projekte gibt es beispielsweise durch Landeswettbewerbe wie „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ und „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ oder beim Zukunftsnetz Mobilität NRW, einem kommunalen Netzwerk, welches die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene angehen möchte.²² Auch bundesweit gibt es Angebote: Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) hat eine Begleitforschung zu den Fördermaßnahmen und Projekten der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ beauftragt. Die Vielzahl an Projekten soll so besser vernetzt, koordiniert und die Erkenntnisse sinnvoll genutzt und in geeigneten Formaten für unterschiedliche Gruppen veröffentlicht werden.²³ Im Rahmen der Fördermaßnahme „Mobilität Zukunftslabor 2050“ fördert das BMBF auch 12 Mobilität Zukunftslabore, in denen übergreifende und grundlegende Fragen der nachhaltigen Mobilität inter- und transdisziplinär erforscht und mögliche Ansätze und Wege nachhaltiger Mobilitätskonzepte aufgezeigt werden.²⁴

¹⁷ Vgl. <https://ride4all.nrw/> // <https://www.sam-unterwegs.de/>

¹⁸ Vgl. <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/buelamo/>

¹⁹ Vgl. <https://bussi.ruhrbahn.de/>

²⁰ Vgl. <https://www.fzi.de/2021/11/23/deutsches-zentrum-mobilitaet-der-zukunft-verkehrsfor-schung-in-karlsruhe-gestaerkt/>

²¹ Vgl. <https://www.smarter-fahren.de/elektroauto-bidirektional-laden/>

²² Vgl. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/landeswettbewerb-mobilnrw-mobilitaet-in-lebenswerten-staedten>

²³ Vgl. <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/begleitforschung/>

²⁴ Vgl. <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/mzl/>

Der öffentliche Sektor beschäftigt sich auch mit neuen gesetzlichen Fragestellungen, die aufgrund der neuen Mobilitätsträger und Technologien entstehen: Bereits seit 2017 bzw. seit 2021 gibt es gesetzliche Regeln für hochautomatisierte bzw. autonome Fahrzeuge. Noch fehlen allerdings entsprechenden Regelungen, damit die ersten vollautonomen Fahrzeuge im Regelbetrieb eingesetzt werden können.²⁵

3. Bedeutung neuer Mobilitätsträger und Technologien für den LVR

Betrachtet man die Innovationen im Bereich neuer Mobilitätsträger und Technologien mit Blick auf den LVR, so zeigt sich, dass viele der Neuerungen, die (in Zukunft) verfügbar sein können, auch für den Verband relevant sind. Das Bedürfnis der Mitarbeitenden und Menschen im Rheinland nach Mobilität in Bezug auf den LVR ist stark über die Erreichbarkeit des Verbands definiert – sowohl auf klassischen Verkehrswegen als auch über digitale Wege. Umso wichtiger ist es, dass weitere Entwicklungen zum einen an den aktuellen technischen Möglichkeiten ausgerichtet werden und zum anderen auf die individuellen Bedürfnisse der Menschen eingehen.

3.1 Nachhaltigkeit

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass es einige technologische Entwicklungen mit Blick auf die Dekarbonisierung des Mobilitätssektors gibt. Fast alle relevanten Entwicklungen haben mindestens einen Teilfokus darauf, eine ökologischere Mobilität zu ermöglichen, bis hin zur Unterstützung der Energiewende über die smarte Vernetzung von Mobilitätsträgern mit dem Stromnetz. Einsparungen von Treibhausgasemissionen werden über den emissionsarmen bzw. emissionslosen Betrieb der Mobilitätsträger möglich. Nachhaltigkeit ist also eines der zentralen Motive der Mobilität der Zukunft. Mit Blick auf die Bedeutung neuer Mobilitätsträger und Technologien für den LVR heißt dies, dass technische Innovationen hinsichtlich ihrer langfristigen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit bewertet werden müssen.

3.2 Barrierefreiheit

Neue Mobilitätsträger und Technologien sollen den Mitarbeitenden und Menschen im Rheinland den (Arbeits-)Alltag erleichtern und durch mehr Flexibilität und Entscheidungsfreiheit die individuelle Bedürfnisbefriedigung verbessern. Wie in den bereits vorangegangenen Vorlagen Nr. 15/887 (Mobilität und Inklusion) sowie Nr. 15/1004 (Vernetzte Mobilität) thematisiert wurde, sollen neue (digitale) Mobilitätsangebote stets am Ansatz „by Design“ ausgerichtet werden. Dies bedeutet, dass die Barrierefreiheit stets mitgedacht wird – vor allem bei der Einführung neuer Lösungen. Neben bereits identifizierten und beschriebenen Möglichkeiten einer barrierearmen Mobilität, können Neuerrungen, wie das autonome Fahren oder Tankroboter für die Unterstützung beim Ladevorgang, die Barrieren weiter abbauen und die Mobilität auch für alle Menschen verbessern.

²⁵ Vgl. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/autonomes-fahren/recht/gesetz-zum-autonomen-fahren/>

3.3 Förderung und Finanzierung

Hinsichtlich der Förderung und Finanzierung von neuen Mobilitätsträgern und neuen Technologien für die Mitarbeitenden des LVR und Menschen im Rheinland gibt es diverse Möglichkeiten. Neben internen Finanzierungsmöglichkeiten, wie dem Innovationsbudget des Dezernats 6, bestehen auch öffentliche Förderrichtlinien, die die innovative Mobilität im Verband vorantreiben können. An dieser Stelle sei auf die Ausführungen der Vorlage Nr. 15/1004, Kapitel 3.4 verwiesen, denn die dort genannten Förderrichtlinien sind auch für diese Vorlage von Bedeutung.

Neben den allgemeinen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene verweist auch der Koalitionsvertrag der kürzlich neu gebildeten Landesregierung in NRW auf geplante Investitionen in den Ausbau der Digitalisierung und Vernetzung von Mobilitätsangeboten sowie dem Aufbau einer landesweiten, verkehrsübergreifenden Mobilitätsplattform.²⁶ Dies impliziert auch den Ausbau und die Investition in die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und verankert dadurch die große Bedeutung neuer Technologien für eine erfolgreiche Mobilitätswende. Neben dem Ausbau verschiedenster Mobilitätsangebote, wie beispielsweise Bike-Sharing oder den ÖPNV, rücken auch die Verkehrsverlagerung und -vermeidung in den Fokus eines klimafreundlichen, (möglichst) barrierefreien Mobilitätsangebots in NRW.²⁷ Diese Absichten decken sich mit den im Arbeitsprogramm des Dezernats 6 (Vorlage Nr. 15/508) festgeschriebenen Schwerpunkten im Handlungsfeld der Mobilität für den Gesamtverband.

3.4 Attraktivität für Mitarbeitende des LVR und Menschen im Rheinland

Der LVR befasst sich mit den aktuellen (technischen) Entwicklungen und möchte für die Mitarbeitenden und Menschen im Rheinland die bestmögliche Leistung auf dem Stand der aktuellen Technik bieten. Rund um die eigenen Liegenschaften, kann der LVR auf vernetzte Mobilitätslösungen setzen und somit attraktive Angebote schaffen, die dem zeitlichen Wandel angemessen sind. Auch das Erproben neuer Technologien ist für Mitarbeitende und Bürger*innen von Interesse, da dieses bei Erfolg den Weg zu einer dauerhaften Nutzung innovativer Mobilitätsträger ermöglicht. Es geht darum, Mobilität erlebbar und modern zu gestalten und dafür die besten Lösungen und Wege zu finden. All dies immer vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Ziele, der Senkung von Treibhausgasemissionen sowie dem Abbau von Barrieren.

²⁶ Vgl. Zukunftsvertrag NRW, S. 41. | https://gruene-nrw.de/dateien/Zukunftsvertrag_CDU-GRUENE.pdf

²⁷ Vgl. Zukunftsvertrag NRW, S. 42. | https://gruene-nrw.de/dateien/Zukunftsvertrag_CDU-GRUENE.pdf

4. Der Weg des LVR zu neuen Mobilitätsträgern und Technologien

Der LVR möchte jetzt und in Zukunft die Potenziale neuer Mobilitätsträger und Technologien bestmöglich nutzen, um den Verband, seine Mitarbeitenden und die Menschen im Rheinland beim stetigen Wandel in der (Arbeits-)Welt zu begleiten. Dementsprechend werden Anforderungen an die neuen Mobilitätsformen und Technologien gestellt, die es – sofern heute schon möglich – stetig zu identifizieren gilt. Hierfür kann das geplante Digitalisierungslabor²⁸ genutzt werden, das Raum zum Experimentieren und Erproben von technischen Innovationen bieten soll. Im Sinne des in Abbildung 1 beschriebenen Modells zur konstanten Bewertung und Erprobung von Innovationen ist vor allem wichtig, eine gute interne und externe Vernetzung zu den entscheidenden Akteuren aufzubauen. Intern vor allem mit den Dezernaten die zum Thema Mobilität arbeiten, aber auch jenen Ordnungseinheiten, die sich mit technischen Innovationen befassen. Die externe Vernetzung hilft dabei einen guten Marktüberblick zu erlangen und neue Entwicklungen zeitnah aufgreifen zu können. Im Folgenden werden erste Themen für die Zukunft der Mobilität im LVR zu den neuen Mobilitätsträgern und Technologien beschrieben. Die nachfolgende Abbildung 4 entspricht keinem Umsetzungsplan, vielmehr geht es darum mögliche Umsetzungsthemen zu skizzieren.

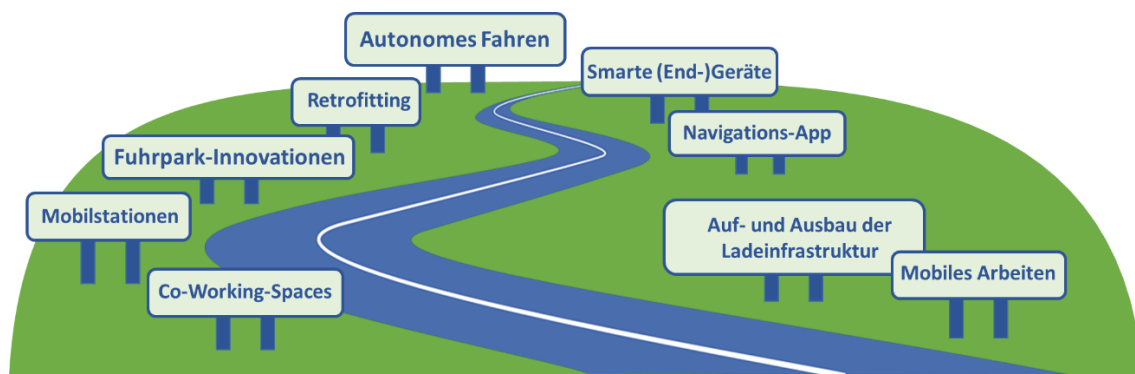


Abbildung 4 - Neue Mobilitätsträger und Technologien

Mobiles Arbeiten

Der Verband ist in Bezug auf das Mobile Arbeiten bereits selbst aktiv geworden, um mit Neuerungen den Weg in die Zukunft zu ebnen – etwa durch die seit dem 01.07.2022 geltende Dienstvereinbarung im Rahmen des Projektes „Neue Arbeitswelten“ zum Mobilen Arbeiten. Profitieren kann der Verband hier von Angeboten der virtuellen Mobilität, die bis vor ein paar Jahren noch bei Weitem nicht so ausgebaut waren, wie nach dem Beginn der Corona Pandemie. Dennoch kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass bereits zuvor Bemühungen rund um die Digitalisierung von Akten und der Verfügbarkeit von Tele-/Heimarbeit beim LVR stattgefunden haben. Der Status Quo hatte vor Beginn des Projektes „Neue Arbeitswelten“ beim LVR bereits ein hohes Niveau.

²⁸ Vgl. Antrag 15/37, Haushaltsbegleitbeschluss zum Haushalt 2022/2023, S. 7.

Co-Working-Spaces

In den sog. Co-Working-Spaces sollen den Mitarbeitenden in einem Pilotprojekt dezentral im Rheinland verteilte Arbeitsräume zur Verfügung gestellt werden, die eine standardisierte Ausstattung aufweisen und zeitlich flexibel angesteuert werden können. Die Einrichtung von Co-Working-Spaces geht Hand in Hand mit der Dienstvereinbarung zum Mobilien Arbeiten und ermöglicht allen Mitarbeitenden mit Büroarbeitsplatz die wohnortnahe Arbeitserledigung. Co-Working-Spaces sind aktuell in der Konzeptionsphase für einen Pilotbereich. Eine Umsetzung ist im Laufe des nächsten Jahres vorgesehen. Neben der Reduktion von Mobilitätsbedürfnissen durch die dezentrale Struktur der Arbeitsbereiche könnten auch soziale Ungleichheiten unter den Mitarbeitenden (z.B. bei einem kleinen oder keinem Arbeitsbereich zu Hause) reduziert werden.²⁹ Die Ausstattung auf dem neuesten Stand der Technik soll die Aufgabenwahrnehmung und die Effizienz des Verwaltungshandels zusätzlich steigern.

Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur

Ein besonderer Schwerpunkt im Rahmen der E-Mobilität wird in naher Zukunft auf dem Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Zentralverwaltung und in den Außendienststellen gelegt. Neben einer notwendigen Bedarfsabfrage aller Bereiche zur benötigten Infrastruktur, die sich aktuell in Planung befindet, spielt auch die intelligente Vernetzung der Fuhrparke zur Datengenerierung und Steuerung eine wichtige Rolle für die Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements im LVR. Entsprechende Maßnahmen werden im Mobilitätskonzept verankert, welches zur Zeit in Bearbeitung durch die zuständigen Bereiche der Dezernate 1, 3 und 6 ist.

Technische Innovationen, wie das bidirektionale Laden, Vehicle-to-Building und Smart-Charging können sinnvolle Ergänzungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur sein, um die größtmögliche Effizienz der erzeugten Energie unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeits- und Wirtschaftlichkeitspunkten zu erlangen. Dies vor allem, da der LVR bereits selbst Erzeuger von Strom ist und mit Blick auf die zahlreichen Liegenschaften zukünftig möglicherweise noch stärker als Stromerzeuger auftritt. Aufgrund der (teilweise) beachtlichen Größe der dezentralen Fuhrparke, könnten die Potenziale des bidirektionalen Ladens auch darin bestehen, dass die Batterien einiger Fahrzeugflotten als (Not-)Speicher in den Liegenschaften dienen könnten.

Zurzeit stellen die Techniken zum Elektro- und Wasserstoffantrieb die wesentlichen Alternativen zum fossilen Verbrennungsmotor dar.³⁰ Aktuell liegt hierbei der Fokus insbesondere auf der E-Mobilität, die im Hinblick auf ihre Umwelt- und Klimabilanz den Verbrennungsmotoren bereits weit vorausgeht, jedoch noch weitere Verbesserungspotenziale hinsichtlich Aspekten wie der Gewinnung von Rohstoffen zur Batterieproduktion aufweist. Das Dezernat 6 nimmt weiterhin kontinuierlich die aktuellen Entwicklungen rund um das Thema Wasserstoffantrieb in den Blick. Zu den aktuell interessanten Projekten zählen etwa die Aktivitäten in der Stadt Hamm. Dort sollen beispielsweise im öffentlichen Personennahverkehr zukünftig 30 Wasserstoffbusse eingesetzt werden.³¹

²⁹ Vgl. Antrag 15/37, Haushaltsbegleitbeschluss zum Haushalt 2022/2023, S. 8.

³⁰ Vgl. Vorlage Nr. 15/508, S. 10.

³¹ Vgl. <https://www.hamm.de/aktuelles/durchbruch-fuer-wasserstoff-im-staedtischen-linienverkehr>

Mobilstationen

Mobilstationen bieten die Möglichkeit der schnellen und flexiblen Verfügbarkeit verschiedenster Mobilitätsträger, wie z.B. E-Bikes, E-Scooter oder E-Autos. Diese können an einer zentralen Stelle installiert werden, so dass die Liegenschaften des LVR multimodal erreicht werden können. Je nach Anbieter können die Mobilstationen auch in das Verkehrsnetz der Kommune eingebunden werden, so dass zum einen vielfältige Optionen zur Verfügung stehen, um das gewählte Fortbewegungsmittel abzustellen und auch eine Nutzung außerhalb der Arbeitszeiten ermöglicht wird. Diesbezüglich haben erste Gespräche mit Anbietern stattgefunden, so dass im nächsten Schritt Nutzungsgruppen und Anwendungsszenarien definiert werden können. Anschließend wird das Potenzial dieser möglichen Maßnahme bewertet.

Fuhrpark-Innovationen

Über eine zentrale Datenhaltung mithilfe vernetzter Mobilitätslösungen können die Steuerungsmöglichkeiten für Fuhrparke verbessert werden. Weiterhin kann eine effizientere Nutzung von Dienstfahrzeugen erfolgen, da die zentrale Datenhaltung die Auswertung von Nutzungsdaten ermöglicht. Etwaige Nutzungsspitzen (sog. „Peaks“) können identifiziert und ggfs. durch Anmietungen bei Drittanbietern z. B. an Mobilstationen abgefangen werden.

Navigations-App

Ein App-Hersteller aus dem Rheinland, mit dem bereits erste Gespräche stattgefunden haben, arbeitet zur Zeit an der Einführung einer App, die seh- und geistig behinderten Personen die Orientierung im Straßenverkehr erleichtern soll, so dass der ÖPNV zugänglicher und somit barrierefreier wird. Wenn die Einführung einer solchen App auf dem Markt erfolgreich gelänge, könnten auf diese Weise zum Beispiel Anwendungsszenarien im Schüler*innenspezialverkehr oder bei anderen Fahrdiensten des LVR gefunden werden. Zukünftig könnten dadurch mehr Flexibilität und Eigenständigkeit für die Menschen im Rheinland geschaffen werden. Außerdem könnten die Kosten der Beförderung gesenkt werden, weil die Menschen (nach individueller Möglichkeit) auf den ÖPNV zurückgreifen könnten und dadurch weniger externe Fahrdienste beauftragt werden müssten.

Retrofitting

Retrofitting, also der Umbau von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in ein elektrifiziertes Fahrzeug, kann vor allem in Zeiten von Lieferengpässen bei Neuwagen eine Möglichkeit sein, die schrittweise Elektrifizierung der Dienstfahrzeugflotte voranzutreiben und damit der Erreichung der Nachhaltigkeitsziele näher zu kommen. Vor allem bei Spezialtransportern und Bussen, die im Besitz des Verbands sind, kann der Umbau mit Blick auf den Dreiklang „reduce, reuse, recycle“ von Interesse sein.

Smarte (End-)Geräte

Die Einführung und Nutzung smarter (End-)Geräte wird ebenfalls eine Rolle spielen, indem diese beispielsweise bei der Erkundung von Ausstellungen in Museen oder zur Navigation in den (Außen-)Dienststellen oder in Klinikgebäuden eingesetzt werden. Konkret vorstellbar wäre die Installation von sog. Mini-Satelliten, die sowohl eine Indoornavigation als digitale, barrierefreie Leitsysteme für Besuchende/Patient*innen darstellen können als auch die Übermittlung von Standortinformationen (z.B. im Notfall) ermöglichen.³² In die-

³² Vgl. Juschkat, K. (2021): Mini-Satelliten für die Navigation in Gebäuden entwickelt, In: Industry of things.

sem Kontext sind auch sogenannte „Beacons“ von Bedeutung. „Beacons“ bezeichnen Hardware, welche innerhalb von Gebäuden, z.B. an Wänden installiert werden und die benötigten Standortinformationen via WLAN oder Bluetooth an das Smartphone senden. Durch diese Technologie entsteht die Möglichkeit einer Routennavigation.³³ Weiterhin können „Beacons“ Informationen an das Smartphone übermitteln, beispielsweise zu einem Ausstellungsstück innerhalb eines Museums.³⁴

Unterstützungsleistungen könnten auch Virtual Reality-Brillen bieten, die vorrangig bei der Veranschaulichung von Informationsmaterial als technisches Hilfsmittel in Museen oder bei Großveranstaltungen einsetzbar sind. Diese könnten eine gute Ergänzung zu den bereits existierenden Mediaguides darstellen, die beispielsweise sehbeeinträchtigten Menschen die Informationsübermittlung gewährleisten.

Autonomes Fahren

Der Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge könnte vor allem für Außendienststellen mit weitläufigen Liegenschaften einen Mehrwert erzeugen. Vorstellbar ist der Einsatz autonomer Kleinbusse, die barrierefrei zugänglich sind und – bestenfalls – „on demand“ per App angefordert werden können. Sie könnten das Verkehrsaufkommen mit Verbrennermotoren beispielsweise auf den Klinikgeländen verringern, indem Fahrten mit elektrisch betriebenen Bussen gebündelt werden. Automatisierte „Mini-Fahrzeuge“ wie beispielsweise Transportdrohnen oder autonom fahrende Kleinroboter können auch einen Teil des Warentransports auf einem weitläufigen Gelände übernehmen.

5. Ausblick

Der LVR versteht sich im Mobilitätsbereich als innovativer Verband. Es gilt den Mobilitätssektor zukunftssicher zu gestalten und hierbei einen starken Fokus auf die Themen der Inklusion sowie der Nachhaltigkeit zu legen und gleichzeitig die Dynamik des Wandels der (Arbeits-)Welt bei der Einführung neuer Mobilitätslösungen und Technologien stetig zu beobachten und zu berücksichtigen. Mit Hilfe einer klar ökologischen und sozialverträglichen Ausrichtung kann die Mobilität im LVR zu größeren Transformationen wie der Verkehrswende und den Klimazielen beitragen und dem menschlichen Bedürfnis nach individueller, selbstbestimmter und flexibler Mobilität in angemessener Weise Rechnung tragen. Die Ausführungen der Vorlage zeigen, dass es viele gute innovative Lösungsansätze gibt, um den vielfältigen Anforderungen zu begegnen. Es gilt zukünftige Lösungen über einen stetigen Innovationprozess zu identifizieren, zu testen und bei Erfolg im Verband fest zu etablieren.

Mit Blick auf das Arbeitsprogramm (Vorlage Nr. 15/508) rundet diese Vorlage die Programmatik des Dezernats 6 ab. Zu einzelnen Umsetzungsschritten, Leuchtturmprojekten und Weiterentwicklungen wird die Verwaltung in regelmäßigen Abständen berichten.

In Vertretung

J a n i c h

³³ Vgl. Vorlage Nr. 15/887, S. 16.

³⁴ Vgl. <https://blupassion.de/was-ist-ein-beacon-und-wie-funktioniert-er/>

Vorlage Nr. 15/1248

öffentlich

Datum: 20.10.2022
Dienststelle: Fachbereich 91
Bearbeitung: Frau Arnold

Kulturausschuss	09.11.2022	Kenntnis
Umweltausschuss	25.11.2022	Kenntnis
Kommission Europa	05.12.2022	Kenntnis

Tagesordnungspunkt:

**EU-Projekt UrbanLinks 2 Landscape
hier: Abschlussbericht**

Kenntnisnahme:

Der Abschlussbericht zu dem von der Europäischen Union geförderten Projekt „UrbanLinks 2 Landscape UL2L“ wird gemäß Vorlage Nr. 15/1248 zur Kenntnis genommen.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK. nein

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2025. ja

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:	
Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan	Aufwendungen: /Wirtschaftsplan
Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:	Auszahlungen: /Wirtschaftsplan
Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:	
Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten	

In Vertretung

D r . F r a n z

Zusammenfassung:

Gegenstand der Vorlage Nr. 15/1248 ist der Abschlussbericht zu dem von der Europäischen Union geförderten **Projekt „UrbanLinks 2 Landscape UL2L“**, dessen Leadpartner der LVR seit 2018 ist. Die Projektförderung seitens der EU endete am 31.05.2022.

Das Projekt hatte eine Laufzeit von insgesamt vier Jahren mit zwei Phasen und umfasste ein Gesamtbudget von rund 1,3 Mio. EUR; die Förderrate betrug bis zu 85% bzw. 75% für die Stiftung Schloss Dyck als „Advisory Partner (Fördersumme maximal rd. 1,1 Mio. EUR). Für das Teilprojekt des LVR war eine Projektsumme von maximal 318.000 EUR kalkuliert.

Als **Leadpartner** verantwortete der LVR gegenüber der EU neben einem eigenen Teilprojekt alle Maßnahmen der **Projektpartner** aus kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften in den Ländern Vereinigtes Königreich, Polen, Lettland, Schweden, Italien und Deutschland.

Die in einem **Action Plan** konzipierten Maßnahmen des LVR sowie der Partner sind weitgehend umgesetzt. Bei der konzeptionellen und inhaltlichen Ausgestaltung der LVR-Maßnahmen wurde besonderer Wert auf die Teilhabe von Inklusionsgruppen gelegt. Damit wird dem Engagement des LVR in der Rolle als Leadpartner europaweit ausdrücklich Rechnung getragen.

Die Verwaltung beabsichtigt, die sehr positiven Erfahrungen und Erkenntnisse für weitere Beteiligung an EU-Programmen zu nutzen.

Begründung der Vorlage Nr. 15/1248:

Abschlussbericht zum Projekt „UrbanLinks 2 Landscape UL2L“

Unlocking the resources and adaptive capacities of urban landscapes for sustainable growth by inserting new forms of active land use and ecosystem services

I. Ausgangssituation

Das Projekt „UrbanLinks 2 Landscape“ (UL2L) widmete sich unter Berücksichtigung spezifischer regionaler Anforderungen und Entwicklungen im öffentlichen Raum der Frage, wie urbane (Frei-)Flächen entwickelt und mit der umgebenden (Kultur-) Landschaft verknüpft werden können und so zu einer besseren Nutzung für die Bevölkerung führen.

Der LVR war Leadpartner des von der Europäischen Union mit rund 1,0 Mio. EUR geförderten Projekts und verantwortete gegenüber der EU neben einem eigenen Teilprojekt alle Maßnahmen der Projektpartner. Diese sind kommunale und regionale Gebietskörperschaften in folgenden Ländern:

- **Vereinigtes Königreich:** Surrey County Council
- **Polen:** Silesia Park
- **Lettland:** Kuldīga District Municipality
- **Schweden:** Kristianstad Municipality
- **Italien:** Umbria Regional Authority, Regional Directorate of Agriculture, Environment, Energy, Culture, Cultural Heritage and Spectacle
- **Deutschland:** Stiftung Schloss Dyck, Zentrum für Gartenkunst und Landschaftskultur (Advisory Partner)

UrbanLinks 2 Landscape wurde durch die (vormaligen) Ministerien für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie (MWIDE) sowie für Heimat, Kommunales, Bauen und Gleichstellung (MHKBG) mit einem sog. „Letter of Support“ unterstützt.

Über das Projekt und den Projektfortgang wurde die politische Vertretung mit den Vorlagen Nr. 14/2632, 14/2777, 14/3991 sowie 15/26, 15/26/1 und 15/815 informiert.

Nach dem Ende der Förderperiode von UL2L erfolgt nunmehr der Abschlussbericht.

II. Sachstand

Alle Maßnahmen, Workshops, Study Tours, die Action Plans und weitere Aktivitäten von UL2L sind auf der Website der EU veröffentlicht (<https://www.interregeurope.eu/ul2l/>) und stehen europaweit zur Verfügung.

Wie bei allen von der EU geförderten Projekten ist die inhaltliche Bearbeitung nicht mit dem Ende einer Förderperiode abgeschlossen. Es wird erwartet, dass die Erkenntnisse und Ergebnisse sowie einzelne Maßnahmen weiterverfolgt und –bearbeitet werden.

Im Folgenden wird über den Stand der Projektbearbeitung sowie über die Abrechnung der Fördermittel berichtet.

1. Inhaltliche Projektbearbeitung

1.1 LVR-Teilprojekt

In der ersten Phase des Projektes wurden eine verbesserte Wissensbasis, verlässliche Kriterien und handhabbare Verfahren und Werkzeuge entwickelt sowie Angebote im Vergleich zu anderen Nutzungen evaluiert, um den Action Plan NRW durch den LVR zu erarbeiten. Vom Leadpartner/Projekt LVR wurden regional relevante Akteur*innen als Stakeholder berufen, die diesen Prozess anhand thematischer Schwerpunktsetzungen verantwortlich begleitet haben. Der Action Plan wurde am 31.05.2020 der Europäischen Union zugeleitet und vollumfänglich anerkannt. Die einzelnen Maßnahmen hieraus sind teils bereits implementiert, teilweise werden sie (wie bei allen Partnerprojekten) zukünftig umgesetzt.

Im Einzelnen waren folgende Maßnahmen vom LVR benannt:

1. Workshop Landschaftspark Mönchengladbach-Wanlo: Eingang zum Grünen Band Garzweiler

Der Mönchengladbacher Stadtteil Wanlo liegt in unmittelbarer Nähe der Tagebaukante. Zur Gestaltung des verknüpfenden Raumes zwischen Wanlo und dem entstehenden See besteht die Idee eines Landschaftsparks. Zu Gestaltung und Funktionen werden zwei Workshops geplant.

Stand: Die Workshops sind auf Herbst 2022 bzw. Frühjahr 2023 terminiert.

2. Inklusiver Fuß- und Radweg in Klimalandschaft: Reallabor zwischen Schloss Dyck und Jüchen-Süd

Im Rahmen einer Perspektivwerkstatt soll ein Konzept für einen inklusiven „Klima Rad- und Fußweg“ entwickelt werden. Der Weg soll das „Grüne Band“ rund um die Tagebaufolgenlandschaft Garzweiler mit Schloss Dyck verbinden und Landschaftselemente wie Baumreihen, Alleen, Wildstrauchhecken, Wildkrautsäumen, Blühstreifen und Gewässerrenaturierungen präsentieren und erklären. Zwei markante Freiräume sollen als Testfelder und Demonstrationen zeigen, dass sich Klimaanpassung und Klimaschutz gut mit attraktiver Gestaltung verbinden lassen.

Stand: Die Fördermittel sind vom Bund bewilligt; die inhaltliche Projektausgestaltung ist in Arbeit.

3. Parkpflegeseminar: Gemeinsames Gärtnern im Park

Unter Regie des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) werden in Kooperation mit den Niederlanden Parkpflegeseminare geplant, an denen ehrenamtliche Helfer*innen unter fachlicher Anleitung gemeinsam Pflegearbeiten und Neupflanzungen in denkmalgeschützten Parkanlagen übernehmen. Das zweitägige Seminar ist an Menschen aller Altersklassen adressiert und grundsätzlich offen für Menschen mit und ohne Behinderungen.

Stand: Das Seminar findet vom 19.-20.11.2022 in Havixbeck/Westfalen statt.

4. Planer*innen Workshop: Neue Perspektiven für alte Kulturlandschaften – Integration historischer Kulturlandschaft in aktuelle Planungen

Organisiert vom LWL und in Kooperation mit der LVR-Abteilung Kulturlandschaftspflege war ein Workshop für Planer*innen geplant, in dem die Teilnehmenden für historisch wertvolle Landschaftsstrukturen sensibilisiert werden und Möglichkeiten zur Integration dieser in aktuelle Planungen kennenlernen. Planspiele und Exkursionen im Gelände sowie die Anwendung aktueller digitaler Medien sollen dazu beitragen, einen anderen Zugang zu Landschaft und ihren Elementen zu schaffen.
Stand: Der Workshop fand vom 02.-03.09.2021 in Olpe statt.

Die Abschlusskonferenz (hybrides Format) des Projekts fand unter Beteiligung aller Projektpartner, der Vertreterin des EU-Sekretariats, verschiedener NRW-Ministerien sowie LVR-Mitarbeiter*innen aus diversen Fachbereichen sehr erfolgreich vom 07.-08.10.2021 in Köln statt.

1.2 Abrechnung der Fördermittel

Mit Datum vom 31.05.2022 endete die Förderperiode von UL2L (Projektbeginn: 01.06.2018), die insgesamt 6 Projektsemester und -reporte umfasste.

Alle Partner hatten auf der Grundlage des Förderantrages Maßnahmen zu konzipieren und deren geplante Umsetzung in einem sog. „Action Plan“ gegenüber der EU darzulegen. Die Umsetzung der Maßnahmen geht über das Ende der Förderperiode hinaus.

Zur Abrechnung der Fördermittel und der Prüfung durch das EU-Sekretariat waren der Projektantrag sowie für die einzelnen Projektsemester der jeweilige Einsatz der Ressourcen und die Projektausgaben in einem speziellen Portal der EU (iOLF) einzutragen. Ebenfalls waren textliche Semesterreporte zu verfassen und dort zu hinterlegen.

Allen Einträgen der Partner ging eine Prüfung des Leadpartners (LP) mittels der zu Projektbeginn beauftragten „Financial Consultance“ voraus; die textlichen Reporte aller Partner wurden vom ebenfalls zu Beginn beauftragten „Projektkoordinator“ begleitet.

Darüber hinaus waren alle Angaben und Einträge für iOLF von eigens bestellten Wirtschaftsprüfer*innen freizugeben (ohne diese Freigabe konnten keine Berichte an das EU-Sekretariat erfolgen).

Bevor die jeweiligen Fördermittelanteile an den LVR als Leadpartner überwiesen wurden, waren alle Finanz- und Projektreporte von der EU zu prüfen und im Portal zu testieren.

Im Anschluss und nach Überweisung der Fördermittelanteile leitete der LVR diese entsprechend der festgelegten Aufteilung an die Partner weiter.

Insgesamt wurden auf der Basis des Projektantrages und der jeweiligen Semesterberichte 1.193.175 EUR als Projektbudget abgerechnet und mit einer Fördersumme von rd. 1.005.000 EUR anerkannt. Das LVR-eigene Projekt umfasste einen Projektbetrag in Höhe von 316.500 EUR (kalkuliert: 318.000 EUR).

Mit Datum vom 28.07.2022 testierte das EU-Sekretariat die vollständige und korrekte Projektbearbeitung und finanzielle Abrechnung der EU-Mittel (s. Anlage).

III. Weiteres Vorgehen

UL2L ist nach den bis heute sehr erfolgreich arbeitenden Netzwerken EGHN und Hybrid Parks das dritte unmittelbar von der Europäischen Union geförderte Projekt (daneben gibt es weitere mittelbar geförderte Kooperationen mit dem Land NRW).

Erstmals in der Funktion als Leadpartner konnte der LVR mit dem positiv und effektiv abgeschlossenen Projekt von UrbanLinks 2 Landscape einmal mehr europaweit auf seine Kompetenzen und Qualifikationen aufmerksam machen und sich im Bereich der Kulturlandschaftspflege positionieren.

In allen Projekten konnten die Koordinierungs- und Bündelungskompetenz des LVR sowie die vielfältigen Verbundmaßnahmen gerade innerhalb des Kulturdezernates für die Beantragung und Bearbeitung bei EU-Kooperationen eingesetzt werden. Zum LVR-Dezernat Finanzmanagement, Kommunalwirtschaft und Europaangelegenheiten existiert ein ausgezeichneter Kontakt und Austausch, der auch für einen Wissenstransfer innerhalb der Gesamtverwaltung zur Verfügung steht. Für den Projekterfolg ist ebenso die gute und enge Kooperation zur Stiftung Schloss Dyck zu erwähnen, die bei den vorangegangenen EU-Projekten als Leadpartner fungiert hatte. In diesem Zusammenhang wirkte sich die Funktion des LVR als Zustifter sehr positiv aus.

Die Verwaltung beabsichtigt, die sehr positiven Erfahrungen und Erkenntnisse für weitere Beteiligung an EU-Programmen zu nutzen.

IV. Vorschlag der Verwaltung

Die politische Vertretung wird gebeten, den Abschlussbericht zu dem von der Europäischen Union geförderten „UrbanLinks 2 Landscape UL2L“, gemäß Vorlage Nr. 15/1248 zur Kenntnis zu nehmen.

In Vertretung

D r . F r a n z



Your contacts

Etienne Verhelle
+33 361 765 954
e.verhelle@interregeurope.eu

Camille Milloir
+33 328 144 112
c.milloir@interregeurope.eu

Roswitha Arnold

Rhineland Regional Council
Ottoplatz 2
50669 Köln
Germany

Date: 28/07/2022
RE: Closure letter
Project: PGI04846 UL2L

Dear Roswitha Arnold,

We are pleased to inform you that the last progress report of your Interreg Europe project has been approved and that this project is now officially considered as closed.

We also take this opportunity to remind you of the following:

- In line with article 11 of the subsidy contract and Article 140 of the Common Provisions Regulation (EU) No 1303/2013, « all project related documents have to be available for a two-year period from 31 December following the submission to the European Commission of the programme's annual accounts in which the expenditure of the last progress report is included ». We will communicate to you the exact date as soon as we have included your last progress report in the programme's annual accounts. During this archiving period, all partners have to be able to provide documents and information required for an audit and give access to their business premises. We also advise that partners check if longer archiving periods may apply based on their national law or internal rules. Please also remind your partners of these requirements. More information about archiving obligations can be found in section 6.4.2 of the programme manual.
- The obligations of the lead partner mentioned in the subsidy contract remain applicable until the end of the archiving period.
- It is also important that your and your partners' contact details remain updated. You can still change contact details in the iOLF system anytime.

On behalf of the monitoring committee and the managing authority, we congratulate you and your partners for the successful implementation of your project. We hope that you have gained lasting benefits from your cooperation.

Yours sincerely,

Erwin Siweris
Programme Director

Vorlage Nr. 15/1261

öffentlich

Datum: 14.10.2022
Dienststelle: Fachbereich 91
Bearbeitung: Frau Schwabe

Kulturausschuss	09.11.2022	Kenntnis
Umweltausschuss	25.11.2022	Kenntnis
Finanz- und Wirtschaftsausschuss	02.12.2022	Kenntnis
Landschaftsausschuss	07.12.2022	Kenntnis

Tagesordnungspunkt:

LVR-Regiosaatgutförderung: aktueller Sachstand

Kenntnisnahme:

Die Informationen zum Umsetzungsstand bei der LVR-Regiosaatgutförderung werden gem. Vorlage Nr. 15/1261 zur Kenntnis genommen.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK.

nein

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2025.

nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:	032		
Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan		Aufwendungen: /Wirtschaftsplan	38.000 €
Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan		Auszahlungen: /Wirtschaftsplan	38.000 €
Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:			
Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:			
Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten			ja

In Vertretung

L i m b a c h

Zusammenfassung:

Gegenstand der Vorlage ist die Information über den Stand der Umsetzung der Regiosaatgutförderung des LVR.

Die Aufnahme der **LVR-Regiosaatgutförderung** wurde – neben der bereits bestehenden Pflanzgutförderung – im Jahre 2019 beschlossen. Sie trägt zur Erfüllung der Aufgaben des LVR im Rahmen der allgemeinen landschaftlichen Kulturpflege gemäß § 5 der Landschaftsverbandsordnung bei. Ziel ist die Entwicklung vielfältiger und aus einem regional typischen Artenspektrum bestehender Grünlandgesellschaften zur Aufwertung der Ökologie wie auch des Landschaftsbildes. Im Haushaltsjahr 2020 wurden dafür 40.000 Euro zur Verfügung gestellt. Seitdem beträgt die Fördersumme bis auf Weiteres jährlich 38.000 Euro (5 % Kürzung zur Haushaltskonsolidierung). Die Förderrichtlinien wurden 2021 beschlossen.

In Form eines Pilotprojektes wurden im Jahr 2020 sechs Flächen gefördert. Aufgrund positiver Ergebnisse konnten im Folgejahr 2021 neun Anträge auf Regiosaatgutförderung bewilligt werden. Insgesamt wurden damit in den Jahren **2020** und **2021** zusammen auf rund **14 ha** Fläche (140.419 m²) vom LVR geförderte Regiosaatgutmischung ausgebracht.

Im Jahr **2022** wurden bereits weitere rund **16 ha** mit Regiosaatgut aus der LVR-Förderung aufgewertet. Dies gelang, weil die Biologischen Stationen im Rheinland im Jahr 2021 bereits 200 kg der Regiosaatgutmischung „Tiefeland“ zur Verfügung stellen konnten.

Angestoßene **Zwischenvermehrungen** qualifizierten Saatguts waren zwingende Voraussetzung für die LVR-Regiosaatgutförderung. So ist unter anderem die durch die Biologische Station Mittlere Wupper 2022 durchgeführte Zwischenvermehrung der Regiosaatgutmischung „**Bergland**“ sehr erfolgreich verlaufen.

Die Flächen der bisherigen Förderungen befinden sich im Kreis Euskirchen, Kreis Heinsberg, Kreis Viersen, Kreis Wesel, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss und im Rhein-Sieg-Kreis.

Die notwendigen Beratungsleistungen zur Regiosaatgutförderung werden entsprechend der Kooperationsvereinbarung von den Biologischen Stationen mit dem LVR abgerechnet. 2023 werden erneut die Biologische Stationen Bonn / Rhein-Erft und Mittlere Wupper beauftragt.

Für das „**Tiefeland**“ ist der Anbau bzw. Ankauf durch die Biologische Station Bonn / Rhein-Erft in der Größenordnung von 75 kg Saatgut (Kräuter) vorgesehen. Zusätzlich werden ca. 50 kg Grassaatgut benötigt. Insgesamt entstehen für diese Beauftragung in 2022 Kosten in Höhe von rund 12.000 EUR.

Die Kosten für die Mischung „**Bergland**“ können erst nach der diesjährigen Ernte und anschließender Saatgutreinigung beziffert werden.

Durch eine getrennte Lagerung von Kräuter- und Gras-Regiosaatgut „Tiefeland“ kann die Biologische Station Bonn / Rhein-Erft individuell an den jeweiligen Förderstandort angepasste Mischungen anfertigen.

Darüber hinaus wird geprüft, ob zu Werbezwecken **Kleinpackungen** (Samentütchen) produziert werden können. Ein Aufdruck soll über die LVR-Regiosaatgutförderung informieren und diese allgemein bekannter machen.

Der zum Nachdruck anstehende **Regiosaatgut-Flyer** soll im Rahmen des Schriftverkehrs mit Antragstellenden für die LVR-Pflanzgutförderung verteilt und an Kommunen versandt werden.

Die Projekte 20/15 und 21/02 der Biologischen Stationen im Rheinland beschäftigen sich mit Regiosaatgut, so dass positive Synergieeffekte mit dem LVR-Netzwerk Kulturlandschaft zu verzeichnen sind.

Begründung der Vorlage Nr. 15/1261:

LVR-Regiosaatgutförderung – aktueller Sachstand

Gegenstand der Vorlage ist die Information über den Stand der Umsetzung der LVR-Regiosaatgutförderung.

I. Ausgangssituation

Die Landschaftsversammlung Rheinland fasste am 16.12.2019 den Beschluss zur Einführung der LVR-Regiosaatgutförderung in Ergänzung zur bestehenden Pflanzgutförderung sowie in Kooperation mit den Biologischen Stationen. Am 19.03.2021 beschloss die Landschaftsversammlung Rheinland die Förderrichtlinien und das in der **Vorlage Nr. 15/15** aufgezeigte Verfahren der LVR-Regiosaatgutförderung. Anschließend wurde eine Vereinbarung zur Durchführung der LVR-Regiosaatgut-Förderung in Kooperation mit den Biologischen Stationen des LVR-Netzwerks Kulturlandschaft geschlossen. Die LVR-Regiosaatgutförderung trägt zur Erfüllung der Aufgaben des LVR im Rahmen der allgemeinen landschaftlichen Kulturpflege gemäß § 5 der Landschaftsverbandsordnung bei.

Im Haushaltsjahr 2020 wurden erstmalig 40.000 Euro für die LVR-Regiosaatgutförderung zur Verfügung gestellt. Seitdem beträgt die Fördersumme aufgrund der Kürzung um 5 % (Haushaltskonsolidierung) bis auf Weiteres **jährlich 38.000 Euro**. Die Biologischen Stationen im Rheinland begannen unverzüglich mit der Produktion der Saatgutmischung für die Region „Tiefland“ sowie mit der Zwischenvermehrung für eine zukünftige Saatgutmischung für die Region „Bergland“.

II. Sachstand

1. Bisheriges Fördervolumen

Im Jahr 2020 wurden in Form eines Pilotprojektes sechs Flächen gefördert.

2020 und **2021** wurden zusammen auf insgesamt rund **14 ha** Fläche (140.419 m²) vom LVR geförderte Regiosaatgutmischung ausgebracht. Es handelt sich bisher ausschließlich um Regiosaatgut aus dem **Ursprungsgebiet „Westdeutsches Tiefland“**. Davon konnten 200 kg zur Verfügung gestellt werden. Im (Pilot-) Jahr 2020 wurden sechs und im Jahr 2021 wurden neun Anträge auf Regiosaatgutförderung bewilligt.

Verteilung der **Förderflächen** auf die Kreise:

Kreis Euskirchen (13.000 m²)
Kreis Heinsberg (33.151 m²)
Kreis Viersen (400 m²)
Kreis Wesel (50.000 m²)
Rhein-Erft-Kreis (18.122 m²)
Rhein-Kreis Neuss (19.846 m²)
Rhein-Sieg-Kreis (5.900 m²)

Im Jahr **2022** wurden weitere rund **16 ha** mit Regiosaatgut aus der LVR-Förderung aufgewertet. Das zeigt, dass die LVR-Regiosaatgutförderung zunehmend in Anspruch genommen wird.

2. Ergebnis der Zwischenvermehrung Regiosaatgut „Bergland“

Das Regiosaatgut des Ursprungsgebietes **„Rheinisches Bergland“** steht noch nicht in ausreichender Menge zur Verfügung, sondern befindet sich in der Zwischenvermehrung, so dass voraussichtlich im kommenden Jahr auch hierfür Regiosaatgut über die LVR-Förderung weitergegeben werden kann. Die durch die Biologische Station Mittlere Wupper 2022 durchgeführte Zwischenvermehrung ist sehr erfolgreich verlaufen. Die kultivierten Arten sind gut gewachsen. Teilweise hat die Ernte schon stattgefunden, teilweise steht sie noch bevor. Die Erntemenge kann erst nach erfolgter Reinigung und Trocknung ermittelt

werden. Voraussichtlich **ab Herbst 2023 – spätestens im Frühjahr 2024** – wird auch die Regiosaatgutmischung „Bergland“ zur Verfügung stehen.

Das 2022 im Rahmen der LVR-Förderung ausgegebene Regiosaatgut wurde bereits im vergangenen Jahr bezahlt.

III. Weitere Vorgehensweise

1. Ausblick 2023

Ende Oktober 2022 wird die Herbstaussaat abgeschlossen sein. Dann werden die Biologischen Stationen im Rheinland, die die Antragstellenden beraten haben, entsprechend der Kooperationsvereinbarung die erbrachten Beratungsleistungen mit dem LVR abrechnen.

Für die LVR-Regiosaatgutförderung 2023 werden wieder die Biologische Station Bonn / Rhein-Erft und die Biologische Station Mittlere Wupper mit der Regiosaatgutvermehrung bzw. -beschaffung beauftragt.

Für das „**Tiefland**“ ist der Anbau bzw. Ankauf durch die Biologische Station Bonn / Rhein-Erft in der Größenordnung von 75 kg vorgesehen. Damit kann insbesondere bei steigender Nachfrage der Bedarf gedeckt werden. Unabhängig davon werden ca. 50 kg Grassaatgut benötigt. Insgesamt entsteht für die Beauftragung in 2022 hierfür ein Kostenaufwand in Höhe von rund 12.000 EUR.

Mit der Vermehrung des Regiosaatgutes für das „**Bergland**“ wird 2023 wieder die Biologische Station Mittlere Wupper beauftragt. Da die Menge des 2022 per Zwischenvermehrung produzierten Regiosaatgutes noch nicht feststeht, ist die Auftragssumme erst nach der diesjährigen Ernte und der später erfolgenden Saatgutreinigung zu beziffern.

Durch die getrennte Lagerung von Kräuter- und Gras-Regiosaatgut „Tiefland“ kann die Biologische Station Bonn / Rhein-Erft individuell dem jeweiligen Förderstandort angepasste Mischungen anfertigen. Sinnvoll ist je nach Standort das Ausbringen einer reinen Kräutermischung (z.B. bei streifenweiser Anreicherung bestehender Grünflächen) oder einer Mischung 50 % (Kräuter) / 50 % (Gräser).

2. Kommunikation (Marketing, Öffentlichkeitsarbeit)

2.1 Saatguttütchen

Seitens der Bevölkerung wurde mehrfach angefragt, ob auch Kleinpackungen zur Verteilung an Informationsständen oder in Kindergärten und Schulen bereitstehen. Es ist angedacht, solche in Produktion zu geben. Der Aufdruck auf den Samentütchen soll über die LVR-Regiosaatgutförderung informieren und diese allgemein bekannter machen. Von dem Regiosaatgut, das in diesem Jahr für die Ausbringung im Rahmen der LVR-Förderung für das „Tiefland“ bereitstand, sind noch rund 70 kg vorhanden.

2.2 Regiosaatgut-Flyer

Der bereits bestehende Regiosaatgut-Flyer (Anlage 1) wird nachgedruckt. Er soll im Rahmen eines kurzen Anschreibens unter anderem an die Unteren Naturschutzbehörden im Rheinland versendet sowie über die Biologischen Stationen im Rheinland weitergegeben werden. Außerdem ist vorgesehen, den Flyer im Rahmen des Schriftverkehrs der LVR-Abteilung Kulturlandschaftspflege mit Antragstellenden für die LVR-Pflanzgutförderung auszugeben.

Wenn die Mischung für das „Bergland“ zur Verfügung steht, soll ein Einleger für diesen Flyer angefertigt werden, der auf dieses zusätzliche Angebot hinweist.

3. Synergieeffekte mit dem LVR-Netzwerk Kulturlandschaft

Autochthones Saatgut ist bodenständig. Es wird auch gebietseigenes Saatgut genannt und stammt von Pflanzen, die in der Region des Vorkommens schon seit langer Zeit bestehen. Dadurch sind die Pflanzen, die aus diesem Saatgut wachsen, besonders gut an die jeweiligen Umweltbedingungen (z.B. Höhenlage, Bodenverhältnisse, Feuchtigkeitsregime) angepasst und bringen gute Voraussetzungen für ein optimales und dauerhaftes Gedeihen mit.

Durch die Verwendung von autochthonem Saatgut wird zudem die biologische Vielfalt in Bezug auf die genetische Ausdifferenzierung einheimischer Pflanzenarten erhalten. Für Deutschland sind insgesamt 22 Ursprungsgebiete definiert. Das Verbandsgebiet des Landschaftsverbandes Rheinland erstreckt sich über Teile der Ursprungsregionen „2 Westdeutsches Tiefland mit Unterem Weserbergland“ und „7 Rheinisches Bergland“.

Des Weiteren ist geplant, naturraumtreues Regiosaatgut der speziellen Herkunft „Eifel“ zu vermehren, damit zukünftig für diese Region besonders passendes Material zur Ausbringung über die LVR-Regiosaatgutförderung zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Produktion der Herkunft „Eifel“ geschieht im Rahmen des **Projektes 21/02 „Regio-Saatgut Eifel“** der Biologischen Station im Kreis Düren in Kooperation mit der Biologischen Station StädteRegion Aachen, der Biologischen Station im Kreis Euskirchen und der Biologischen Station Bonn / Rhein-Erft. Dieses Projekt mit einem Förderumfang von rund 155.000 Euro und einer Laufzeit von drei Jahren soll mindestens zehn Wildkrautarten aus den beteiligten Landkreisen verfügbar machen. Hintergrund ist, dass durch zunehmende Nutzungsaufgaben von Flächen insbesondere auf nährstoffarmen Grenzertragsböden Artenrückgänge von an extensive Landwirtschaft angepassten Wildarten zu verzeichnen sind. Außerdem besteht besonders in der Eifel Bedarf an Regiosaatgut für die Wiederanreicherung stark verarmter Offenlandflächen.

Das dreijährige Projekt **20/15 „Öffentlichkeitskampagne zur aktiven und nachhaltigen Entwicklung artenreichen Grünlands mit regionalem Saatgut im Bergischen Land“** im LVR-Netzwerk Kulturlandschaft wird fortgesetzt. Die Biologische Station Mittlere Wupper kooperiert hier mit den Biologischen Stationen Rhein-Berg, Oberberg und Haus Bürgel sowie mit dem Naturpark Bergisches Land. Somit wird ein weiteres Bekanntwerden der Möglichkeit und der Vorteile der Ausbringung von LVR-Regiosaatgut bewirkt.

Da sich die Biologischen Stationen im Rheinland im LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit der Erzielung zusätzlicher positiver Effekte durch die Gewinnung von autochthonem Saatgut beschäftigen, werden erhebliche Synergieeffekte erreicht. Die Reichweite, der Umfang und die Qualität der LVR-Regiosaatgutförderung werden so weiter verbessert.

IV. Vorschlag der Verwaltung

Der Sachstand gemäß der Vorlage Nr. 15/1261 wird zur Kenntnis genommen.

In Vertretung

D r . F r a n z

Wie bekomme ich eine Förderung?

Sie sichten zunächst die vom LVR bereitgestellten Informationsmaterialien, um zu prüfen, ob Ihre Fläche den Anforderungen entspricht.

Anschließend stellen Sie bei Ihrer zuständigen Biologischen Station eine Beratungsanfrage. Eine Übersicht über die Biologischen Stationen und die Antragsunterlagen finden Sie unter www.lvr.de/regiosaatgutfoerderung. Die Biologische Station berät und prüft Ihre Fläche dann auf Förderfähigkeit.

Nach erfolgter Beratung stellen Sie den Förderantrag bei der LVR-Abteilung Kulturlandschaftspflege. Wenn er bewilligt wird, erhalten Sie das Saatgut bei ausgewählten Biologischen Stationen.

Um die Fläche zum Blühen zu bringen, müssen Sie das Saatgut anschließend nur noch gemäß der bereitgestellten Anleitung auf der Fläche ausbringen und regelmäßig pflegen.



Kontakt

LVR-Abteilung Kulturlandschaftspflege
50663 Köln

Team Regiosaatgut
Tel: 0221 809-3510
Fax: 0221 8284-0109
Mail: pflanzgut@lvr.de



Ausführliche Informationen und die Antragsunterlagen finden Sie im Internet unter:
www.lvr.de/regiosaatgutfoerderung

Fotonachweise:

M. Thomas (Biologische Station Rhein-Berg), Biologische Station Oberberg, F. Herhaus (Biologische Station Oberberg), NABU-Naturschutzstation Leverkusen-Köln

Layout und Druck:

LVR-Druckerei, K8 – Kaltenbornweg 8, 50679 Köln, Tel 0221 809-2442

Landschaftsverband Rheinland
Kennedy-Ufer 2, 50679 Köln
www.kultur.lvr.de

LVR-Fachbereich
Regionale Kulturarbeit

REGIOSAATGUT

Förderung durch Bereitstellung von regionalem Saatgut zur Anreicherung und Wiederherstellung arten- und blütenreicher Grünlandflächen.





Warum Regiosaatgutförderung?

Artenreiche und bunt blühende Wiesen sind in den vergangenen Jahrzehnten selten geworden im Rheinland. Dabei prägten sie einst das Landschaftsbild unserer Region und dienten zudem vielen heimischen Tieren und Pflanzen als Lebensraum.

Wildpflanzen weisen genetische Anpassungen an ihr Wuchsgebiet auf. Deshalb und auch um das regionstypische Artenspektrum zu erhalten, sollte nur Saatgut regionaler Herkunft für die Anreicherung von Grünlandflächen verwendet werden.

Der Landschaftsverband Rheinland (LVR) setzt sich über die Pflanzgutförderung bereits seit vielen Jahren für die Erhaltung eines regionaltypischen, kulturlandschaftlichen Erbes und die gleichzeitige ökologische Aufwertung der Landschaft ein. Durch die gezielte Bereitstellung von regionalem Saatgut wird nun auch die Aufwertung und Neuanlage artenreicher Grünlandbestände unterstützt.

Dieses Förderangebot ist auf die engagierte Mitwirkung der Biologischen Stationen, von Privatpersonen, Vereinen, der Landwirtschaft und Kommunen angewiesen. Sie sind es, die die Flächen bereitstellen, das Saatgut ausbringen und den Aufwuchs pflegen.

Einteilung der Regionen

Der LVR stellt über ausgewählte Biologische Stationen herkunftszertifiziertes Saatgut aus definierten Regionen des Rheinlands zur Verfügung. Die Einteilung der Regionen basiert auf einer bundesweiten Festlegung, die vom Institut für Umweltplanung der Leibniz Universität Hannover entwickelt wurde.



Förderfähig sind

- › Standorte in der freien Landschaft im LVR-Gebiet mit einer Größe zwischen 400 qm und 5 ha und einer Mindestbreite von 6 m,
- › große innerörtliche Grünlandflächen, sofern eine ungestörte Entwicklung gewährleistet werden kann,
- › Wegraine außerhalb des öffentlichen Straßennetzes,
- › offene Flächen im Wald (Lichtungen, Waldwiesen und weitere, als Nichtholzboden klassifizierte Flächen).

Von einer Förderung ausgeschlossen sind Ausgleichsmaßnahmen, Flächen die über den Vertragsnaturschutz (Pakete 5100 oder 5042) gefördert werden, kleine Flächen im baulichen Innenbereich (Ortslage), Flächen im Bereich des Straßenbegleitgrüns, des Forstes und Flächen, die anderen rechtlichen Verpflichtungen unterliegen.

Antragsberechtigt sind Eigentümer*innen oder Pächter*innen von geeigneten Flächen im Verbandsgebiet des LVR. Dazu zählen sowohl Privatpersonen wie auch landwirtschaftliche Betriebe, Vereine, Verbände und Kommunen.

Die geförderten Flächen werden vom LVR registriert. Die Aufwuchsentwicklung kann vom LVR oder der zuständigen Biologischen Station überprüft werden. Die jährliche Saatgutmenge ist begrenzt. Eine Abgabe erfolgt nur, solange der Vorrat reicht.

Alle Anforderungen und Bedingungen finden Sie im Internet unter www.lvr.de/regiosaatgutforderung

Vorlage Nr. 15/1355

öffentlich

Datum: 14.11.2022
Dienststelle: Stabsstelle 30.01
Bearbeitung: Frau Nitsche

Umweltausschuss	25.11.2022	empfehlender Beschluss
Ältestenrat	07.12.2022	empfehlender Beschluss
Landschaftsausschuss	07.12.2022	Beschluss

Tagesordnungspunkt:

Informationsreise des Umweltausschusses nach Freiburg und ins Elsass

Beschlussvorschlag:

Der Informationsreise des Umweltausschusses nach Freiburg und ins Elsass in der 1. Jahreshälfte 2023 wird gemäß Vorlage Nr. 15/1355 zugestimmt.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK.

nein

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2025. nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:	PG 43	
Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan		Aufwendungen: ca. 34.000,- € /Wirtschaftsplan
Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:		Auszahlungen: /Wirtschaftsplan
Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:		
Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten		

L u b e k

Zusammenfassung

Der Landschaftsverband Rheinland beschäftigt sich als eines der Gründungsmitglieder der Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. (LAG21 NRW) bereits seit über 20 Jahren mit allen relevanten Themen rund um den Klimaschutz und sucht im Rahmen der Umsetzung von entsprechenden Projekten nach weiteren klimafreundlichen und nachhaltigen Lösungen. Ziel ist es langfristige Strategien und Maßnahmen zu finden, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren und zum Klimaschutz beizutragen. Um Ressourcen zu schonen spielen für den LVR vor allem die Themen Nachhaltigkeit, Energiegewinnung und Einsparung sowie ökologisches Bauen eine wichtige Rolle.

Freiburg im Breisgau wird auch „The Green City“ genannt. Durch eine ehrgeizige Umweltpolitik, die Umsetzung der Ideen zu erneuerbaren Energiequellen und ihren zahlreichen Lösungen zu nachhaltigem Energiemanagement entwickelte sich die Stadt in den vergangenen Jahren zu einem vorbildlichen Erfolgsmodell.

Das Ökomuseum d'Alsace bietet dank verschiedener Lebensräume Platz für eine große Artenvielfalt. Seit 2021 beherbergt das Museum ein ganz neues Viertel, das der Entdeckung der Umwelt gewidmet ist. Seine Straßen und Gebäuden sind wie ein elsässisches Dorf aus dem 20. Jahrhundert gestaltet. Seit dem Jahr 2022 bietet das Écomusée d'Alsace eine Berufsausbildung zum professionellen Facharbeiter für ökologisches Bauen an. Diese staatlich anerkannte Ausbildung vermittelt die Fähigkeiten für einen Berufseinstieg in der ökologischen Baubranche.

Colmar liegt am Rande des regionalen Naturparks Des Ballons Des Vosges. Der Park umfasst verschiedene Gebiete mit seltenen Lebensräumen, welche die Flora und Fauna der Region beherbergen, wie beispielsweise die Hautes-Chaumes, die Tourbières und die Hétraies-Sapinières. Die deutsch-französische Vergangenheit lässt sich auch heute noch in der Altstadt wiedererkennen.

Von der Reise mit Besichtigung fertiggestellter Umweltprojekte und dem Informationsaustausch mit den Verantwortlichen vor Ort verspricht sich die Verwaltung neue Erkenntnisse und Anregungen, um das Integrierte Klimaschutzkonzept weiterzuentwickeln und so die Maßnahmen zum Umweltschutz beim LVR auszubauen.

Die Verwaltung schlägt im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Umweltausschusses für die Reise den Zeitraum vom 08. bis 11. Mai 2023 vor.

Die Kosten der Reise inklusive Anreise, Übernachtungen, Transfers und Verpflegungen werden auf ca. 34.000,- € geschätzt.

Die Durchführung der Reise steht zurzeit wegen der Corona-Pandemie unter Vorbehalt.

Begründung der Vorlage Nr. 15/1355:

Informationsreise des Umweltausschusses „Freiburg-Green City, Umland und Elsass“

1. Ausgangssituation

Der Landschaftsverband Rheinland beschäftigt sich als eines der Gründungsmitglieder der Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. (LAG21 NRW) bereits seit über 20 Jahren mit allen relevanten Themen rund um den Klimaschutz und sucht im Rahmen der Umsetzung von entsprechenden Projekten nach weiteren klimafreundlichen und nachhaltigen Lösungen. Ziel ist es, langfristige Strategien und Maßnahmen zu finden, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren und zum Klimaschutz beizutragen. Um Ressourcen zu schonen, spielen für den LVR vor allem die Themen Nachhaltigkeit, Energiegewinnung und Einsparung sowie ökologisches Bauen eine wichtige Rolle.

2. Thematische Schwerpunkte der Informationsreise

Die thematischen Schwerpunkte der Informationsreise sind in Freiburg und dem Elsass angesiedelt.

Freiburg – The Green City

Freiburg im Breisgau wird auch „The Green City“ genannt. Durch eine ehrgeizige Umweltpolitik, die Umsetzung der Ideen zu erneuerbaren Energiequellen und ihren zahlreichen Lösungen zu nachhaltigem Energiemanagement entwickelte sich die Stadt in den vergangenen Jahren zu einem vorbildlichen Erfolgsmodell. Die Möglichkeit eines Austausches mit der Stadtverwaltung, zum Beispiel zu den Themen Nachhaltigkeit und Klimaneutralität, wurde angefragt.

Neben dem Titel „The European City of the Year“, den die britische Academy of Urbanism Freiburg im Jahr 2010 für ihre vorbildliche Stadtplanung und –gestaltung verlieh, kann die Stadt zahlreiche weitere Umweltpreise und Auszeichnungen vorweisen. Der Freiburger Architekt Rolf Disch wurde so für seine solar-architektonischen Konzepte und ersten Passivhäuser mit dem Europäischen Umweltpreis ausgezeichnet. Ebenso ist Europas größtes Solarforschungsinstitut Fraunhofer ISE und das Waldhaus Freiburg hier beheimatet. Letzteres widmet sich der Sensibilisierung des Ökosystems Wald mit seinen multifunktionalen Leistungen für die Gesellschaft.

Auch an weiteren umgesetzten ökologischen, technischen und innovativen Lösungen zeigt sich das umfassende Engagement der Stadt zur nachhaltigen Entwicklung. Vor allem die Solarenergie hat sich in Freiburg, neben Windkraftanlagen wie beispielsweise auf dem Schauinsland, durchgesetzt und wurde bereits in vielen Projekten zur effizienten Energiegewinnung umgesetzt.

Umweltbewusstes Leben wird in Freiburg großgeschrieben. So zeichnet sich das Stadtviertel Vauban durch eine besonders umweltfreundliche Bebauung aus. Die Häuser hier wurden hauptsächlich in Niedrigenergiebauweise errichtet und das Viertel versorgt

sich vollständig mit erneuerbaren Energien. Das gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz der Stadt sorgt zudem dafür, dass viele Anwohner weitestgehend auf ein Auto verzichten, was zu einer Verringerung des CO₂-Ausstoßes und damit zum Klimaschutz beiträgt.

Klimaneutrale Mobilität spielt in der Fahrradstadt Freiburg insofern eine bedeutende Rolle. Im Rahmen eines, bis Ende des Jahres 2022 in Freiburg und vier weiteren Pilotkommunen Baden-Württembergs, zu erarbeitenden Klimamobilitätsplans, sollen jeweils geeignete Maßnahmen-Bündel identifiziert werden, mit denen es gelingt, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 40% gegenüber dem Jahr 2010 zu senken und die Emissionen bis 2038 gänzlich in Einklang mit dem übergeordneten Ziel der Klimaneutralität zu bringen. Zusätzlich wurde die regionale Radverkehrsinfrastruktur und das Mobilitätskonzept des ÖPNV ausgebaut, um eine wesentliche Verlagerung der Pendlerströme zwischen der Stadt Freiburg und Nachbarkommunen auf Fahrrad / Pedelec / E-Bike oder den ÖPNV zu erreichen.

Die Umgebung der Stadt, vom Schwarzwald, über die Weinberge bis zu den Auwäldern am Rhein bietet darüber hinaus eine Vielfalt an Landschaftsformen und Grünflächen, die zu Exkursionen mit ökologischem Bezug einladen.

Elsass

Das Ökomuseum d'Alsace

Das Écomusée d'Alsace, größtes Freilichtmuseum Frankreichs und mit seinen Straßen und Gebäuden gestaltet wie ein elsässisches Dorf aus dem 20. Jahrhundert, wird vom französischen Kultusministerium in der Liste der Musées de France geführt. Es wurde 1984 eröffnet und begrüßt 200.000 Besucher im Jahr bei Ungersheim, zwischen Mülhausen und Colmar.

Auf einer Industriebrache der Kalibergwerke gegründet, hat es sich im Laufe der Jahre dank der Vielfalt seiner Lebensräume zu einem Standort mit einer großen Artenvielfalt entwickelt. Setzten sich ursprünglich ein paar engagierte Mitarbeitende des Vereins „Maisons Paysannes d'Alsace“ für den Erhalt und die Restaurierung ländlicher Wohnhäuser ein, die zum Abriss freigegeben waren, vergrößerte sich das Projekt mit der Zeit und wurde zu einem Museum.

Heute beinhaltet das Museum ein Dorf, Felder, Wälder und Gewässer. Zur Erkundung der Natur wurden verschiedene Bereiche eingerichtet, um die Besucher für ihre Erhaltung zu sensibilisieren. Seit 2021 beherbergt das Écomusée d'Alsace ein ganz neues Viertel, das der Entdeckung der Umwelt gewidmet ist. Derzeit sind 150 ehrenamtliche und 38 hauptamtliche Mitarbeiter im Ecomusée d'Alsace tätig. Durchschnittlich werden pro Jahr rund 90 Veranstaltungen, 20 Wandertheaterschauspiele, 10 Mitmachworkshops und 10 Ausstellungen organisiert. Seit dem Jahr 2022 bietet das Écomusée d'Alsace eine Berufsausbildung zum professionellen Facharbeiter für ökologisches Bauen an. Diese staatlich anerkannte Ausbildung vermittelt die Fähigkeiten für einen Berufseinstieg in der ökologischen Baubranche.

„Colmar“ – Deutsch-Französischer Lebensraum

Colmar liegt am Rande des regionalen Naturparks Des Ballons Des Vosges. Der Park umfasst verschiedene Gebiete wie die Hoch-Vogesen, mehrere Täler der Vogesen und des Oberrheins, das Hochplateau der Tausend Seen, das niedervogesische Land und elsässische Weinberge. In diesen Gebieten befinden sich seltene Lebensräume, welche die Flora und Fauna der Region beherbergen, wie beispielsweise die Hautes-Chaumes, die Tourbières und die Hêtres-Sapinières.

Von der Reise mit Besichtigung fertiggestellter Umweltprojekte und dem Informationsaustausch mit den Verantwortlichen vor Ort verspricht sich die Verwaltung neue Erkenntnisse und Anregungen, um das Integrierte Klimaschutzkonzept weiterzuentwickeln und so die Maßnahmen zum Umweltschutz beim LVR auszubauen.

Gerade vor dem Hintergrund der umweltklimatischen Herausforderungen, vor denen wir in Zukunft stehen werden, ist es unerlässlich, sich mit der Umsetzung von umwelterhaltenden und –schützenden Maßnahmen zu beschäftigen. Hierbei ist die Auseinandersetzung mit bereits erfolgreich umgesetzten Projekten anderer Organisationen ein wichtiger Baustein.

3. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Umweltausschusses für die Reise den Zeitraum vom Montag, den 08. Mai bis Donnerstag, den 11. Mai 2023 vor.

Als Reisemittel wird die Anreise mit der Deutschen Bahn vorgeschlagen. Vor Ort wird ein Bus für den Transport innerhalb des Schwarzwaldes und des Elsass zur Verfügung stehen.

08. Mai 2023:	Anreise mit der Bahn ab Köln Hbf. nach Freiburg Hbf. erste Besichtigung
09.-10. Mai 2023:	Besichtigung realisierter Projekte und Erfahrungsaustausch mit den Verantwortlichen vor Ort
11.05.2023:	Rückreise mit der Bahn ab Freiburg Hbf. nach Köln Hbf.

Der konkrete Programmablauf wird im Umweltausschuss in einer der kommenden Sitzungen vorgestellt.

Neben den Mitgliedern des Umweltausschusses sowie Herrn LVR-Dezernent Althoff ist die Teilnahme von drei weiteren Mitarbeiter*innen des Gebäude- und Liegenschaftsmanagements vorgesehen.

Kosten:

Die Kosten der Reise inklusive Anreise, Übernachtungen, Transfers und Verpflegungen werden auf ca. 34.000,- € geschätzt.

Die Durchführung der Reise steht zurzeit wegen der Corona-Pandemie unter Vorbehalt.

4. Vorschlag der Verwaltung

Der Informationsreise des Umweltausschusses nach Freiburg und ins Elsass in der 1. Jahreshälfte 2023 wird gemäß Vorlage Nr. 15/1355 zugestimmt.

In Vertretung

A l t h o f f

TOP 7 Bericht aus der Verwaltung

TOP 8 Anfragen und Anträge



Antrag Nr. 15/71

öffentlich

Datum: 13.09.2022
Antragsteller: AfD

Kulturausschuss	09.11.2022	empfehlender Beschluss
Umweltausschuss	25.11.2022	empfehlender Beschluss
Finanz- und Wirtschaftsausschuss	02.12.2022	empfehlender Beschluss
Landschaftsausschuss	07.12.2022	Beschluss

Tagesordnungspunkt:

Verzicht auf gedruckte Pressespiegel

Beschlussvorschlag:

Der Landschaftsverband Rheinland wird aus finanziellen und umweltpolitischen Gründen ab sofort keine Broschüren mit Pressespiegeln mehr drucken lassen. Die entsprechenden Publikationen werden nur noch als Online-Broschüren veröffentlicht.

Begründung:

Das Drucken von Broschüren ist mit dem Verbrauch von Ressourcen verbunden. Die Herstellung von Papier ist energieintensiv, zudem ist Papier ein wertvoller Rohstoff geworden. Selbst bei der Nutzung von Recyclingpapier ist von einer Umweltbelastung auszugehen. In Zeiten des Energie- und Rohstoffmangels ist es geboten, auf die gedruckte Form von Pressespiegeln zu verzichten.

Die Pressespiegel können über den Broschüren-Shop des LVR zum Download bereitgestellt werden. Per E-Mail kann darüber informiert werden.

Irmhild Boßdorf



Anfrage Nr. 15/39

öffentlich

Datum: 19.09.2022
Anfragesteller: GRÜNE

Schulausschuss	07.11.2022	Kenntnis
Krankenhausausschuss 3	14.11.2022	Kenntnis
Krankenhausausschuss 2	15.11.2022	Kenntnis
Krankenhausausschuss 4	16.11.2022	Kenntnis
Krankenhausausschuss 1	17.11.2022	Kenntnis
Gesundheitsausschuss	18.11.2022	Kenntnis
Betriebsausschuss LVR- Jugendhilfe Rheinland	22.11.2022	Kenntnis
Umweltausschuss	25.11.2022	Kenntnis
Ausschuss für Personal und allgemeine Verwaltung	28.11.2022	Kenntnis
Landschaftsausschuss	07.12.2022	Kenntnis

Tagesordnungspunkt:

Anfrage: Kostenlose Hygieneartikel in LVR-Einrichtungen

Fragen/Begründung:

Die schottische Regierung hat im vergangenen Jahr als erstes Land weltweit dafür gestimmt, dass Binden, Tampons und ähnliche Hygieneartikel in Zukunft kostenlos erhältlich sein sollen. Dieses Gesetz wurde nun umgesetzt.

Auch in Deutschland sind bereits einige Hochschulen und Schulen dazu übergegangen, Hygieneartikel für die Tage der Menstruation auf Damentoiletten zur Verfügung zu stellen. Laut MDR vom 16.1.22 hat die Stadt Dresden die kostenlose Bereitstellung in öffentlichen Gebäuden und Schulen bereits im vergangenen Jahr beschlossen. Auch in NRW haben viele Schulen bereits Pilotprojekte gestartet (z. B. Wuppertal, Essen und die Städteregion Aachen) oder bieten die Artikel bereits kostenlos an (z. B. Düsseldorf).

Das Thema der monatlichen Menstruation führt in unserer Gesellschaft immer noch ein schambesetztes Schattendasein. Vielen Mädchen und Frauen wird die Teilhabe am öffentlichen Leben dadurch unnötig erschwert. Auch und gerade Menschen mit Behinderung sind davon stark betroffen. Auch können sich viele Menschen Hygieneartikel schlicht nicht leisten.

Um Frauen und Mädchen die unbeschwertere Teilhabe am Leben zu ermöglichen, ist eine kostenlose Bereitstellung von Hygieneartikeln auch in den Einrichtungen des LVR wünschenswert. Der LVR könnte hier eine Vorreiterrolle übernehmen. Gleichzeitig kann ein Tabu-Thema, das Frauen und Mädchen den natürlichen Umgang mit ihrer monatlichen Menstruation erschwert, aus dem Weg geräumt werden.

Wir nehmen die Umsetzung des schottischen Gesetzes zum Anlass und fragen:

1. Gibt es in den Damentoiletten der Einrichtungen des LVR ein kostenloses Angebot an Hygieneartikeln für

- Bewohnerinnen?
- Mitarbeiterinnen?
- Besucherinnen?

Wenn ja, an welchen Orten?

Wenn nein, warum nicht?

2. Denkt der LVR daran, ein derartiges Angebot einzuführen? Welche Bedingungen müssten hierfür erfüllt sein?

3. Gibt es in den Einrichtungen des LVR All-Gender-Toiletten?

4. Hat der LVR vor, in absehbarer Zeit All-Gender-Toiletten in seinen Einrichtungen einzurichten?

Ralf Klemm
Fraktionsgeschäftsführer

LVR · Dezernat 0 · 50663 Köln

Datum und Zeichen bitte stets angeben

Vorsitzenden des Schulausschusses,
der Krankenhausausschüsse 1-4,
des Gesundheitsausschusses,
des Betriebsausschusses LVR-Jugendhilfe
Rheinland,
des Umweltausschusses,
des Ausschusses für Personal und allgemeine
Verwaltung und
des Landschaftsausschusses

11.11.2022

Herr Klaus
Tel 0221 809-2785
Fax 0221 809-3307
tobias.klaus@lvr.de

Mitglieder und stellvertretende Mitglieder
des Schulausschusses, der Krankenhausausschüsse 1-4 und des Gesundheitsausschusses

nachrichtlich:

Geschäftsführungen der Fraktionen
Geschäftsführung der Gruppe
in der Landschaftsversammlung Rheinland

über 00.200

**Beantwortung Anfrage Nr. 15/39 der Fraktion Bündnis 90 DIE GRÜNEN
Kostenlose Hygieneartikel in LVR-Einrichtungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Anfrage Nr. 15/39 wird wie folgt beantwortet:

1. Gibt es in den Damentoiletten der Einrichtungen des LVR ein kostenloses Angebot an Hygieneartikel für

- **Schüler*innen?**
- **Mitarbeiter*innen?**
- **Besucher*innen?**

Wenn ja, an welchen Orten?

Wenn nein, warum nicht?



Ihre Meinung ist uns wichtig!

Die LVR-Geschäftsstelle für Anregungen und Beschwerden erreichen Sie hier:
E-Mail: anregungen@lvr.de oder beschwerden@lvr.de, Telefon: 0221 809-2255

Derzeit gibt es in keiner LVR-Einrichtung (LVR-Kliniken, LVR-Verbund HPH, KHZW, LVR-IFuB, LVR-Schulen, LVR-JHR, Kultureinrichtungen des LVR) ein kostenloses Angebot an Hygieneartikeln in den Räumlichkeiten der Damentoiletten.

In den LVR-Kliniken sowie den Einrichtungen des LVR-Verbundes HPH wird eine kostenlose Versorgung mit Hygieneartikeln für alle Patientinnen und Bewohnerin durch die jeweiligen Stationen/Abteilungen auf Nachfrage angeboten. Mitarbeiterinnen können auf dieses Angebot bei dringendem Bedarf ebenfalls zurückgreifen.

Die große Mehrheit der LVR-Schulen stellt Mitarbeiterinnen, Schülerinnen und auch Besucherinnen ebenfalls auf Nachfrage kostenlose Hygieneartikel zur Verfügung. Ausgabeorte sind Sekretariate und/oder Lehrer*innenzimmer.

In der Jugendhilfe Rheinland werden Hygieneartikel für Bewohnerinnen der stationären Wohngruppen aus dem sogenannten pädagogischen Etat, der Bestandteil des Entgeltes ist, finanziert. Die Mädchen/jungen Frauen müssen hierfür keine eigenen finanziellen Mittel aufwenden. Die Artikel werden im Rahmen des Gruppeneinkaufs oder je nach Bedarf gesondert beschafft und kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Die gewählte Praxis in den Einrichtungen reduziert im Vergleich zu dem generellen Vorhalten in allen Damentoiletten den Bereitstellungsaufwand sowie die Wahrscheinlichkeit der zweckfremden bzw. unsachgemäßen (bei grundsätzlich bestehendem Unterstützungsbedarf) Verwendung.

2. Denkt der LVR daran, ein derartiges Angebot einzuführen? Welche Bedingungen müssten hierfür erfüllt sein?

Bei der kostenlosen Bereitstellung handelte es sich (außer in dem unter 1. beschriebenen Fall der LVR-JHR) um eine freiwillige Leistung, die nicht refinanziert wird. Neben den Kosten der Hygieneartikel stellen der Vorhalteaufwand sowie die Befürchtung der Zweckentfremdung derzeit Hinderungsgründe für eine Ausweitung des aktuellen Angebots dar.

Im LVR-Klinikum Essen wird die Umsetzung eines flächendeckenden Angebots in allen Personal-WCs zurzeit geprüft.

3. Gibt es in den Einrichtungen des LVR All-Gender-Toiletten?

Vorweggestellt sei, dass für diese Beantwortung unter dem Begriff „All-Gender-Toiletten“ Räumlichkeiten mit Toiletten verstanden werden, deren Nutzung nicht auf ein bestimmtes Geschlecht beschränkt ist.

In der Regel sind alle Toiletten (mit Ausnahme der Toiletten für Menschen mit Behinderungen) nach Frauen und Männern unterteilt. Eine solche Differenzierung unterbleibt aktuell nur dann, wenn der Toilettenraum nur eine Toilette beinhaltet und auch nur von jeweils einer Person gleichzeitig betreten wird.

4. Hat der LVR vor, in absehbarer Zeit All Gender-Toiletten in seinen Einrichtungen einzurichten?

In mehreren Kliniken soll im Rahmen der zukünftigen baulichen Planungen die Einrichtung von „All-Gender-Toiletten“ einbezogen werden.

Grundsätzlich sind in Bezug auf die Einführung von „All-Gender-Toiletten“ diverse rechtliche Vorgaben zu berücksichtigen. Beispielsweise sind unter den Voraussetzungen bauordnungsrechtlichen Vorgaben (SBauVO NRW) sowie der Arbeitsstättenverordnung und -stättenrichtlinie Toiletten getrennt für Frauen und Männer vorzuhalten. Hiernach dürfen nicht ausschließlich „All-Gender-Toiletten“ angeboten werden, sondern können nur zusätzlich eingerichtet werden.

Mit freundlichen Grüßen

L u b e k

TOP 9

Verschiedenes