

Prozess

AGGLOMERATIONSKONZEPT Region Köln/Bonn

Gefördert von:



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

In Kooperation mit:



REGION KÖLN BONN

Die Entwicklung des Agglomerationskonzeptes in einem breit angelegten Planungs- und Dialogprozess mit der Region wäre für den Region Köln/Bonn e.V. ohne die intensive Unterstützung vieler Beteiligten nicht möglich gewesen. Als Projektteam des Region Köln/Bonn e.V. möchten wir uns daher sehr herzlich bei allen bedanken, die zur Umsetzung des Projektes in den vergangenen drei Jahren beigetragen haben.

An erster Stelle ist hier das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIDE NRW) zu nennen. Ohne Förderung durch die EU und das Land NRW im Rahmen des Regio.NRW (EFRE 2014-2020) wäre das Projekt nicht umsetzbar gewesen.

Als Kooperationspartner hat sich die Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH intensiv in den Prozess eingebracht und die verkehrs- und mobilitätsrelevanten Konzeptinhalte mitgestaltet. Hierfür ein herzliches Dankeschön.

Bei der Projektumsetzung wurden wir sehr intensiv durch das Begleitbüro aus REICHER HAASE ASSOZIIERTE, IMORDE Projekt- & Kulturberatung und BURGDORFFSTADT unterstützt, das neben dem Management des Prozesses auch für die inhaltliche Ausgestaltung des Konzeptes mitverantwortlich zeichnet. Vielen Dank für das außerordentliche Engagement und die kollegiale Zusammenarbeit.

Vier interdisziplinäre Planungsteams haben weitreichende Ideen und Vorschläge für die Entwicklung der Region formuliert und in die Diskussion eingebracht. Für die fachliche Unterstützung und mutigen Ideen danken wir Ihnen sehr.

Eine Steuerungsgruppe aus regionalen Fachakteuren und ein interdisziplinäres Empfehlungsgremium haben bei der strategischen Steuerung und fachlichen Ausrichtung von Prozess und Konzept geholfen. Allen Mitgliedern dieser Gremien danken wir herzlich ausdrücklich für die Beiträge und intensive Arbeit.

Die Regionalplanungsbehörden waren in die Prozessverläufe und durch die Beteiligung an der Steuerungsgruppe von Beginn an intensiv am Projekt beteiligt. Darüber hinaus gab es zahlreiche bi- und trilaterale Austausche und Erörterungen auf dem Weg zum Agglomerationskonzept. Für die stets konstruktive, fachliche und kollegiale Beteiligung und Beförderung des Prozesses und Konzeptes sind wir sehr dankbar.

Nicht zuletzt gilt unser Dank den vielen hundert Kolleginnen und Kollegen aus der Region, die sich in zahlreichen Veranstaltungen in den Prozess und die Konzeptentwicklung aktiv und engagiert eingebracht haben.

Das Team des Region Köln/Bonn e.V.

INHALTSVERZEICHNIS

[]	VORWORT / KONTEXT / GRUSSWORTE	4
[]	AUSGANGSLAGE & ZIELSETZUNG	10
	Entstehungsprozess & Herausforderungen	12
	Ziele des Prozesses	14
[]	REGIONALER PLANUNGS- & ZUKUNFTSDIALOG	16
	Prozess	18
	Akteure	20
	Steuerungsgruppe	22
	Empfehlungsgremium	24
	Phase 1: HERAUSFORDERUNGEN	
	Diagnose der Region	26
	Thesen zur räumlichen Entwicklung	28
	Grundlagenuntersuchung Mobilität	34
	Phase 2: KONZEPTBEITRÄGE	
	Beiträge der Planungsteams zum Strukturbild	42
	Team MUST	50
	Team orange edge	56
	Team urbanista	62
	Team van de Wetering	68
	Phase 3: STRUKTURBILD	
	Strukturbild der Region	74
	Einbindung & Beteiligung der Region	78
	Begleitende Prozesskommunikation	80
	Strukturbild & Teilstrategien	84
	Strukturbild 2040+	86
	Teilstrategie Siedlung	92
	Teilstrategie Wirtschaft	94
	Teilstrategie Freiraum & Landschaft	96
	Teilstrategie Umweltverbund	98
	Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr	100
	Diskussionsbeitrag „polyzentrische Entwicklung“	102
[]	AUSBLICK & PERSPEKTIVE	106
	Diskussion & Perspektive	107
	Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn	108
[]	ANHANG	110
	Beteiligte Akteure und Gremienmitglieder	111
	Kontakt	114
	Impressum	115

VORWORT



Das Agglomerationskonzept ist das Ergebnis eines intensiven dreijährigen Arbeits- und Planungsprozesses in der Region Köln/Bonn. Die ambitionierte Aufgabe bestand darin, mit den raumgestaltenden Fachakteuren der Region ein räumliches Zielbild für eine nachhaltige Entwicklung im Zeithorizont bis 2040 zu entwickeln. Handlungsleitend war die Frage, wie ein guter Raumzustand der sich dynamisch verändernden Agglomeration Region Köln/Bonn im Jahr 2040 aussehen und ein planerischer Weg dorthin gestaltet werden könnte. Dabei galt und gilt es, eine weitere Entwicklung unserer Region grundsätzlich zu ermöglichen, die zum Teil widerstrebenden Raumansprüche in Einklang zu bringen, unterschiedliche Prägungen und Zukunftsfragen der Teilräume zu berücksichtigen und eine zwischen den Standorten und Teilbereichen der Region arbeitsteilige, profilierte Entwicklung zu ermöglichen. Kurzum: eine Region in Balance zu gestalten.

Angesichts großer Herausforderungen und Aufgaben der Region – sozialgerechte Wohnraumversorgung, Aufrechterhaltung der Mobilitätsfähigkeit, Sicherung des Wirtschaftsstandorts, Strukturwandel, Klimawandelanpassung u.v.m. – braucht es mutige Zielaussagen und Zukunftsperspektiven, die über den Status Quo und auch das bisher Geplante, Gedachte und Praktizierte hinausgehen.

Aufgabe, zeitlicher Horizont, räumlicher Maßstab und der informelle Charakter des Konzeptes bringen es mit sich, dass mit der jetzigen Vorlage des Konzeptes das Projekt und der Dialog nicht beendet sind. Im Gegenteil: Die Diskussion über das Konzept, seine Inhalte und die enthaltenen Perspektiven sollen jetzt erst richtig durchstarten. Dabei ist mir besonders wichtig, dass die politischen Entscheidungsträger vor allem in den Kommunen und Kreisen intensiv eingebunden werden. Ich möchte bei der jetzt anstehenden Diskussion und Erörterung des Konzeptes dafür werben, den Zeithorizont, die Chancen und Perspektiven hinter dem Konzept in den Blick zu nehmen. Die gewaltigen Umbauaufgaben in der Region lassen sich mit kurzfristigen Maßnahmen und einem „Weiter-So“ nicht mehr bewältigen. Wir müssen den Mut haben, einen „Sprung nach vorne“ zu machen und auch neue, mittel- bis langfristige Perspektiven zuzulassen, um dann gemeinsam zu diskutieren und darum zu ringen, wie eine Umsetzung gelingen könnte. Denn eins ist klar: Konzepte und Strategien sind gut, um uns in der Region diskussionsfähiger zu machen. Und daher wird das Agglomerationskonzept auch in die Regionalplanprozesse in der Region eingespeist. Aber Politik und Bürger erwarten darüber hinaus, dass aus den Konzepten und Strategien letztendlich Projekte hervorgehen. Daher freue ich mich, dass wir im Rahmen des Agglomerationsprogramms die Umsetzung konkret in den Blick nehmen.

Ich lade Sie herzlich ein, sich mit dem Agglomerationskonzept für die Region Köln/Bonn auseinanderzusetzen/zu befassen und die Zukunft der Region gemeinsam zu gestalten!

Stephan Santelmann
Vorstandsvorsitzender Region Köln/Bonn e.V. /
Landrat Rheinisch-Bergischer Kreis

KONTEXT

Das Agglomerationskonzept beinhaltet ein Strukturbild für die räumliche Entwicklung der Region Köln/Bonn im Zeit-horizont 2040+. Dem „Strukturbild 2040+“ hinterlegt sind mehrere thematische Teilstrategien, die sich aus den im Prozess definierten Zielen und Entwicklungsprinzipien ableiten lassen. Das Agglomerationskonzept beschreibt Kernaussagen und Ziele für die zukünftige räumliche Entwicklung der polyzentrischen Agglomeration Region Köln/Bonn und hat damit eine zentrale Bedeutung für deren räumlich-strukturelle Entwicklung. Es soll als fachlicher Beitrag vor allem in den Regionalplanprozess Köln einfließen.

Das Agglomerationskonzept ist ein perspektivisches, regionales und informelles Fachkonzept. Aufgrund des Planungshorizontes sowie der Zielsetzung und Aufgabenstellung geht es in seinen Inhalten stellenweise bewusst und deutlich über bisherige Planungen und Konzepte hinaus. Aufgrund der regionalen Betrachtungsebene erfolgt zugleich eine Konzentration auf diejenigen Inhalte und Aussagen, die auf der Maßstabebene Region für die raumstrukturelle Entwicklung besonders relevant sind. Inhalte und Zielsetzungen teilregionaler und sektoraler Konzepte wurden berücksichtigt, sind in vielen Fällen eingeflossen und haben ansonsten unbenommen Gültigkeit.

Das Agglomerationskonzept entfaltet als informelles Fachkonzept keine formelle/unmittelbare Bindewirkung für die Kommunen der Region. Es ist kein Plan. Die Planungshoheit und formelle Zuständigkeit der Kommunen, Kreise und Regionalplanungsbehörden für die räumliche Entwicklung bleiben unberührt. Als fachlicher Beitrag formuliert das Agglomerationskonzept gleichwohl einen Input und Argumentationshilfen für Diskussionen und Entwicklungen auf der kommunalen und teilregionalen Ebene sowie für die formellen Regionalplanungsprozesse.

Ausgangspunkt des Prozesses war die Erkenntnis, dass eine weitere Entwicklung der Region „wie bisher“ aufgrund der gegebenen und prognostizierten Dynamik, zunehmender Nutzungskonkurrenzen im Raum etc. an Grenzen stoßen wird und neue Lösungen gefunden werden müssen, um die Standortqualitäten der Region zu sichern und eine weitere zukunftsfähige Entwicklung der Region zu ermöglichen.

Unter anderem der im Jahr 2015 für die Region entwickelte „Regionale Orientierungs- und Handlungsrahmen“ (ROHR 1.0) hat herausgestellt, dass es verstärkt regionale Kooperationen im Bereich der Raum- und Strukturentwicklung sowie eine gemeinsam getragene, mittel- bis langfristige, integrierte Raumentwicklungsperspektive für die Region braucht, um handlungs- und gestaltungsfähig zu bleiben und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit der Region mittelfristig sicherzustellen.

Das Konzept ist in einem breiten und intensiven Planungs- und Beteiligungsprozess mit der Region in den vergangenen drei Jahren erarbeitet worden. Hieran haben zahlreiche regionale und externe Fachexperten mitgewirkt. Die breite Fachöffentlichkeit aus Verwaltungen und Institutionen war über Workshops und Veranstaltungen an wichtigen Etappenzielen im Prozess eingebunden. Eine Steuerungsgruppe mit Vertretern aus ausgewählten Kommunen der Region, den Kreisen und kreisfreien Städten, den Wirtschaftskammern, den Regionalplanungsbehörden Köln und Düsseldorf, der Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH als Kooperationspartner in dem Projekt sowie die Facharbeitsgremien des Region Köln/Bonn e.V. haben das Vorhaben in der Vorbereitung und Durchführung intensiv begleitet und beraten. Externes Fach-Know-how ist durch das interdisziplinäre Empfehlungsgremium, die beteiligten interdisziplinären und zum Teil internationalen Planungsteams sowie das Begleitzbüro eingeflossen.

Die hier vorliegende Prozessdokumentation des Agglomerationskonzeptes widmet sich schwerpunktmäßig dem Vorgehen, das zum „Strukturbild 2040+“ sowie seinen thematischen Teilstrategien geführt hat, erläutert welche Akteure und Gremien im Prozess beteiligt waren und welche Zwischenschritte und -ergebnisse dabei erreicht wurden. Die wesentlichen inhaltlichen Aussagen des Agglomerationskonzeptes finden sich ebenfalls in dieser Dokumentation, wengleich eine detaillierte Darstellung der Konzeptinhalte in dem separat und parallel entwickelten Konzeptband stattfindet.

Der Prozess zum Agglomerationskonzept wurde mit Fördermitteln der Europäischen Union und des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Regio.NRW (EFRE 2014-2020) unterstützt.

GRÜßWORTE



Neue Wege in der Regionalentwicklung: Die Region Köln/Bonn als Beispiel und Vorbild

Die Konstante der modernen Gesellschaft ist der ständige Wandel – der Umgang mit dynamischen Veränderungsprozessen ist heute eine wesentliche Gestaltungsaufgabe. Die großen Antreiber – Globalisierung, Klimawandel, demographische Entwicklung und Digitalisierung – setzen sich in Veränderungen vor Ort um. Die damit verbundenen Herausforderungen erfordern neue Strukturen und Prozesse. Vor allem aber erfordern sie eine Haltung: Die Bereitschaft, nicht bloß Veränderungen zu erkennen, sondern die Chancen darin sehen und nutzen zu wollen. Diese Haltung hat die Region Köln/Bonn mit dem vorliegenden Agglomerationskonzept in vorbildlicher Weise für die Erstellung eines Zukunftsprofils der Region genutzt.

Das sinnbildliche „Kirchturmdenken“ muss heute von einem Denken in räumlichen Zusammenhängen, von Vernetzung und Arbeitsteilung abgelöst werden. Die sich stellenden Herausforderungen für die Stadt- und Regionalentwicklung werden künftig immer weniger durch einzelne Städte und Gemeinden gelöst werden können. Der knappe Wohnraum in den urbanen Zentren strahlt auf den Wohnungsmarkt des Umlandes aus. Verkehrsströme müssen gemanagt, die Infrastruktur muss entsprechend ausgebaut und modernisiert, neue Mobilitätskonzepte müssen integriert werden. Energiewende und Klimaschutz sind Aufgaben, die Kooperation und Koordination erfordern. Und auch die zukunftsorientierte Entwicklung der Wirtschaft muss im regionalen Kontext gedacht und geplant werden.

Mit der Erarbeitung des vorliegenden Agglomerationskonzeptes haben sich der Region Köln/Bonn e.V. sowie eine Vielzahl weiterer Akteure aus der Region diesen Herausforderungen gestellt und gemeinsam Perspektiven für die künftige Entwicklung der gesamten Region entwickelt – Perspektiven nicht nur für die Zentren, sondern gerade auch für die Kommunen im eher ländlich geprägten Umland. Das Konzept ist eine hervorragende Arbeitsgrundlage und wird einen wichtigen Fachbeitrag für die künftige Regionalplanung und -entwicklung darstellen. Ich bin überzeugt, dass ein solches Vorgehen auch für andere Regionen des Landes Beispiel und Vorbild sein kann, um den Herausforderungen der Zukunft begegnen und die damit verbundenen Chancen für eine erfolgreiche Entwicklung der Regionen und des gesamten Landes nutzen zu können.

Der Region Köln/Bonn wünsche ich in diesem Sinne eine weiterhin auf Zuversicht und Gestaltungsfreude basierende positive Entwicklung.

Prof. Dr. Andreas Pinkwart
Minister für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ein gemeinsames Zukunftsbild für die Region

Mit diesem Ziel ist der Region Köln Bonn e.V. in den Prozess des Agglomerationskonzeptes gestartet. Wir alle kennen diesen Raum und wissen, wie ambitioniert das Vorhaben ist, im Rahmen eines integrierten Entwicklungskonzeptes Perspektiven für eine ausbalancierte Entwicklung der Region aufzuzeigen.

Die Herausforderungen sind vielfältig, einem immens hohen Siedlungsdruck in der Rhein-schiene mit teils überlasteten verkehrlichen Infrastrukturen stehen nur begrenzt geeignete Flächenpotenziale gegenüber. Starke Raumnutzungskonkurrenzen sind in Einklang zu bringen mit dem Schutz der natürlichen Ressourcen und dem Erfordernis, Freiräume zu erhalten oder den Anforderungen des Klimawandels gerecht zu werden. Mit anderen Worten: Von allem ist mehr bereitzustellen, mehr Wohnen, mehr Natur, mehr Landwirtschaft, mehr Gewerbe, mehr Mobilität, mehr Klimaschutz.



Die komplexen Aufgaben der räumlichen Entwicklung lassen sich nicht nur im lokalen Maßstab lösen. Vielmehr ist dazu ein gemeinsames Handeln auf verschiedenen Ebenen gefragt, das übergeordneten Strategien folgt und auf integrierten Konzepten aufbaut. Rückblickend ist bei der Erarbeitung des Agglomerationskonzeptes festzustellen, dass nicht so sehr das Ergebnis im Vordergrund stand, sondern der Prozess von besonderer Bedeutung war. Denn dem vorliegenden Raumbild ging ein intensiver Dialog mit den vielen Akteuren in der Region voraus. Die beiden Bezirksregierungen waren dabei eng in diesen Prozess eingebunden und durften kontinuierlich in der Steuerungsgruppe des Agglomerationskonzeptes mitwirken.

Wir haben als Regierungspräsidentinnen im regionalen Maßstab viel Erfahrung mit der verbindlichen Festlegung von Raumnutzungsansprüchen im Rahmen der klassischen Regionalplanung. Die Erfahrung lehrt, dass für viele Akteure die interdisziplinäre und regionale Perspektive schwer fassbar ist.

Gemeinsam mit dem Regionalrat stehen wir als Bezirksregierungen vor den gleichen Herausforderungen, wenn es darum geht, einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung unserer Regionen in Form neuer Regionalpläne zu erarbeiten. Auch in diesen Plänen steht die künftige Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklung im Fokus.

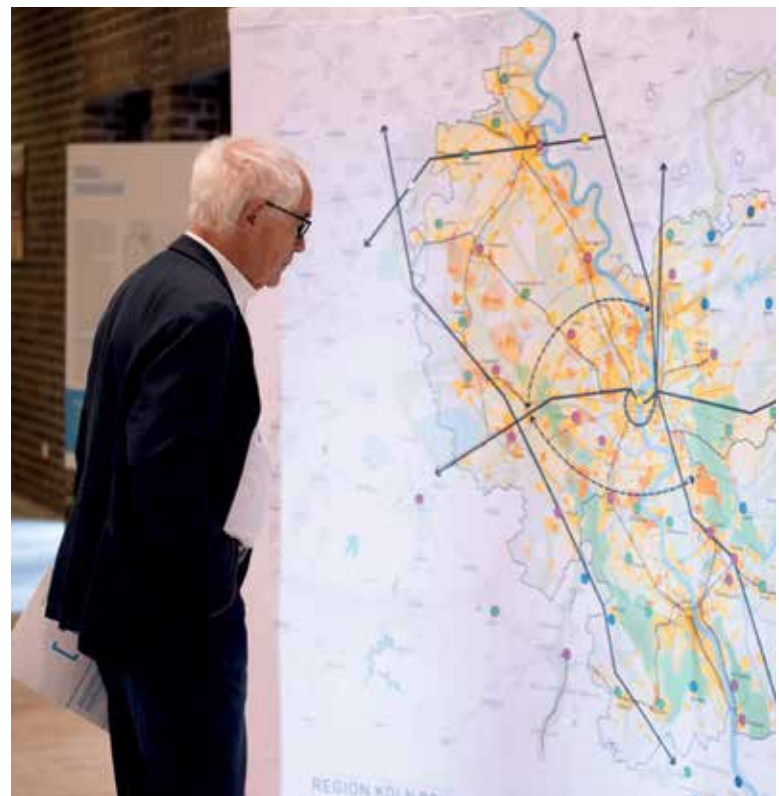
Das Agglomerationskonzept haben wir nie als Konkurrenz wahrgenommen, sondern festgestellt, dass der Regionalplanprozess davon sehr profitiert. Denn eine wirksame Regionalplanung ist auf das Zusammenspiel formeller und informeller Elemente angewiesen. Sie wird auf diesem Zukunftsdialog der Kommunen und Akteure der Region aufbauen.

Für uns als Regierungspräsidentinnen der Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf, die wir die große Metropolregion Rheinland bilden, ist gerade mit dem räumlichen Sprung über die Regierungsbezirksgrenze hinweg eine wichtige Verbindung entstanden. Auch vor dem Hintergrund der anstehenden Arbeiten zum Strukturwandel im Rheinischen Revier ist ein starkes Zusammenwirken wichtig. Das Agglomerationskonzept kann hierfür einen guten inhaltlichen Ausgangspunkt bilden.

Wir begrüßen das Agglomerationskonzept als interkommunal abgestimmtes Raum- und Leitbild, weil hierin die regionale Perspektive für alle greifbar wird. Wir hoffen, dass dieses Konzept den kommunalen Vertreterinnen und Vertretern in den Räten der Gemeinden und Städten Mut macht, zukünftig verstärkt auf regionale Zusammenarbeit zu setzen.

Gisela Walsken
Regierungspräsidentin
von Köln

Birgitta Radermacher
Regierungspräsidentin
von Düsseldorf





AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

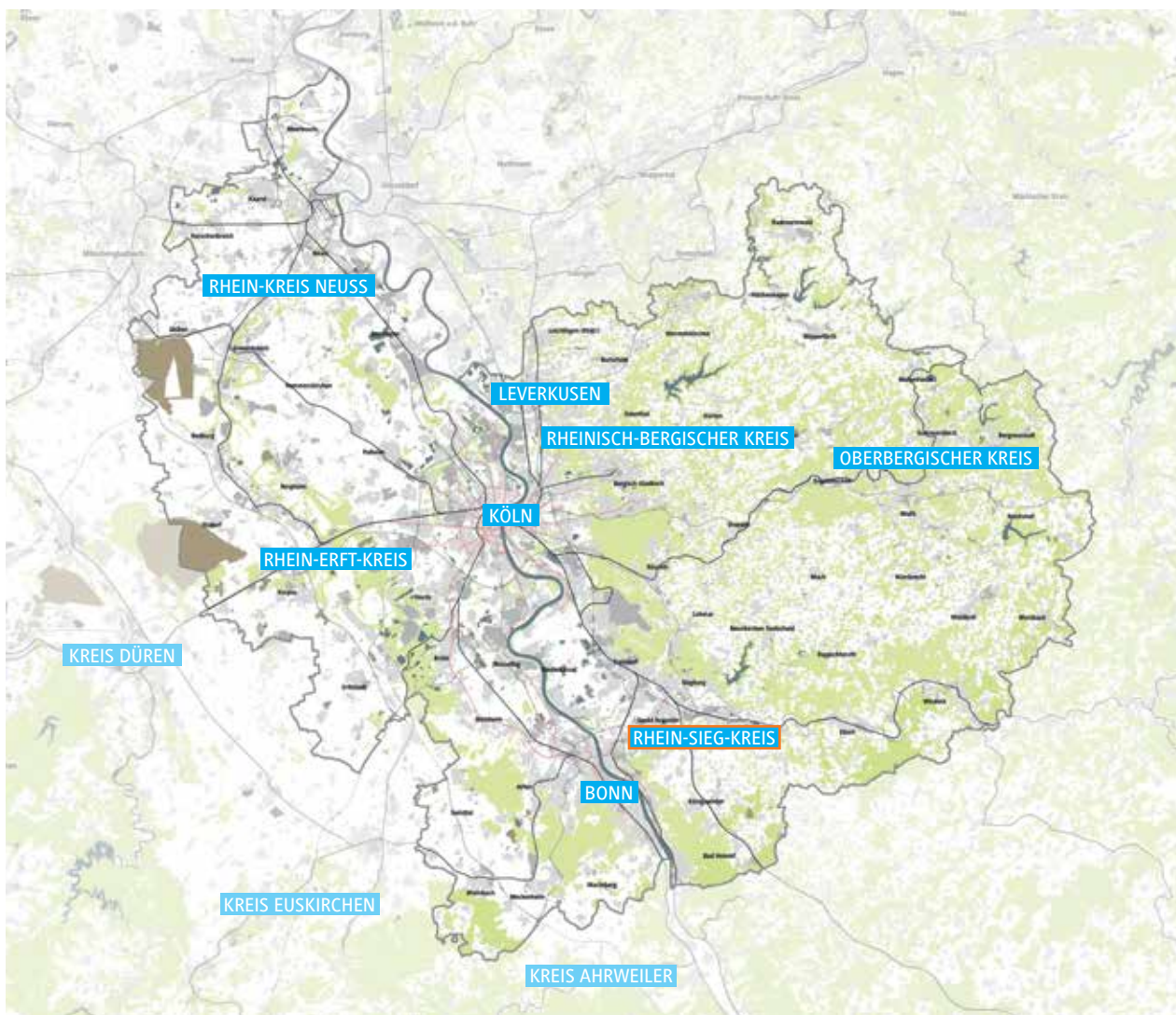


Die Region Köln/Bonn umfasst das Gebiet der kreisfreien Städte Köln, Bonn und Leverkusen sowie der umgebenden fünf Landkreise Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis und Rhein-Kreis Neuss. Enge räumliche Verflechtungen existieren im Süden in die Kreise Ahrweiler und Neuwied in Rheinland-Pfalz, im Westen in die Kreise Euskirchen und Düren, im Norden zur Stadt Düsseldorf und zum Kreis Mettmann sowie dem Bergischen Städtedreieck und Richtung Niederrhein. Der Oberbergische Kreis weist zudem gewachsene und wichtige Verflechtungen in östlicher Richtung, z.B. in die Region Südwestfalen oder auch in den Kreis Altenkirchen auf. Mit einer Gesamtfläche von über 4.400 km² zeigt sich die Region Köln/Bonn in ihrem Kernbereich als dichtes polyzentrisches Siedlungsgefüge. In Nord-Süd-Richtung erstreckt sich die Region zwischen Meerbusch und Bad Honnef auf einer Länge von ca. 84 km, in Ost-West-Richtung zwischen Bedburg und Bergneustadt auf ca. 78 km. Damit ist zugleich ein Interaktionsraum abgesteckt, der durch gewachsene

und intensiv ausgeprägte raum-funktionale Verflechtungen geprägt ist. Vielfältige und wertvolle Kulturlandschaften und Freiräume kennzeichnen den Raum.

Die Region Köln/Bonn sieht sich aktuell und in Zukunft mit einer Vielzahl von Herausforderungen der räumlichen Entwicklung konfrontiert. Die dynamischen Entwicklungen und Wandlungsprozesse werden die Raumgestalt sowie die Interaktionsprozesse innerhalb der Region maßgeblich verändern und sich in ihren Teilräumen unterschiedlich äußern.

Mit dem Agglomerationskonzept stellt sich die Region diesen Herausforderungen und setzt sich das Ziel, Gestaltungs- und Entwicklungsspielräume der Kommunen und Teilräume der Region aufzuzeigen und diese für die Region als Ganzes zu sichern. Mit Blick auf eine ausbalancierte, trag- und zukunftsfähige Raumentwicklung bildet das Agglomerationskonzept ein Zielbild für die nachhaltige Entwicklung der polyzentrischen Region Köln/Bonn.



Raumstruktur der Region Köln/Bonn

ENTSTEHUNGSPROZESS

Ausschlaggebend für die Entscheidung der Region, ein Agglomerationskonzept zu entwickeln, war vor allem die gemeinsame Erkenntnis, dass die vielschichtigen Herausforderungen, Zielkonflikte und konkurrierenden Nutzungsansprüche der Raumentwicklung in vielen Fällen keine zukunftsfähige Fortschreibung der Konzepte und Entwicklungen mehr ermöglichen. Es benötigte vielmehr die Ausrichtung einer tragfähigen Raumentwicklung an einem perspektivischen, integrierten Zielbild, das einen mittelfristig „guten Raumzustand“ für die polyzentrische und arbeitsteilig organisierte Agglomeration beschreibt und Lösungen für die verschiedenen Herausforderungen und Entwicklungsansprüche zunehmend auf einem teilregionalen bis regionalen Maßstab sucht. Hierfür braucht es eine qualitativ konzeptionelle Grundlage als zentrale gemeinsame Zielverständigung, in der bestehende regionale Strategien und sektorale Planungsansätze in *einem* integrierten Zielbild der Entwicklung noch stärker verknüpft werden.

Als wesentliche Entwicklungs Herausforderungen der Region sind u.a. zu nennen:

Zwischen Schrumpfung und Wachstum

Die Region ist mit einer dynamischen demografischen Entwicklung konfrontiert: Wachstum und Schrumpfung werden innerhalb der Region zum Teil räumlich eng beieinander liegen. Zugleich bestehen große Prognoseunsicherheiten und -abweichungen (zwischen Bund-, Länder- und kommunalen Prognosen) hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklungen.

Flächenknappheit

In weiten Teilen der Region herrscht ein hoher Siedlungsdruck vor, ausgelöst durch den stellenweise enormen Wohnbauflächenbedarf sowie einen gesamtregional weiterhin bestehenden Bedarf an Entwicklungsflächen für Gewerbe und Industrie.

Siedlungsentwicklung vs. Freiraumschutz

Angesichts des vorstehend genannten Entwicklungsdrucks verschärfen sich die Zielkonflikte zwischen der regionalen Freiraumsicherung und -vernetzung und einer weiteren Siedlungsentwicklung.

Umbauaufgaben und Zukunftssicherung der Daseinsvorsorge in den eher ländlich geprägten Räumen

In den, aller Voraussicht nach, von Stagnation bis Bevöl-

kerungsrückgang erfassten Teilräumen der Region gilt es, die vorhandenen Siedlungsstrukturen mittel- bis langfristig umzubauen, verbunden mit der Aufgabe, Daseinsvorsorge neu zu organisieren und die sozialen wie technischen Infrastrukturen anzupassen.

Anpassungen an den Klimawandel

Die Herausforderungen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel führen zu erweiterten Anforderungen an den dichtbesiedelten Raum, der von konkurrierenden Nutzungs- und Entwicklungsansprüchen geprägt ist.

Überlastung der Infrastrukturen / Verkehrsinfarkt

Angesichts hoher und weiter steigender Transitverkehre, starker innerregionaler Pendlerverflechtungen und einem über Jahrzehnte aufgebauten Sanierungsstau sind die Belastungsgrenzen der regionalen Verkehrsinfrastruktur in der Region erreicht und die grundsätzliche Mobilitätsfähigkeit der Region im Innern gefährdet. Für die Zukunft ist daher die Sanierung, der Umbau und Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur sowie eine integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung in der Region erforderlich.

Energiewende und Strukturwandel im Rheinischen Braunkohlerevier

Die Energiewende und der beschlossene Ausstieg aus der Braunkohle führen zu einem tiefgreifenden wirtschaftsstrukturellen und räumlichen Wandel im Rheinischen Braunkohlerevier.

Neue Planungsvorgaben

Der Landesentwicklungsplan (LEP) NRW und die Regionalpläne der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf definieren den Rahmen für die räumliche Entwicklung der Region in den kommenden zwei Jahrzehnten. Insbesondere im Kontext der aktuellen Fortschreibungsprozesse der Regionalpläne bestehen für die Kommunen und teilregionalen Kooperationen der Region Möglichkeiten, sich mit Strategien und Konzepten gemeinsam und pro-aktiv in die übergeordnete formelle Regionalplanung einzubringen.

Das Agglomerationskonzept wurde aufgrund dieser und weiterer vielschichtiger Herausforderungen in einem intensiven Planungsprozess und Zukunftsdialog mit den raumgestaltenden Akteuren der Region Köln/Bonn gemeinsam entwickelt. Prozess und Konzept bauen dabei auf mehrjährigen Vorarbeiten und Diskussionen der Region zu

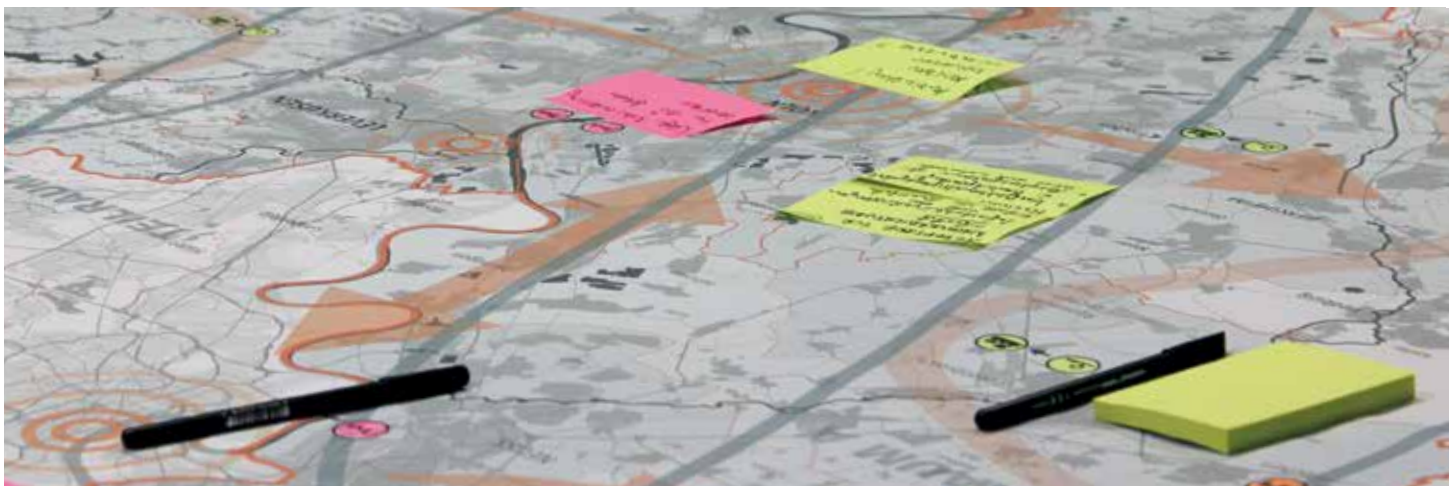
den Herausforderungen der räumlichen Entwicklung sowie einer Reihe bereits erarbeiteter, maßgeblicher Konzepte und Strategien auf.

Insofern bereiteten die bisherigen Erkenntnisse, Ergebnisse und Konzepte dem Prozess und der Konzeptentwicklung einen „fliegenden Start“ zu einer integrierten räumlichen Zielperspektive für die Region. Es galt die umfangreichen Vorarbeiten zu verdichten, um auf dieser Basis den räumlichen Umbau und die Weiterentwicklung der Region über integrierte Projekte auf unterschiedlichen Maßstabsebenen in den nächsten Jahren zukunftsfähig und aktiv gestalten zu können.

Ausgangspunkte und das Fundament für den Prozess zum Agglomerationskonzept bilden zum einen eine Vielzahl von fachlichen oder teilräumlichen Konzepten der Region, zum anderen eine über Jahre gewachsene, regionale Kooperations- und Dialogkultur. Intensive Fachdiskussionen über Problemlagen, Erfordernisse und Zukunftsperspektiven der Region im Bereich der integrierten Raumentwicklung sowie Abstimmungen der Arbeitsgremien des Region Köln/Bonn e.V. und weiterer regionaler Akteure der letzten Jahre bilden eine wichtige Arbeitsgrundlage für den Prozess.

Wesentliche konzeptionelle Grundlagen und Vorarbeiten, die das Fundament für das Agglomerationskonzept geliefert haben, sind u.a.:

- **Diverse sektorale und teilräumliche Konzepte und Zielplanungen der Region:** z.B. interkommunale Industrie- und Gewerbeflächenkonzepte, Maßnahmen der Region im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030, Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen, etc.
- **REGIONALE 2010:** Projekte, Netzwerke und Strategien aus dem Strukturprogramm Regionale 2010, das in der Region im Zeitraum 2003 bis 2012 entwickelt und umgesetzt wurde.
- **Interkommunale, teilregionale Kooperationen in der Region,** z.B. StadtUmland-Verbünde, Tagebauumfeldverbünde mit ihren Zukunftskonzepten und Raumperspektiven.
- **Masterplan :grün (1.0 – 3.0) und Entwicklungsplan Kulturlandschaften im Rhein-Kreis Neuss:** Gesamtregionales Kulturlandschaftsnetzwerk. Analyse und programmatische Zielverständigung zum Umgang mit den vielfältigen Kulturlandschaften der Region.
- **Freiraumperspektive Rheinschiene:** Plankonzept zur Freiraumentwicklung und Vernetzung auf der Rheinschiene zwischen Düsseldorf und Bad Honnef unter Integration interkommunaler Projekte und Freiraumkorridore wie „RegioGrün“ und „Grünes C“.
- **Rheincharta 1.0:** Analyse und regionale Verständigung über Wesensmerkmale und Entwicklungsfragen des zentralen, identitätsstiftenden Kulturlandschafts- und Entwicklungsraums der Region.
- **Regionaler Orientierungs- und Handlungsrahmen (ROHR 1.0):** Beschreibung wesentlicher Herausforderungen und Handlungsansätze für die Kooperation sowie die Raum- und Strukturentwicklung.
- **Für eine zukunftsfeste Region:** Positionspapier des Arbeitskreises Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung des Region Köln/Bonn e.V. hinsichtlich der Herausforderungen und Entwicklungsbedarfe der regionalen Wirtschaft.
- weitere Grundlagen (siehe Anhang)



ZIELE DES PROZESSES

Ziel des Agglomerationskonzeptes ist es, unter Berücksichtigung der vielschichtigen Ausgangslage und Zukunftsfragen der Region, den räumlichen Umbau und die qualitative Weiterentwicklung der polyzentrischen Agglomeration so zu gestalten, dass zukunftsfähige Raumstrukturen langfristig gesichert werden bzw. neu entstehen. Es geht darum, die Lebens- und Standortqualität und damit die Konkurrenzfähigkeit der Region Köln/Bonn für Nordrhein-Westfalen im (inter-)nationalen Wettbewerb der Regionen aufrechtzuerhalten und zu stärken.

Über eine differenzierte Betrachtung der Entwicklungsaufgaben, Prägungen und Profile der regionalen Teilräume werden im Rahmen des Agglomerationskonzeptes Hinweise und Ansatzpunkte für teilregionale, interkommunale Kooperationen und Projekte zur Raum- und Strukturentwicklung geliefert, die regionale Arbeitsteilung zwischen Standorten und Räumen unterstützt und eine ausbalancierte Entwicklung in der Region ermöglicht. Für die kommunale Planungsebene liefert das Agglomerationskonzept Diskussionsbeiträge hinsichtlich der eigenen mittel- bis langfristigen Entwicklung und Profilierung im regionalen Gesamtgefüge. Zudem werden Erkenntnisse aus dem Agglomerationskonzept als strategischen Fachbeitrag in die Regionalplanung eingebracht.

Zusammenfassend lassen sich für das Agglomerationskonzept folgende Ziele und Beiträge festhalten:

- Durchführung eines regionalen Zukunftsdialogs unter Einbindung der Kommunen und Akteure in der Region,
- Erarbeitung eines Strukturkonzeptes zur zukunftsfähigen räumlichen Entwicklung der Region im Zeithorizont 2040 und darüber hinaus,
- Stärkung der interkommunalen und regionalen Arbeitsteilung von Räumen und Standorten im Sinne einer ausbalancierten regionalen Gesamtentwicklung,
- Erstellung eines strategischen Fachbeitrags der Region zur Regionalplanung,
- Aufzeigen von Förder- und Entwicklungsbedarfen der Region und
- Formulierung von Beiträgen zum Klimaschutz in der Region.

Schnittstellen zur formellen Regionalplanung und der Klimawandelvorsorgestrategie

Besonderes Ziel des Agglomerationskonzeptes ist die Einbringung der Ergebnisse des informellen Planungs- und Zukunftsdialoges in die formelle Regionalplanung. Der Landesentwick-

lungsplan des Landes NRW (LEP NRW) und die Regionalpläne der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf definieren den Rahmen für die räumliche Entwicklung der Region in den kommenden zwei Jahrzehnten. Für die Kommunen, Kreise und raumgestaltenden Akteure der Region Köln/Bonn bietet das Agglomerationskonzept die Chance, sich pro-aktiv mit eigenen Konzepten in die formellen Planungsprozesse einzubringen.

Als informelles, integriertes Entwicklungskonzept liefert das Agglomerationskonzept als Fachbeitrag Lösungsansätze für die vielfältigen Herausforderungen auf regionaler und teilregionaler Maßstabsebene. Die Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf waren seit der Phase der Vorbereitung an der Prozessgestaltung kooperativ beteiligt und unterstützten den Prozess zum Agglomerationskonzept äußerst konstruktiv. Unter anderem durch die Mitwirkung der Bezirksregierungen in der Steuerungsgruppe konnten regelmäßig Austausch über Schnittstellen und Übertragbarkeiten zwischen dem informellem Strukturkonzept und der formellen Regionalplanung stattfinden.

Parallel zu und zugleich verzahnt mit dem Agglomerationskonzept erarbeitete die Region Köln/Bonn eine regionale Klimawandelvorsorgestrategie (KWVS), deren Schwerpunkt auf der räumlichen Anpassung der Region und ihrer Teilräume an die Klimafolgen liegt. Eine Klimawirkungsanalyse zu den fünf räumlichen Handlungsfeldern – Siedlung, Infrastruktur, Wasser, Wald und Landwirtschaft – zeigt auf, welche möglichen Klimawirkungen in den Kommunen der Region auftreten. Sie lässt Aussagen darüber zu, ob Klimawirkungen stärker durch Klimaparameter oder die Sensitivität der Raumnutzungen beeinflusst werden. Die Ergebnisse der KWVS wurden sukzessive in den Erarbeitungsprozess zum Agglomerationskonzept eingespeist. Eine weitergehende Verzahnung soll im Rahmen der Operationalisierung beider Konzepte auf der Ebene konkreter Planungen und Konzepte erfolgen.

Als integriertes, gesamtregionales Konzept leistet das Agglomerationskonzept zusammen mit der „Regionalen Klimawandelvorsorgestrategie“ einen bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz in der Region und ermöglicht zugleich eine weitere, zwischen den Teilräumen und Ansprüchen der Region ausbalancierte Entwicklung.

Udo Kotzea **Abteilungsleiter der Bezirksregierung Köln**

Meinen herzlichen Glückwunsch zum erfolgreichen Abschluss des Agglomerationskonzeptes, der allen Entscheidungsträgern im Region Köln/Bonn e.V. gebührt, die zu Beginn den Mut zu einem solchen Entschluss hatten und der zugleich an alle Akteure innerhalb und außerhalb des Vereins gerichtet ist, die mit Kreativität, Fleiß und Enthusiasmus dieses Konzept erstellt haben. Der Region Köln/Bonn e.V. hatte sich mit dem Agglomerationskonzept und der Klimawandelvorsorgestrategie viel vorgenommen. Vier Büros haben ihre Sicht der Dinge eingebracht, in einer Vielzahl von Veranstaltungen wurde diskutiert und die Ideen nach außen getragen. Eine ganze Region steht hinter dieser gemeinsamen Aufgabe, für die Region Köln/Bonn ein tragfähiges, zukunftsorientiertes und verlässliches räumliches Gesamtbild zu entwickeln.

Das Gute ist, der Prozess bleibt jetzt nicht stehen. Er soll übergeleitet werden in ein Agglomerationsprogramm, welches sowohl konkrete Handlungsempfehlungen für einzelne Planungsträger als auch eine Richtschnur einer gemeinsamen Entwicklung in diesem hoch verdichteten Raum definiert.

In unserer heutigen Zeit brauchen wir planerisch neue Wege, um bei dieser dynamischen und sich weiter beschleunigenden Entwicklung, den berechtigten Erwartungen und Anforderungen von Politik und Gesellschaft und den immer komplexeren Problemlösungsstrategien gerecht zu werden. Deshalb sind informelle Planungsprozesse wie das Agglomerationskonzept und jetzt neu das Agglomerationsprogramm und die formelle, staatliche Regionalplanung kein gegeneinander mehr, sondern ein „sowohl als auch“.

Der erkennbare Vorteil einer Ergänzung der beiden Ebenen ist, dass der Regionalplan nicht mehr nur als formales und von oben vorgegebenes Instrument wahrgenommen wird, sondern als große Chance einer kooperativen und über die engen räumlichen Grenzen einer Kommune hinweggedachten gemeinsamen Vereinbarung für die Zukunft der Region erkannt und diskutiert wird. Wir sehen es als großen Gewinn, dass für die Region der Austausch zwischen den Kommunen und verschiedenen Akteuren mit tatkräftiger Hilfe des Region Köln/Bonn e.V. mittlerweile zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist und auf vielfältige Weise die regionalen Aspekte eines neuen Regionalplanes bereits vor Ort diskutiert und konzeptionell mitgedacht werden. Dies kommt dem Verständnis einer lebendigen und auf Kooperationen aufbauenden Regionalentwicklung sehr entgegen, auch die staatliche Regionalplanung sollte aus diesem Fundus entwickelt werden.

Als Regionalplanungsbehörde hegen wir mit dem Region Köln/Bonn e.V. und seinen Partnern einen mittlerweile mehrjährigen konstruktiven und kooperativen Austausch. Mit dem Agglomerationsprogramm wird eine Plattform für konkrete Projekte und Musterbeispiele über die jeweiligen kommunalen Grenzen hinweg entwickelt und es werden wertvolle Gebrauchsanweisungen angeboten, die durch die kontinuierliche Abstimmung mit der formellen Planung für die strategische Raumentwicklung wichtige Anstöße und Perspektiven für die Zukunft aufzeigen. Daher ist das Agglomerationsprogramm ein weiterer wichtiger Baustein für die Entwicklung einer ausbalancierten räumlichen Struktur unserer Region, das die Machbarkeit der im Regionalplan aufzuzeigenden Rahmenbedingungen beweist.

Nun wird das Agglomerationskonzept als Fachbeitrag in den Prozess der Fortschreibung des Regionalplans eingehen und entsprechende Beachtung erfahren. Dabei ist es gelungen, dass sich die beiden Prozesse optimal ergänzen. Wir stehen beim Regionalplan am Ende der informellen Phase, die jetzt mit der Erstellung eines ersten Gesamtentwurfes zum Jahresende ihren Abschluss finden soll und dann im Regionalrat diskutiert und abgestimmt werden kann. Damit wären wir in der Lage, gleich zu Beginn der neuen Legislaturperiode das formelle Fortschreibungsverfahren mit dem neuen Regionalrat zu eröffnen.

Ich wünsche dem Region Köln/Bonn e.V. weiterhin viel Erfolg und freue mich auf die Fortsetzung unseres anregenden und konstruktiven Dialogs mit dem Verein und allen Partnern.

REGIONALER PLANUNGS- UND ZUKUNFTSDIALOG



Der Prozess zum Agglomerationskonzept wurde als regionaler Planungs- und Zukunftsdialog aufgesetzt, in dem unter Einbindung der regionalen Akteure ein Strukturbild für die räumliche Entwicklung der Region Köln/Bonn im Zeithorizont bis 2040+ erarbeitet wurde. Die Kommunen, Kreise und zahlreichen raumgestaltenden Akteure der Region wirkten über Workshops und Veranstaltungen intensiv am Prozess mit und zeigten konkrete Bedarfe und Perspektiven für die weitere räumliche Entwicklung der Region und ihrer Teilbereiche auf.

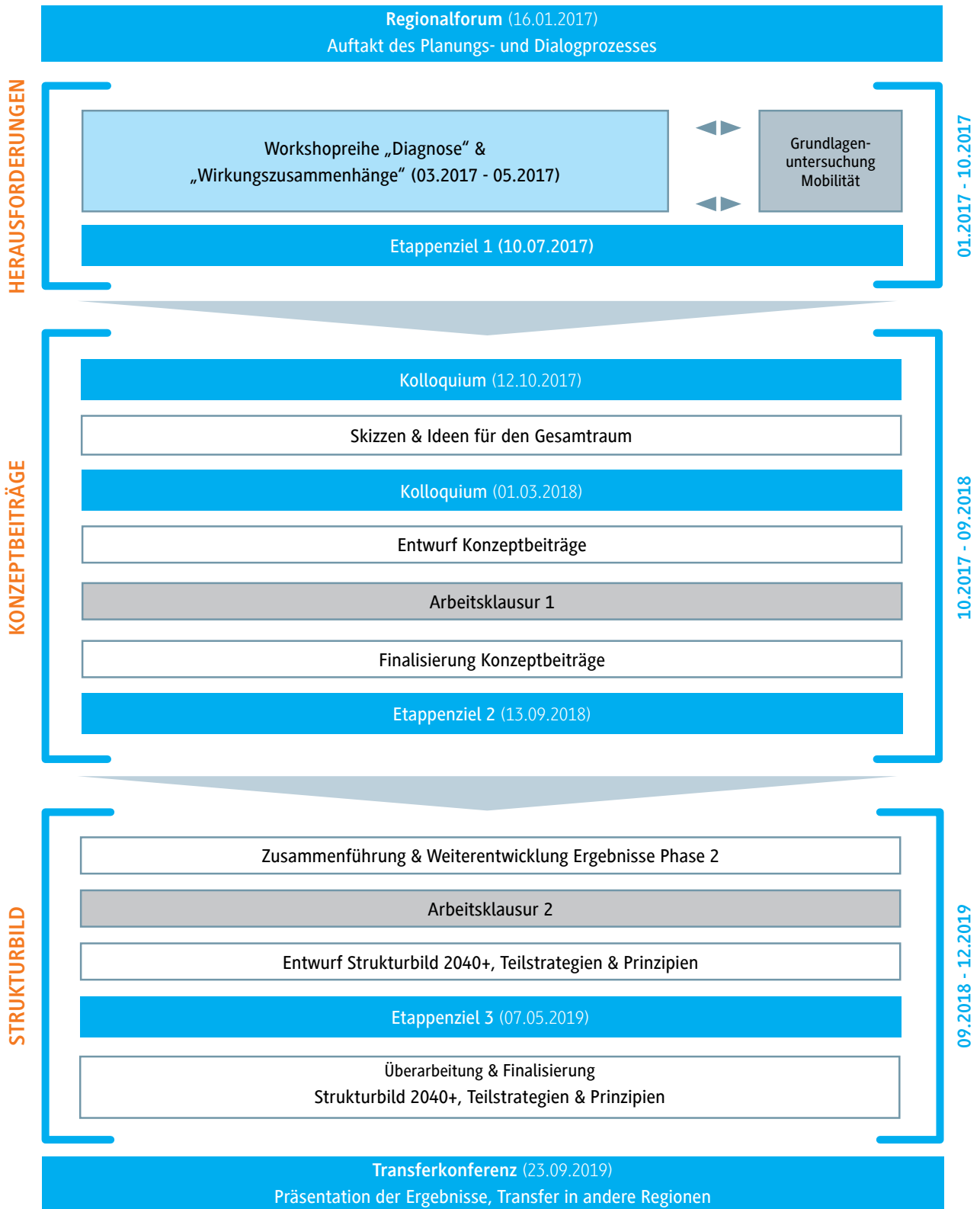
Über die differenzierte Betrachtung der Entwicklungsaufgaben, Prägungen und Profile der regionalen Teilräume liefert das Agglomerationskonzept Hinweise und Ansatzpunkte für teilregionale, interkommunale Kooperationen und Projekte zur Raum- und Strukturentwicklung, unterstützt die regionale Arbeitsteilung zwischen Standorten und Räumen und soll eine ausbalancierte Entwicklung in der Region ermöglichen.





Für die kommunale Planungsebene liefert das Agglomerationskonzept Diskussionsbeiträge hinsichtlich der eigenen mittel- bis langfristigen Entwicklung und Profilierung im regionalen Gesamtgefüge. Kommunale Planungen und Stellungnahmen sollen vor Ort durch das Konzept inhaltlich befördert werden.

Im Folgenden wird eine Übersicht zu den Vorarbeiten und den einzelnen Phasen (1 bis 3) des Gesamtprozesses zum Agglomerationskonzept gegeben. Zudem werden die beteiligten Akteure und Gremien vorgestellt und es erfolgt ein Überblick über Beteiligungsformate und die begleitende Prozesskommunikation.



PROZESS



- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
|  | Meilensteintermine mit der Region |  | Arbeitstermine Steuerungsgruppe / Empfehlungsgremium |
|  | Arbeitstermine mit Teilregionen |  | Arbeitsschritte Planungsteams, Begleitbüro, Region Köln/Bonn e.V. |

Der Planungs- und Dialogprozess zum Agglomerationskonzept gliederte sich in drei, aufeinander aufbauende Phasen (1 bis 3). Nach einer Projektlaufzeit von ca. drei Jahren liegen die abschließenden Ergebnisse des Prozesses in Form von einem Strukturbild 2040+ für die räumliche Entwicklung der Region Köln/Bonn sowie von thematischen Teilstrategien mit ihren entsprechenden Entwicklungsprinzipien, Zielen und Kriterien vor.

Die Fortschritte, die der Prozess des Agglomerationskonzeptes über die Laufzeit der drei Phasen gemacht hat, wurden in zentralen Veranstaltungen/Meilensteinterminen und (Zwischen-)Produkten festgehalten. In Phase 1 mündete die Diagnose der Region im „Aufgabendossier Raumentwicklung“. Parallel dazu, und weiter in die zweite Phase hinein, wurde die „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ entwickelt und veröffentlicht. Auf Basis dieser Grundlagen erarbeiteten die Planungsteams in Phase 2 Zielbilder und Strukturkonzepte der regionalen Entwicklung. Das Agglomerationskonzept selbst, als Zusammenführung und Weiterentwicklung der vier Beiträge, sowie weiterer Konzepte und Erkenntnisse aus dem Prozess, stellt in Form des Strukturbilds 2040+ sowie der thematischen Teilstrategien letztlich das abschließende Ergebnis dar, das in der hier vorliegenden Prozessdokumentation und dem Konzeptband festgehalten und erläutert ist.

Vorarbeiten der Region

Das Agglomerationskonzept baut auf intensiven Vorarbeiten und Diskussionen über Problemlagen, Erfordernisse und Zukunftsperspektiven der Region im Bereich der integrierten Raumentwicklung sowie Abstimmungen der Arbeitsgremien des Region Köln/Bonn e.V. und weiterer regionaler Akteure der letzten Jahre auf. Ausgangspunkt für die Überlegungen zum Agglomerationskonzept war, dass die vielfältigen, komplexen Herausforderungen der räumlichen Entwicklung in der Region durch voneinander getrennte kommunale und sektorale Betrachtungen allein nicht mehr zu lösen sind. Es verdichtete sich die Erkenntnis, dass eine Fortschreibung der Entwicklungslogiken und -mechanismen der vergangenen Jahrzehnte vielerorts nicht nur zu einem Verlust von Raumqualitäten geführt hat, sondern dass ein „Nebeneinander“ und „Unabhängig voneinander“ statt „Miteinander“ der Akteure und Nutzungsansprüche den zu bewältigenden Herausforderungen der räumlichen Entwicklung zunehmend nicht mehr gerecht werden kann. Auf Basis dieser Analyse

und seiner langjährigen Befassung mit der integrierten Raumentwicklung der Agglomeration wurde der Region Köln/Bonn e.V. über seine Facharbeits- und Entscheidungsgremien damit beauftragt, einen Weg/Prozess hin zur Entwicklung eines tragfähigen räumlichen Zielbildes für die Entwicklung bis 2040 zu beschreiben und Ressourcen für den Prozess zu sichern. Der Verein hat daraufhin ein Projekt- und Prozessdesign ausgearbeitet, erfolgreich Fördermittel der EU und des Landes NRW für das Projekt eingeworben und bis Ende 2016 die technischen und fachlichen Voraussetzungen für die Durchführung des Projekts geschaffen, so dass mit dem Regionalforum im Januar 2017 der offizielle Startschuss für den Prozess erfolgen konnte.

Zentrales Anliegen des Agglomerationskonzeptes war von Beginn an die intensive, aktive Einbindung regionaler Akteure in den Planungsprozess. Zum einen, um das Wissen über Herausforderungen und Potenziale aus den Kommunen zu Erstellung passgenauer Konzepte einzubinden, zum anderen, um Zwischenstände und Erkenntnisse aus dem Prozess frühzeitig verfügbar zu machen. Die Einbindung umfasste Kommunen und Kreise der Region, weitere Aufgaben- und Planungsträger sowie maßgebliche raumgestaltende Akteure und Interessensvertreter, die im Laufe der circa dreijährigen Erarbeitung des Agglomerationskonzeptes zielgerichtet und entsprechend der Betroffenheit durch Einbindung in Gremien oder durch Teilnahme an Meilensteinterminen involviert waren.

Vor diesem Hintergrund wurden zur Koordination, Steuerung und fachlich-wissenschaftlichen Begleitung des Gesamtprozesses folgende Strukturen und Gremien eingerichtet, die eine effiziente und zielgerichtete Kommunikation und Beteiligung der Region ermöglichten:

AKTEURE

Begleitbüro:

RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH
IMORDE Projekt- und Kulturberatung GmbH
BURGDORFFSTADT

Das Begleitbüro hatte neben der Unterstützung des gesamten Verfahrensmanagements die Aufgabe, den Prozess inhaltlich und fachlich zu begleiten. Ihm oblag zudem die Betreuung und Beratung der Planungsteams in Phase 2 sowie die Zusammenführung von Inhalten aus den Arbeiten der Planungsteams in Phase 3. Das Begleitbüro stellte aktuelle Entwicklungen des Prozesses und der inhaltlichen Bearbeitung in den Gremien, Workshops und Veranstaltungen vor, moderierte diese und führte Anmerkungen aus der Region zusammen.

RHA



REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE

IMORDE
PROJEKT- & KULTURBERATUNG

BURGDORFFSTADT

AGENTUR
FÜR KOOPERATIVE
STADTENTWICKLUNG

Grundlagenuntersuchung Mobilität:

ILS gGmbH / PTV Group

Im Rahmen des Agglomerationskonzeptes wurde eine Grundlagenuntersuchung Mobilität durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH (ILS) und die PTV (PTV Transport Consult GmbH) erstellt. Der Erarbeitungsprozess wurde gemeinsam von der Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH und dem Region Köln/Bonn e.V. betreut.

ILS

PTV GROUP
the mind of movement

Die weitreichende inhaltlich-konzeptionelle Basis des Agglomerationskonzeptes wurde insbesondere durch die Konzeptbeiträge von vier interdisziplinär besetzten Planungsteams in Phase 2 des Prozesses geschaffen. In drei Arbeitsschritten und unter Einbeziehung der Anmerkungen aus der Region sowie des Region Köln/Bonn e.V. waren diese aufgefordert, mutige räumliche Ziel- und Entwicklungsbilder sowie Strategieansätze für die Region zu erarbeiten. Für die Zusammensetzung der einzelnen Planungsteams wurden Fachkenntnisse in den Disziplinen Stadt- und Regionalplanung, Freiraumplanung und Mobilität gefordert (siehe S. 42ff).

Trägerschaft und Gesamtkoordination:

Region Köln/Bonn e.V.

Der Region Köln/Bonn e.V. ist stellvertretend für die Region Projektträger des Agglomerationskonzeptes. Die Hauptaufgabe lag in der Gesamtkoordination und fördertechischen Abwicklung des Projektes.

Grundsätzliche Aufgabe des Vereins ist die Beförderung von interkommunaler und regionaler Kooperation sowie die strategische Ausrichtung der Region und ihrer Akteure in strukturentwicklungsrelevanten Handlungsfeldern. Einen Schwerpunkt stellt dabei die integrierte Raumentwicklung dar, in die das Agglomerationskonzept eingeordnet ist.

Der Region Köln/Bonn e.V. übernahm gemeinsam mit dem Begleitbüro die Verfahrens-koordination und fachliche Steuerung, stellte den Austausch zu und zwischen Steuerungsgruppe, Empfehlungsgremium und den Akteuren der Region sicher, lud zu Veranstaltungen und Arbeitskreisen ein und steuerte die Kommunikation und den Gesamtverlauf. Hinzu kamen die Schnittstellenarbeit zum Fördergeber, der Landesplanung und den Regionalplanungsbehörden sowie die Kommunikation und Information anderer Regionen in NRW (und darüber hinaus).

REGION KÖLN BONN

Kooperationspartner: Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH

Kooperationspartner in dem Projekt für den Bereich Mobilität/Verkehrsinfrastrukturentwicklung war die Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH. Im engen Austausch mit dem Region Köln/Bonn e.V. und als Mitglied der Steuerungsgruppe oblag dem NVR die fachliche Begleitung des Prozesses sowie die Einschätzung und Stellungnahme zu den regionalen Bedarfen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und den Konzepten im Hinblick auf Fragen zur zukünftigen regionalen Mobilität. Darüber hinaus unterstützte der NVR den Region Köln/Bonn e.V. bei der Steuerung und im Erarbeitungsprozess der Grundlagenuntersuchung Mobilität.



Das Projekt wurde landesseitig durch verschiedene Fachressorts intensiv begleitet, insbesondere durch das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen sowie die Landesplanungsbehörde. Ebenso eingebunden war das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen



STEUERUNGSGRUPPE

Die Steuerungsgruppe aus regionalen Fachakteuren begleitete den Prozess in inhaltlich-fachlicher Hinsicht und unterstützte bei der strategischen Steuerung (Prozessgestaltung, Kommunikation u.a.). Als „Spiegelbild“ der Region war es die zentrale Aufgabe der Steuerungsgruppe, neben fachlicher Expertise den Prozessverlauf, Ziele und Arbeitsergebnisse im Hinblick auf die Erwartungshaltung der Region zu reflektieren und „nach vorne hin“ zu justieren. Neben regelmäßigen Sitzungen der Steuerungsgruppe, bei Bedarf auch in gemeinsamer Sitzung mit dem Empfehlungsgremium, wurden die Mitglieder ebenfalls in Workshops und Veranstaltungen des Prozesses eingebunden und beteiligt. Gemeinsam mit der Steuerungsgruppe wurden über richtungweisende Prozessentscheidungen und inhaltliche Weichenstellungen beraten und weitere Prozessschritte diskutiert. Die Steuerungsgruppe setzte sich aus Vertretern der raumrelevanten Arbeitsgremien des Region Köln/Bonn e.V. zusammen, d.h. der Kooperationsrunden Siedlungsentwicklung und Energie/Klima und der Arbeitskreise Natur & Landschaft, Rhein sowie Wirtschaftsförderung und Strukturpolitik. Die Mitglieder vertraten darüber hinaus die StadtUmland-Verbünde und regionale Arbeitskreise und Kooperationen zur räumlichen Entwicklung in der Region. Von Bedeutung war überdies die Mitwirkung des Kooperationspartners Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH und der Regionalplanungsbehörden Köln und Düsseldorf in der Steuerungsgruppe. Auch waren Vertreter ausgewählter kreisangehöriger Kommunen Teil der Steuerungsgruppe.



Ralf Ritter

Leiter des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Demografie der Stadt Pulheim, Mitglied der Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe bestand u.a. aus sehr unterschiedlichen in der Region planenden Kollegen und Vertretern verschiedenster fachlicher Blickwinkel (wie Kommunen, Bezirksregierung, ÖPNV, Wirtschaft, Freiraumplanung...). Die Mitglieder des Begleitgremiums spielten ihre persönlichen Erfahrungen ein. Beides ermöglichte einen intensiven Diskurs, im Einzelfall auch mal hitzig geführt. Gerade diese Abstimmungen führten zu guten inhaltlichen Ergebnissen, da Kritik bereits berücksichtigt werden konnte. Wichtige Impulse wurden durch die Beiträge der beteiligten Büros gesetzt, wobei gerade der Blickwinkel der international besetzten Planungsteams neue Aspekte und planerische Ansätze einbrachte.

Neben dem vorliegenden Agglomerationskonzept und den zahlreichen nicht im Schlussbericht abbildbaren weiteren Vorschlägen haben die Zusammenarbeit innerhalb des Gremiums und die Kolloquien mit der Region ein weiteres wichtiges Ergebnis geschaffen:

Es entstand in der Region eine vertiefte planerische Diskussionsebene, die parallel zur laufenden Regionalplanfortschreibung wichtige Aufgabenstellungen herausgearbeitet hat. Hierzu zählen z.B. die Grundlagenuntersuchung Mobilität und die Optionen, dort erkannte Probleme zu lösen. Die Diskussion in der Steuerungsgruppe zeigte die Bedeutung der Topographie und die resultierenden Unterschiede zwischen dem linksrheinischen flacheren Umland und dem Bergischen sowie zwischen Metropolraum und eher ländlich geprägten Bereichen. Im Ergebnis konnte – gerade innerhalb des Gremiums – ein weitgehender Interessenausgleich zwischen den Räumen der Region erzielt werden, der das Agglomerationskonzept prägt und hoffentlich zu seiner Akzeptanz beiträgt. Zu wünschen ist, dass sich dies in der Arbeit am Agglomerationsprogramm fortsetzt. Erfolgsbedingung hierfür ist allerdings, dass Planung und Finanzierung (durch Fördergeber und Baulastträger) gesichert werden können und die Frage der politischen Legitimation beantwortet wird.

Hervorheben möchte ich die Arbeit der Teams des Köln/Bonn e.V. und des Büros REICHER HAASE ASSOZIIERTE. Die Arbeit der Steuerungsgruppe fußte auf einer erheblichen Vorarbeit für die Sitzungen. Nachdem im Sitzungsverlauf der Sachstand gerne einmal auseinandergenommen und neu sortiert wurde, oblag es den Teams, aus Einzelteilen und neuen Vorschlägen wieder ein neues Ganzes zu bilden, gerne unter Zeitdruck bis zum nächsten Arbeitstermin. Für die Geduld und den erfolgreichen Einsatz bedanke ich mich als Mitglied der Steuerungsgruppe ausdrücklich.

EMPFEHLUNGSGREMIUM

Das Empfehlungsgremium setzte sich aus externen Fachexperten unterschiedlicher Disziplinen – Stadt- und Regionalplanung, Freiraumentwicklung, Mobilität, Wirtschaftsgeographie, Immobilienwirtschaft, Zukunftsforschung – zusammen. Aufgabe des Empfehlungsgremiums war die fachliche Beratung der Akteure der Region, der beteiligten Planungsteams, des Begleitbüros und der Verfahrenskoordination über die gesamte Dauer des Prozesses. Es sollte zu einer fachlichen Kommunikation über das Projekt anregen und einen Transfer in fachwissenschaftliche Kreise anstoßen. In regelmäßig stattfindenden Sitzungen des Empfehlungsgremiums wurde über die inhaltlichen Implikationen der Konzeptbeiträge, Arbeitsstände und Vertiefungen sowie über die Fortschritte des Prozesses und die anstehenden Arbeitsschritte diskutiert, um den fachlichen Ansprüchen des Agglomerationskonzeptes gerecht zu werden. Über die Gremiensitzungen hinaus, die teilweise gemeinsam mit der Steuerungsgruppe durchgeführt wurden, konnten Vertreter des Empfehlungsgremiums ebenfalls in die fachlichen Diskussionen der unterschiedlichen Veranstaltungsformate eingebunden werden.



Prof. Dr. Ursula Stein
Stein Stadt- und Regionalplanung,
Mitglied im Empfehlungsgremium

Empfehlungsgremium

... ein etwas steif wirkendes Wort für die lebhaften Diskussionen, die seine Mitglieder im großen Wirbel der Arbeit am Agglomerationskonzept an vielen Stellen mit vielen Perspektiven in die Diskussion einbrachten: Agglomerationskonzepte und Raumentwicklung in der Schweiz, lokale Diskussionen im Rheinland, Zukunftsforschung und ihre Erkenntnisse für die Raumnutzung, klare Haltungen zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, Einblick in die Trends von Bauen, Wohnen und Wirtschaften, der Blick auf die Balance einer integrierten Raumentwicklung, Vermittlungserfahrungen in Bildern und Worten und vieles mehr.

Die Aufgabe war eigentlich einfach: die Task Force des Köln/Bonn e.V., das Begleitbüro und die Planungsteams bestmöglich beraten, Positionen beziehen, kollegiale Kritik formulieren, kräftige Anstöße geben, moderierend mitwirken, ankoppeln an Prozesse in der Region und der Wissenschaft ... in Sitzungen des Empfehlungsgremiums, mit den Teams, mit der Steuerungsgruppe und in den Kolloquien, Arbeitsklausuren und Etappenzielen mit den Fachleuten aus allen Kommunen und Institutionen der Region.

Kann das Agglomerationskonzept Vorstellungen von Qualitäten vermitteln? Ergänzt es die Aufgabe der Regionalplanung, Grenzen zu definieren und Mengen unterzubringen, in produktiver Weise? Lädt die Darstellung ein, darüber ins Gespräch zu kommen? Im Agglomerationskonzept gibt es Teile, die im Bewusstsein der Region schon gut verankert sind, wie zum Beispiel das Grundgerüst des Masterplans Grün. Es gibt Gedanken, die in den StadtUmland.NRW-Kooperationen vorbereitet wurden. Es gibt auch viele neue Gedanken, deren Chancen und Realisierungsmöglichkeiten weiter untersucht werden müssen, wie zum Beispiel die RWE-Trassen und ihre Räume sowie die tangentialen Ergänzungen des ÖV-Netzes.

Das Agglomerationskonzept unterstreicht die jeweils eigenen Herausforderungen der drei großen Teilräume und ihre Beiträge zu einer guten Raumentwicklung im Ganzen. Keiner davon steht in der zweiten Reihe! Das „Bergische RheinLand“ wird gerade als der besonders grün-blaue Teil der Region Chancen haben, wenn der Klimawandel voranschreitet. Diese müssen mit der Entwicklung von Infrastruktur und kluger Kooperation unterlegt werden. Die REGIONALE 2025 muss hier über die Realisierung lokaler und interkommunaler Einzelprojekte hinaus auch die strukturelle Entwicklung der Zusammenarbeit befördern, damit die „Raumgemeinschaften“ zu einem selbstverständlichen Teil des regionalen Bewusstseins werden.

Die Rheinanlieger brauchen die Nachbarn, um mit dem Zuzugsdruck von Unternehmen und Menschen fertig zu werden, ohne alle Qualitäten im Rheinraum zu verlieren. Hier stärkt das Agglomerationskonzept hoffentlich das Bewusstsein und die Arbeit auf Augenhöhe und nennt Handlungsschwerpunkte im Interesse der ganzen Region.

Im Rheinischen Revier hat der Strukturwandel längst begonnen und stellt gerade jetzt dringende Fragen an den Umgang mit Raum. Wie können hier Panikreaktionen vermieden und wie können sinnvoll platzierte Flächen bereitgestellt werden? Wie wird das Tafelsilber für eine zukunftsfeste Entwicklung, zu dem gerade alte und neue Grünräume gehören, gepflegt und ergänzt – und nicht verschleudert? Hier muss eine integrierte Raumentwicklung den sektoralen Ansätzen der „Revierknoten“ einen wirksamen Rahmen geben. Eine Erweiterung des Agglomerationskonzeptes in die als „Entwicklungsräume“ bezeichneten Teile der Region hinein wäre hilfreich – und eine solide, unaufgeregte planungsrechtliche Absicherung auch.

Es war und ist eine Freude, am Agglomerationskonzept mitzuwirken!

PHASE 1: DIAGNOSE DER REGION

Überblick

Den offiziellen Startpunkt sowie Einstieg in den gemeinsamen Zukunftsdialog zur räumlichen Entwicklung der Region Köln/Bonn im Rahmen des Agglomerationskonzeptes markierte das Regionalforum.

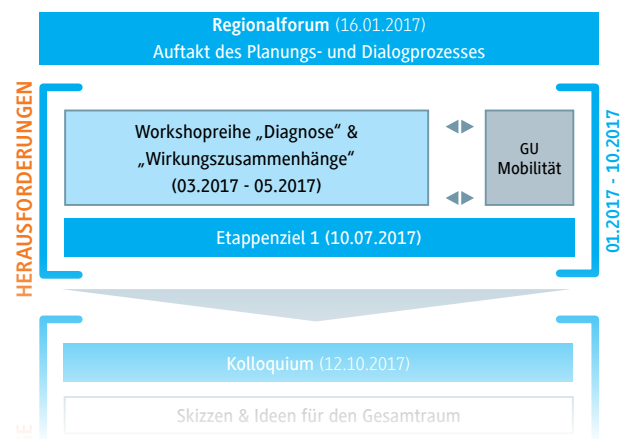
Über 300 Akteure aus Verwaltung, Politik und regionalen Institutionen wurden hier über den Prozess und die angestrebten Ergebnisse informiert. Das Regionalforum bildete zugleich den Startschuss zur ersten Phase (01.2017 bis 10.2017) des Prozesses. Ziel war es, gemeinsam mit den raumgestaltenden Akteuren und lokalen Experten im Rahmen von zwei Workshopreihen die wesentlichen Herausforderungen, Problemlagen, Potenziale und Einflussfaktoren der Raumentwicklung für die Region zu beschreiben und zu diskutieren.

In der Workshopreihe Diagnose wurde in den definierten Teilräumen „Ville & Börde“ (03.04.2017), „Rheinschiene“ (31.03.2017) und „Bergisches RheinLand“ (05.04.2017) jeweils ein Workshop durchgeführt, um mit den Akteuren die wesentlichen Aufgaben und Zukunftsfragen herauszuarbeiten. Die Abgrenzung der Teilräume erfolgte auf Basis von Raumstruktur, Prägungen und Profilen sowie vergleichbarer Entwicklungsfragen der im Teilraum liegenden Kommunen. Die Analyseerkenntnisse für die Teilräume wurden daraufhin miteinander im Hinblick auf Zusammenhänge abgeglichen und auf der Ebene der Gesamtregion zusammengeführt.

Zwei gesamtregionale Workshops zur „blau-grünen“ und zur „grau-blauen“ Infrastruktur (11.05.2017 und 12.05.2017) betrachteten die übergreifenden Wechselwirkungen und Netze in der Region in Bezug auf Freiraum, Kulturlandschaft und Klimawandel sowie Mobilität/Verkehr und Wirtschaft. Die Veranstaltung „Etappenziel 1“ (10.07.2017) diente daraufhin der Zusammenführung der Ergebnisse der Workshops aus der Phase 1 und als Grundlage für die Ausarbeitung des Aufgabendossiers Raumentwicklung.

Flankierend zu den Workshops in Phase 1 erarbeitete das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS gGmbH) in Zusammenarbeit mit der PTV Group die Grundlagenuntersuchung Mobilität (Bearbeitungszeitraum: 11.2016 bis 08.2018). Die Untersuchung beschreibt aktuelle und künftige Herausforderungen der Region im Bereich Mobilität/Verkehr und formuliert Handlungsempfehlungen für die zukünftige Entwicklung vor dem Hintergrund gesellschaft-

licher, ökonomischer und technologischer Trends sowie verschiedener Szenarien. Die Grundlagenuntersuchung Mobilität hat erstmalig eine ganzheitliche Bewertung der aktuellen und prognostizierten Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung für die gesamte Region Köln/Bonn hervorgebracht. Sie war damit nicht nur eine wesentliche Grundlage für den weiteren Planungsprozess zum Agglomerationskonzept, sondern hat für sich genommen die Diskussion in den Kommunen und Teilräumen der Region über die Mobilitätsentwicklung befördert und unterfüttert.



Regionalforum

Auf dem Regionalforum am 16.01.2017 in Bonn wurden gemeinsam mit rund 300 Akteuren aus Kreisen und Kommunen, Vertretern von Zweck- und Interessenverbänden sowie den politischen Akteuren der Region der Prozess, die Ziele und Meilensteine des Agglomerationskonzeptes sowie Zukunftsfragen und Herausforderungen der räumlichen Entwicklung in der Agglomeration diskutiert. Durch die Veranstaltung sollte den Teilnehmern deutlich werden, wie der Prozess ablaufen wird und was Betrachtungsgegenstand des Agglomerationskonzeptes sein wird (und was nicht).

Neben einführenden Vorträgen zum Prozess, den angestrebten Beteiligungsmöglichkeiten, den Schnittstellen zur formellen Regionalplanung sowie zu weiteren interkommunalen Kooperationen, wurden in einem Podium Perspektiven und Positionen aus unterschiedlichen Kommunen und zu verschiedenen Themenbereichen diskutiert.

Ein Impulsvortrag über Konzepte und Strategien aus Deutschland, Österreich und der Schweiz öffnete den Blick

der Teilnehmer für vergleichbare regionale Strukturkonzepte und machte gleichzeitig die Einzigartigkeit des Agglomerationskonzeptes der Region Köln/Bonn deutlich, das sich insbesondere durch die polyzentrische Struktur der Region und ihre mit 4.440 km² beträchtliche Größe abhebt.

Wesentliches Element des Regionalforums war die moderierte Diskussion von Thesen(karten) an Hochtischen zu zentralen Herausforderungen der räumlichen Entwicklung der Region. Die Teilnehmer konnten Stellung zu den Thesen nehmen, aber auch Ideen zur zukünftigen Entwicklung der Region formulieren.

Die Ergebnisse der Diskussionen zu den Thesen waren vielfältig und bestätigten weitestgehend die anstehenden Herausforderungen in der Region sowie den Ansatz, ein gemeinsam getragenes Zielbild für die Region zu erstellen. Sie stellten einen wichtigen Input für die nähere Betrachtung der Teilräume und Wirkungszusammenhänge in der Region im Rahmen der sich anschließenden Workshopreihen dar.



THESEN ZUR RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG

(im Rahmen des Regionalforums)

Infrastruktur nicht zukunftsfähig

Die verkehrliche, technische und soziale Infrastruktur trägt im Wesentlichen zur Zukunftsfähigkeit der Region Köln/Bonn bei. Der Handlungsbedarf ist gravierend und herausfordernd zugleich: Marode und überlastete Straßen, Schienen und Brücken sowie überfüllte Kitas auf der einen Seite, zu wenig Schulen und Arztpraxen und eine Unterversorgung mit Breitband, v.a. in den eher ländlich geprägten Gebieten auf der anderen Seite.

Flächeninanspruchnahme ohne regionale Perspektive

Die aktuelle Ausweisung von Siedlungsflächen folgt aufgrund der heterogenen Situation und großer Dynamik auf den Wohnungs- und Gewerbemärkten in der Region keiner regionalen Perspektive. Kommunen, denen zukünftig ein Rückgang von Einwohnern prognostiziert wird, weisen Einfamilienhaussiedlungen aus. Auf der anderen Seite fehlt es auf der Rheinschiene an verfügbaren Flächen, um der Nachfrage nach Wohnraum nachzukommen. Welche Herausforderungen resultieren aus der parallelen Entwicklung von Schrumpfung und Wachstum in der Region? Welcher Lösungsansätze bedarf es, um eine regionale Balance zu schaffen? Wie können die Bestände im weiteren Umland zur Entlastung der Immobilienmärkte in den Wachstumszentren beitragen?

Überformung durch Dichte

In der Region führt die hohe Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbeflächen zu einem immensen Siedlungsdruck mit hoher Dichte im Neubau und starker Nachverdichtung in bestehenden Quartieren. Längst hat der Marktdruck die zweite und dritte Reihe im Umland erreicht. Gleichzeitig sind Teile des eher ländlich geprägten Raums durch Schrumpfungstendenzen ganz anderen Herausforderungen ausgesetzt. Welche Dichten sind an den verschiedenen Orten der Region angemessen und notwendig? Wie kann das Neu- und Weiterbauen vor Ort zu Mehrwerten führen und bestehende Profile stärken? Welche zukunftsfähigen Wohn- und Arbeitsqualitäten wollen wir in der Region entwickeln?

An aerial photograph of a city, likely Cologne, showing a mix of urban buildings, green spaces, and a river. Three white text boxes with black borders are overlaid on the image, each containing a different topic. The background is a soft-focus aerial view of the city.

Freiräume und Kulturlandschaften als Alleskönner

Die Region Köln/Bonn besitzt hochwertige Freiräume unterschiedlicher Funktion: von linksrheinischer Börde und Ville über Freiraumkorridore im Rheintal bis hin zu den Hochflächen des Bergischen Landes. Diese Qualität gilt es trotz Siedlungsdruck auch zukünftig zu sichern und weiterzuentwickeln. Zunehmend stellen sich weitere Nutzungsansprüche und funktionale Anforderungen an die regionalen Freiräume: Lebensmittellieferant, regionale Klimaanlage, Energieproduzent, neue Mobilitätsinfrastruktur u.a. Wie kann die Sicherung von Freiräumen mit den siedlungsstrukturellen Entwicklungen zusammen gesteuert, wie können die regionalen Freiräume zu einer blau-grünen Infrastruktur der Zukunft weiterentwickelt werden?

Wirtschaft zwischen Fortschreibung und Umbruch

Global Player, eine exzellente Hochschul- und Forschungslandschaft und innovative mittelständische Unternehmen mit langer Tradition – die Wirtschaftsstruktur der Region ist differenziert und in den Teilräumen sehr unterschiedlich ausgeprägt. Die Digitalisierung wird die regionalen Arbeitswelten in den kommenden zwei Jahrzehnten maßgeblich verändern. Was bedeutet dies für die Wissenschafts-, Dienstleistungs- und Produktionsstandorte der Region? Wie kann eine regionale Arbeitsteilung von Standorten und Räumen weiter ausgebaut werden?

Regionale Perspektive vs. kleinräumige Interessen

Wohnraumversorgung, Mobilitätssicherung, Daseinsvorsorge, die Bereitstellung von Wirtschaftsflächen u.w.m. lassen sich zunehmend nur noch interkommunal und in neuen Partnerschaften bewältigen. Gemeinsames, regionales Handeln stellt kommunale Gestaltungsmöglichkeiten wieder her. In welchen Räumen und zu welchen Themen muss die Kooperation weiter ausgebaut werden? Wie können regionale Konzepte und Strategien die Talente und Begabungen der Teilräume mit Mehrwert für den Gesamtstandort weiter schärfen und eine regionale Arbeitsteilung von Standorten und Räumen befördern?

Workshopreihe „Diagnose“

In der Workshopreihe „Diagnose“ wurden Problemlagen, Potenziale und wesentliche Einflussfaktoren der Entwicklung für die Teilräume der Region herausgearbeitet. Ziel war es, für jeden der Teilräume „Rheinschiene“, „Ville und Börde“ und „Bergisches RheinLand“ spezifische Herausforderungen in den Handlungsfeldern „Demografie“, „Wirtschaft“, „Freiraum“ und „Mobilität“ zu diagnostizieren, zu diskutieren und mögliche Entwicklungsperspektiven abzuleiten.

Um zunächst eine gemeinsame Grundlage für die weitere Diskussion herzustellen, wurden zu den jeweiligen Handlungsfeldern einleitende Inputs durch Vertreter des Region Köln/Bonn e.V., des Begleitbüros, der Autoren der Grundlaguntersuchung Mobilität und weiterer Fachleute gegeben.

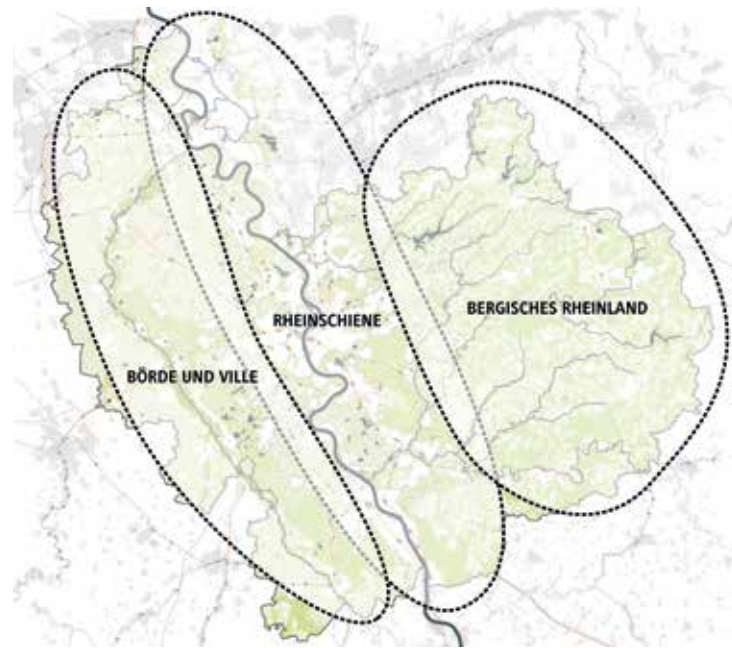
Weiterhin wurden Fragen zu teilträumlichen Herausforderungen und Prägungen formuliert, um sowohl eine Einschätzung zur aktuellen Lage als auch zu künftigen Entwicklungen der einzelnen Kommunen und Kreise abzufragen:

- Was sind heute und im Jahr 2040 die größten Herausforderungen, Potenziale und Prägungen für Ihre Kommune?
- Was glauben Sie, werden im Jahr 2040 die wichtigsten Themen für Ihre Kommune sein?
- Welche Herausforderungen ergeben sich aus den demografischen Entwicklungen?
- Wie lassen sich Ansprüche der Siedlungs- und Freiraumentwicklung gemeinsam denken?

Auf diese Weise wurde das lokale Wissen der Experten für ihren Teilraum aufgenommen.

In Arbeitsgruppen, die sich diesen und weiteren Fragen widmeten, wurde jeder Teilraum mit seinen kleinräumigen Verflechtungen detailliert betrachtet und diskutiert. An den thematischen Arbeitstischen konnten die Teilnehmer der Workshops zudem Anmerkungen auf den ausliegenden Materialien machen, Klebezettel schreiben, diese verorten und miteinander diskutieren.

Die Ergebnisse zeigten dabei insbesondere, dass einerseits die Entwicklungen in der Rheinschiene an ihre Grenzen gekommen sind, sich die „Randzonen“ der Rheinschiene immer weiter verlagern bzw. ausweiten und andererseits die großen Chancen für die Region besonders im Zusammenwirken der Rheinschiene mit den Teilräumen „Ville & Börde“ (bspw. entlang der Erft und im Rheinischen Revier) sowie



„Bergisches RheinLand“ (als starker Raum für Naherholung, Tourismus, Wohnen aber auch als Wirtschaftsraum) zu suchen sind. Die „Diagnose“ machte damit bereits deutlich, dass die polyzentrische Region Köln/Bonn in Zukunft stärker auf ihre regionale Arbeitsteilung setzen muss. Die viel besprochenen Themen, wie Mobilität, demografische und strukturelle Entwicklung zwischen Wachstum und Schrumpfung und das räumliche Verhältnis von Wohnen und Arbeiten zeigten ebenfalls die Notwendigkeit interkommunaler Kooperation und regionaler Arbeitsteilung auf.

Die Ergebnisse der drei Teilraumworkshops bildeten damit u.a. die Grundlage für die Workshopreihe „Wirkungszusammenhänge“ im Juni/Juli 2017.

Workshops „Wirkungszusammenhänge“

Im Rahmen der beiden Workshops zur „grau-blauen Infrastruktur“ und zur „blau-grünen Infrastruktur“ wurden anhand von fachlichen Inputs und Themenschwerpunkten Herausforderungen, maßgebliche Trends und Zukunftsfragen im regionalen Maßstab diskutiert und übergeordnete Verflechtungen herausgearbeitet. Ziel der Workshops „Wirkungszusammenhänge“ war es, die regionalen Verflechtungen und Netzstrukturen (Freiräume, Infrastrukturen etc.) herauszuarbeiten.

Neben fachlichen Inputs in beiden Workshops stand auch hier der gemeinsame Austausch der regionalen Akteure im Vordergrund. An unterschiedlichen thematischen Arbeitstischen konnte erneut diskutiert und Anmerkungen in den weiteren Prozess eingebracht werden.

Der Workshop „blau-grüne Infrastruktur“ befasste sich dabei insbesondere mit den Themen Freiraum-/Kulturlandschafts- und Gewässerentwicklung, Landwirtschaft und Forst, Naturschutz und Naherholung und stellte folgende Thesen in den Mittelpunkt der Betrachtung:

- Die regionale Freiraumsicherung und -entwicklung muss weitergeführt werden.
- Der Klimawandel erfordert einen räumlichen Umbauprozess: Es werden mehr Freiräume und Vernetzungen benötigt, zugleich werden die Grenzen der Innenentwicklung und Nachverdichtung durch den Klimawandel zu mehr Freiflächeninanspruchnahme führen.
- Freiraum ist keine „freie Verfügungsmasse“, sondern auch in Zukunft die Basis für landwirtschaftliche Wertschöpfung.
- Freiraum wird zur „Ressourcenlandschaft“ und ermöglicht neue Wertschöpfungsketten (Trinkwasser, Biokunststoffe, Biomasseproduktion etc.).
- Es gibt einen Bedeutungsgewinn der Landschaft für den Wohn- und Arbeitsstandort.
- Nutzerströme müssen noch stärker gesteuert und gelenkt werden.
- Der Strukturwandel in der Landwirtschaft führt zu neuen Landschaftsbildern und veränderter Flächenbewirtschaftung (Offenland).
- Freiraumkorridore zur Rheinschiene müssen als Frischluftschneisen offen gehalten werden.

Bei der Diskussion um Grünräume, Wasserflächen und Naturschutz wurde deutlich, dass das Themenfeld „Freiraum“ dringend als gleichberechtigter Layer neben Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung stehen sollte. Da der Freiraum im Gegensatz zu den anderen Themen keine Lobby hat, muss im Agglomerationskonzept deutlich werden, dass die Funktionen des Freiraums dessen Flächenanspruch bereits legitimieren. Diskutiert wurde in diesem Kontext darüber, ob es um den „Schutz“, die „Sicherung“ und/oder die „Weiterentwicklung“ von Freiräumen gehen sollte. Darüber hinaus wurde deutlich, dass sich das Agglomerationskonzept an den bereits bestehenden regionalen Freiraumkonzepten orientieren und diese weiterentwickeln sowie vernetzen soll. Daneben sollten Ansätze zur Qualifizierung der Freiräume erarbeitet werden.

Beim Workshop „grau-blaue Infrastruktur“ standen die Themen Mobilität, Verkehrsinfrastruktur, Digitalisierung und wirtschaftsstrukturelle Entwicklung im Mittelpunkt. Anhand von Diskussionen zu fiktiven und konkurrierenden Zukunfts-

szenarien zu den Flächenpotenzialen der LEP VI-Fläche in Euskirchen, der zukünftigen Rheinquerung zwischen Niederkassel und Wesseling, einem Wirtschaftswachstum in peripherer Lage und den Veränderungen der Arbeitswelt durch die Digitalisierung konnten sich die Teilnehmer über Ziele der Entwicklung austauschen.

Anhand eines dazugehörigen Zeitplans hatten die Teilnehmer zudem die Möglichkeit, ihre Diskussionsergebnisse zeitlich einzuordnen. Welche Entwicklungsaufgaben und -fragen drängen aktuell und in den nächsten Jahren? Welche Entwicklungen sind mittel- bis langfristig in den nächsten zwei Dekaden zu erwarten?

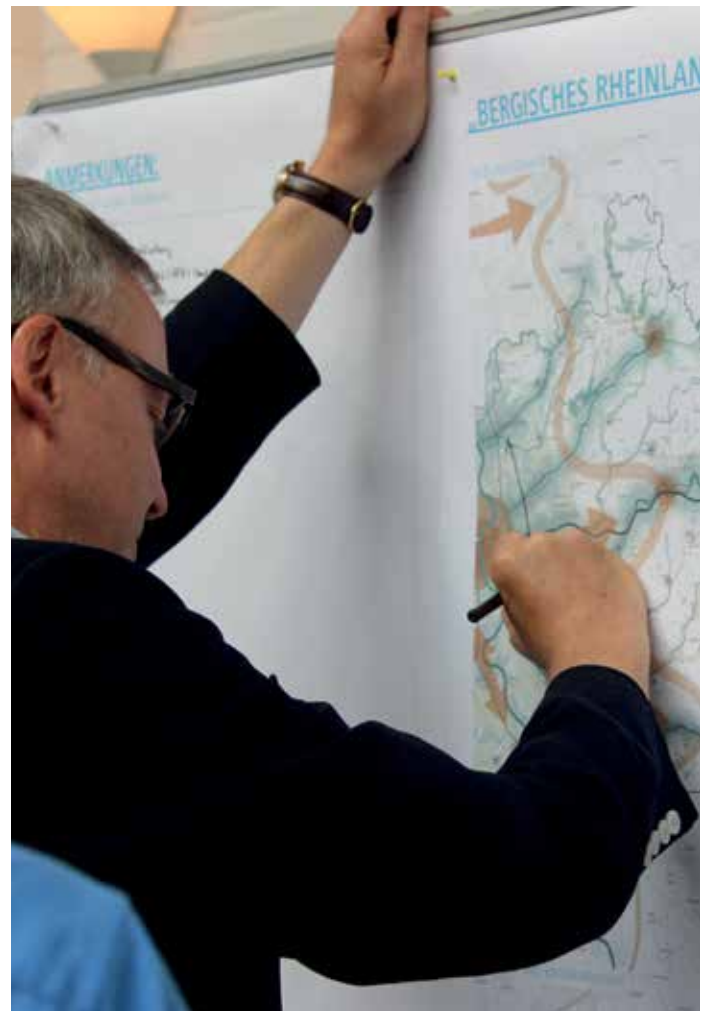
Im Ergebnis wurde deutlich, dass es grundsätzlich eines strukturellen und strategischen Konzeptes bei Fragen der regionalen Entwicklung bedarf und dass auch bestehende Konzepte auf kommunaler oder Kreisebene miteinander verschnitten werden sollten. In der Diskussion stellte sich heraus, dass es sehr schwierig ist, die gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen, die in den kommenden Jahrzehnten stattfinden werden, einzuschätzen. Insbesondere die Möglichkeiten der fortschreitenden Digitalisierung, das räumliche Verhältnis zwischen Arbeiten und Wohnen sowie die Vorstellung über zukünftige Arbeitsformen stellen große Unsicherheiten dar. Einig war man sich jedoch darin, dass es in Zukunft starke technologische Umwälzungen geben wird, denen mit einer regionalen Sichtweise begegnet werden muss.

Die Erkenntnisse, formulierten Fragen, identifizierten Herausforderungen und Chancen aus den Workshops bildeten u.a. die Grundlage für das „Aufgabendossier Raumentwicklung“ und damit auch für die weitere Arbeit der Planungsteams in Phase 2 des Agglomerationskonzeptes.

Etappenziel 1

Im Rahmen der Veranstaltung „Etappenziel 1“ wurden die Erkenntnisse und Analyseergebnisse der vorhergehenden Workshops sowie bestehender Konzepte in Vorträgen sowie einer Poster-Galerie vorgestellt und mit den regionalen Akteuren diskutiert. Zudem wurde das Verhältnis des Agglomerationskonzeptes zu bestehenden (teil-)regionalen Konzepten in einer Diskussionsrunde zwischen Vertretern der StadtUmland-Verbünde und des Agglomerationskonzeptes thematisiert. Ziel der Veranstaltung war es, die zuvor teilräumlich bzw. sektoral erarbeiteten Ergebnisse aus den beiden Workshopreihen zusammenfassend und integriert zu betrachten und so eine gemeinsame Erkenntnislage über die raumstrukturellen Herausforderungen der Gesamtregion und eine umfassende Grundlage für die kommende Arbeit der Planungsteams zu schaffen.

Als wesentliche Ergebnisse der ersten Phase konnte beim „Etappenziel 1“ festgehalten werden, dass das Agglomerationskonzept als Instrument und Prozess zur regionalen Verständigung auf ein Zielbild einen wichtigen Beitrag für die zukünftige Entwicklung der Region Köln/Bonn darstellt. Dabei wurden die regionalen Vorarbeiten zu aktuellen und zukünftigen Herausforderungen in der Region in der ersten Phase des Agglomerationskonzeptes weitestgehend bestätigt, jedoch räumlich und thematisch ergänzt, sodass im Ergebnis ein großer Fundus an Talenten und Begabungen sowie Trends und Entwicklungen in der Region und ihren Teilräumen vorlag, der, aufbereitet in Form des „Aufgabendossiers Raumentwicklung“, die Grundlage für die Arbeit in der zweiten Phase des Agglomerationskonzeptes darstellte.



Aufgabendossier Raumentwicklung

Das „Aufgabendossier Raumentwicklung“ markierte den Abschluss der ersten Phase und führte alle bis dahin gewonnenen Erkenntnisse zusammen. Ziel war es zum einen, in einer sehr komprimierten Form die Region mit ihren Eigenarten, Herausforderungen und Zukunftsfragen zu beschreiben und zum anderen die Aufgabenstellung für die Arbeit der vier interdisziplinären Planungsteams in der zweiten Phase des Prozesses zu formulieren. In Kombination mit einer zweitägigen Bereisung der Region erhielten die Teams einen kompakten Überblick über die Region und die komplexe, vielschichtige Aufgabenstellung, die es in der nächsten Phase des Prozesses zu bearbeiten galt.

Das Aufgabendossier stellte dabei zunächst den Prozess des Agglomerationskonzeptes in der Gesamtschau vor und traf Aussagen zum Ablauf der zweiten Phase, in der die Planungsteams jeweils ein Strukturkonzept für die Region ausarbeiten und anhand von zwei (räumlichen oder thematischen) Vertiefungen prüfen sollten. Beschrieben wurden die geforderten Arbeitsschritte, Aufgaben und Abgabeleistungen der Planungsteams.

Zudem beinhaltete das Dossier die zentralen Aussagen und Erkenntnisse zu den Prägungen, Herausforderungen und Zukunftsfragen der Region Köln/Bonn, mit denen sich die Planungsteams auseinandersetzen mussten. Hierbei wurde auch auf erste Zwischenergebnisse der parallel entstehenden „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ und der „Regionalen Klimawandelvorsorgestrategie“ zurückgegriffen. Das Aufgabendossier beschreibt die wesentlichen Fragen und Aufgaben zu:

- Demografie, Siedlungs- und Zentrenstrukturen
- Wirtschaftsstrukturelle Entwicklung – „Grau-blaue“ Infrastruktur
- Mobilität und Infrastruktur
- Vielfältige Kulturlandschaften – „Blau-grüne“ Infrastruktur
- Herausforderung Klimawandel: Ansatz und bisherige Ergebnisse / Analysen der Klimawandelvorsorgestrategie

Zu den Teilräumen „Ville & Börde“, „Rheinschiene“ und „Bergisches RheinLand“ findet sich zudem jeweils ein Teilraumprofil mit Aussagen zu den spezifischen Prägungen, sowie prägnante Thesen und Einschätzungen zur räumlichen Entwicklung bis 2040.

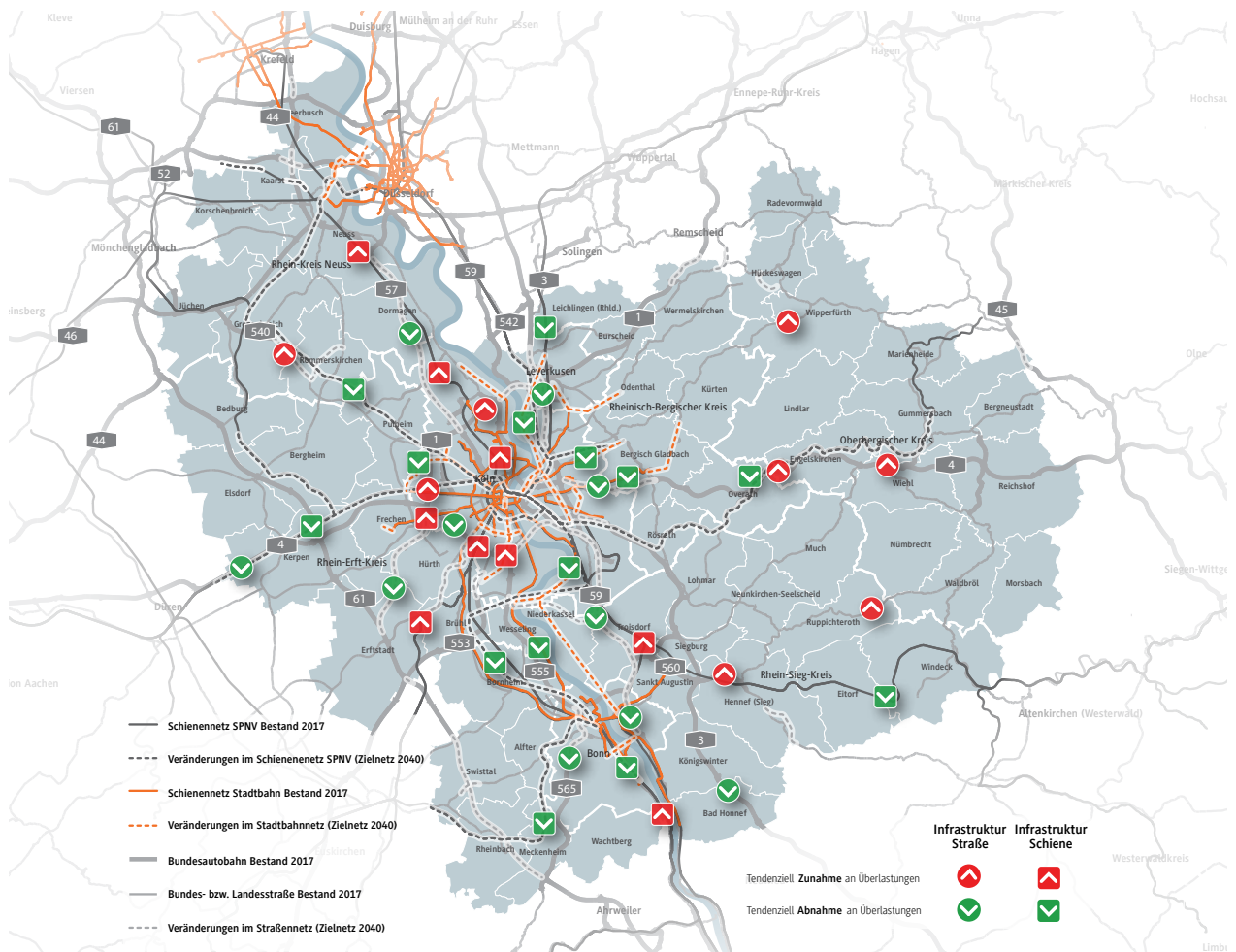
Auch beinhaltete das Aufgabendossier Informationen zu den bestehenden interkommunalen Kooperationen der Region, darunter die StadtUmland-Verbünde (STADT UMLAND NETZWERK - S.U.N., shareREgion, K&RN - Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn), die REGIONALE 2025 „Bergisches RheinLand“ und das Rheinische Revier. Zudem führt der Anhang des Aufgabendossiers bestehende Konzepte und Strategien auf, die den Planungsteams als weitere Grundlagen zur Bearbeitung in Phase 2 zur Verfügung gestellt wurden.



GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG MOBILITÄT



Flankierend zu den analytischen Arbeiten in Phase 1 erarbeitete das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsfor- schung in Zusammenarbeit mit PTV Transport Consult die Grundlagenuntersuchung Mobilität (Bearbeitungszeitraum: 11.2016-08.2018). Die Untersuchung beschreibt aktuelle und künftige Herausforderungen der Region im Bereich Mobilität/Verkehr und formuliert Handlungsempfehlungen für die zukünftige Entwicklung vor dem Hintergrund ge- sellschaftlicher, ökonomischer und technologischer Trends sowie verschiedener Szenarien. Der inhaltliche Schwerpunkt der Untersuchung lag damit auf der Analyse, Bewertung und Wirkungsabschätzung von aktuellen, prognostizierten und geplanten Entwicklungen in der Region. Konkrete kon- zeptionelle Vorschläge zur Verkehrsinfrastruktur- und Mobi- litätsentwicklung sollten hingegen auf Basis der gewonnen Erkenntnisse von den interdisziplinären Planungsteams in Phase 2 und im Rahmen einer integrierten Raumplanung erarbeitet werden.



Ab schätzung der Zielnetz-Wirkungseffekte für das Jahr 2040



Ausgangspunkt der Studie war, dass in der Region eine Vielzahl planerischer Ansätze und Datengrundlagen zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr sowie für den Umbau von Infrastrukturen existieren, diese jedoch unterschiedliche Detailtiefen, Zeit- und Teilräume umfassen oder nur Teilaspekte wie einzelne Verkehrsträger oder -arten betrachten. Was somit fehlte war ein regionales Gesamtbild zur aktuellen Situation und denkbaren Entwicklungen im Hinblick auf die Mobilität und Verkehrsinfrastrukturentwicklung in der Region mit Betrachtung der Wechselwirkungen und Wirkungsabschätzungen im Gesamtnetz.

Kernaussagen

Die größten Herausforderungen innerhalb der Region Köln/Bonn liegen in einem anhaltend wachsenden Verkehrsaufkommen sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene und einem zunehmenden Auseinanderklaffen von Verkehrsnachfrage und Infrastrukturanangebot. Zwischen 2010 und 2016 gab es im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Verbundgebiet des Nahverkehrs Rheinland eine Nachfragesteigerung von insgesamt ca. 22 %. Das Angebot konnte nicht in gleichem Maß erhöht werden. Zu konstatieren ist eine Angebotserweiterung um etwa 10 %. Dies zeigt sich deutlich an der hohen Auslastung der Beförderungskapazitäten im SPNV, aber auch bei den Stadtbahnen und Bussen. Ähnliche Entwicklungen sind für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erkennen: Auch und gerade auf der Straße entstehen innerhalb der Region Überlastungen im Verkehrsnetz, welche sich durch hohe Staubelastungen und Reisezeitverluste – insbesondere in den Spitzenzeiten – äußern. Durch die zentrale Lage der Region Köln/Bonn im europäischen Raum- und Infrastruktursystem überlagern sich die regionalen Verkehrsverflechtungen mit überregionalen Strömen des Fernverkehrs sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Die Wirkungsabschätzung aller seitens der Region angemeldeten Maßnahmen zum Bundesverkehrswegeplan 2030

sowie der Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen hat zu der zentralen Erkenntnis geführt, dass selbst unter der (unwahrscheinlichen) Annahme einer vollständigen Umsetzung aller Maßnahmen zwar an vielen Stellen in der Region Verbesserungen, an zahlreichen Stellen aber auch Verschlechterungen zu erwarten sind und ein Qualitätssprung in der Mobilitätsfähigkeit und -sicherung der Region im Gesamtnetz hierdurch nicht erreicht wird. Dies war eine handlungsleitende Erkenntnis für die Arbeit der Planungsteams in Phase 2 und auch die Arbeit an den Teilstrategien sowie dem Strukturbild in Phase 3. Es galt und gilt, hier bewusst über die bisherigen Planungen hinaus zu denken und Ergänzungen und in Einzelfällen Alternativen vorzuschlagen.

Ein Blick auf die Mobilität der Zukunft ergibt die Notwendigkeit auf jene Trends zu achten, die die Grundmuster des Verkehrs von morgen mitbestimmen. Der Verkehr wird geprägt sein durch Multimodalität, Postfossilität und Digitalisierung. Diese Trends werden sich auch maßgeblich auf den Personen- und Güterverkehr auswirken.

Neben den Megatrends wie dem demografischen Wandel, der Urbanisierung bei gleichzeitiger Entleerung ländlicher Räume, der Globalisierung sowie der Digitalisierung und Automatisierung sind die Individualisierung ebenso wie Umwelt- und Ressourcenaspekte prägend für die zukünftige Mobilität. Insbesondere die zu erwartenden Klima- und energiepolitischen Vorgaben machen eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die Region Köln/Bonn unbedingt erforderlich.

Das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Region ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Damit die Kommunen und die Region auf die beschriebenen Herausforderungen adäquat reagieren und die Mobilität für Menschen und Wirtschaft nachhaltig gestalten können, ist eine regionale Kooperation wichtiger denn je.

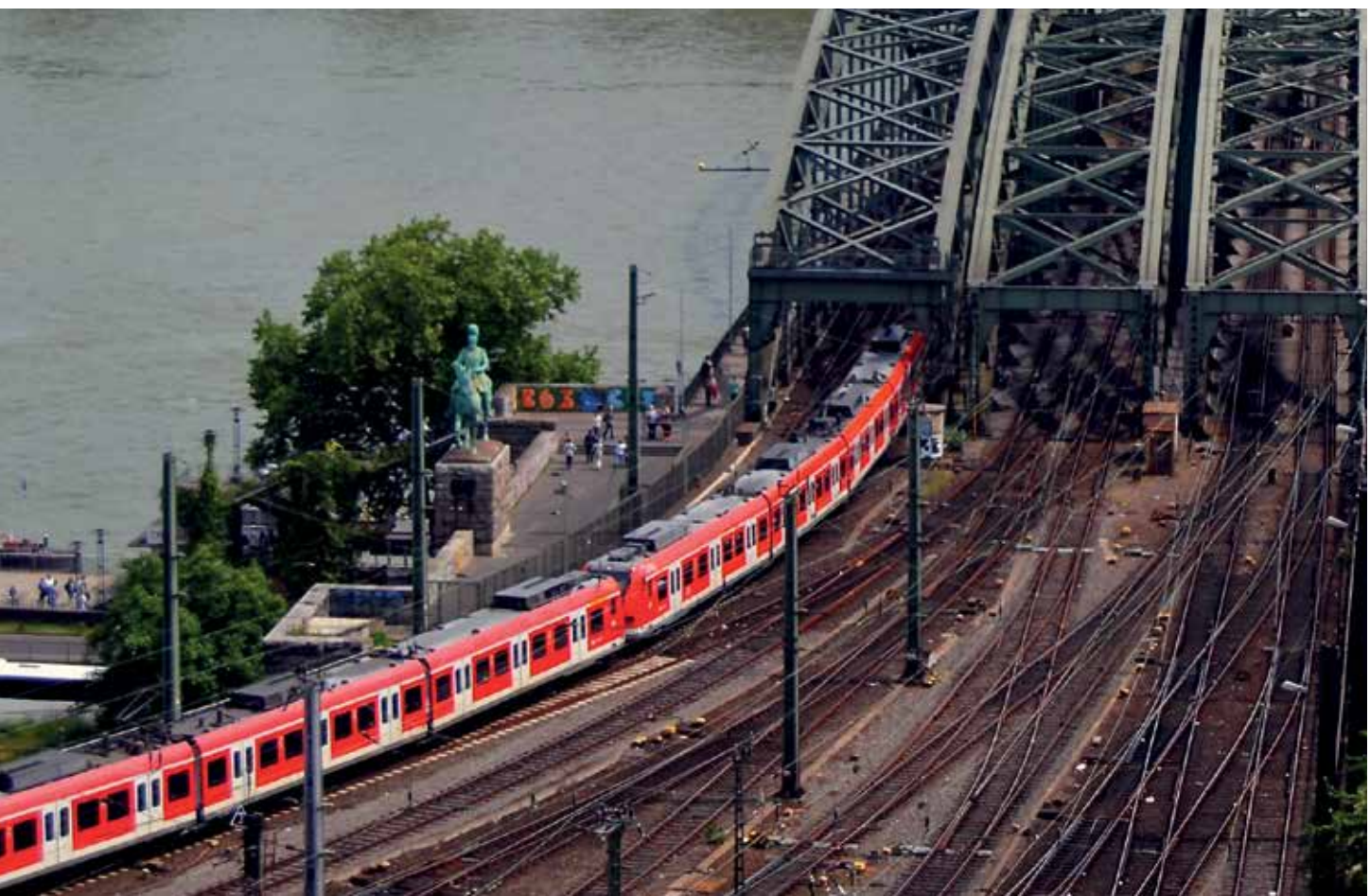
Aufgabe des kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagements ist es, für die Menschen attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, öffentliche Räume adäquat zu gestalten sowie das Planungsprinzip der kurzen Wege zu realisieren. Dazu müssen Maßnahmen der Angebotsausweitung und -qualifizierung mit Strategien zur Verkehrsvermeidung und zur Verkehrsverlagerung verbunden werden. In urbanen Räumen rücken Fußgänger und Radfahrer in den Fokus einer integrierten, auf Inter- und Multimodalität setzenden Verkehrsplanung. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes werden ebenfalls in den eher ländlich geprägten Räumen neue Potenziale für das Fahrradfahren und damit eine steigende Bedeutung von Radinfrastrukturkonzepten konstatiert. Zudem entwickelt sich Sharing zum Funktionsprinzip des Verkehrs, sowohl im urbanen, als auch im ländlichen Raum. Ein flächendeckendes System an Mobilstationen ist der Schlüssel für attraktive multimodale Angebote.

Darüber hinaus ist eine Verknüpfung zwischen dem Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie der Siedlungsentwicklung unbedingt erforderlich. Ein wichtiges Ziel einer nachhaltigen Mobilitätspolitik in einer demografisch wie ökonomisch wachsenden Region ist eine konsequenter mit dem heute und zukünftig verfügbaren Verkehrs(infrastruktur-)angebot abgestimmte Siedlungsentwicklung.

Szenarien und Handlungsempfehlungen

Vor dem Hintergrund des Zielnetzes 2040, also auf Grundlage der Maßnahmen mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) und der Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen, wurden identifizierte mobilitäts- und verkehrsrelevanten Trends und Entwicklungen (z.B. Veränderungen im Mobilitätsverhalten, inter- und multimodalen Verkehrssystemen, Digitalisierungen und intelligenter Verkehrssteuerung, erweiterter Reglementierungsmöglichkeiten oder der zunehmenden Bedeutung von Mobilitätsmanagement) in vier Szenarien für eine zukünftige Mobilität in der Region anschaulich überführt. Anschließend erfolgte eine Beschreibung und Bewertung ihrer Auswirkungen auf die Region durch die Ableitung von Handlungsempfehlungen.

- Szenario „Fortschreibung“
Das Szenario „Fortschreibung“ erläutert den Entwicklungszustand des Mobilitätssystems der Region Köln/Bonn im Jahr 2040. Verkehrspolitische und rechtliche Rahmenbedingungen sind im Jahr 2040 unverändert und orientieren sich an den definierten Zielnetzen. Im Fokus steht die Frage, wie sich unter nahezu unveränderten Rahmenbedingungen und einer Fortschreibung des Status Quo die Mobilität und Erreichbarkeit in den Teilräumen der Region entwickeln wird.



**Prof. Dr. Stefan Siedentop,
Wissenschaftlicher Direktor des Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH**

**Jan Garde,
Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH**

Mit der Grundlagenuntersuchung Mobilität wurden die derzeitige Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in der Region Köln/Bonn sowie heute bereits erkennbare Zukunftsentwicklungen untersucht. Basierend auf den Analysen der raum- und infrastrukturellen Ausgangssituation, der aktuellen Motorisierungs- und Erreichbarkeitsniveaus im Individual- wie auch im öffentlichen Personenverkehr sowie von Pendlerbewegungen und bestehenden Planungen zu Infrastrukturvorhaben und der zu erwartenden umweltpolitischen Vorgaben wurde eine Einschätzung darüber getroffen, wie die heute schon bestehenden und zukünftig zu erwartenden Herausforderungen für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung bewältigt werden können bzw. die Rahmenbedingungen so zu gestalten sind, dass eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ermöglicht wird. Vier Szenarien entwerfen denkbare Zukunftsbilder für die Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklung in der Region. Daraus abgeleitet formuliert die Grundlagenuntersuchung Mobilität Handlungsempfehlungen und damit wichtige, übergeordnete Leitplanken für ein zukunftsfähiges Mobilitäts- und Verkehrssystem.

In den Beiträgen der vier Planungsteams zeigt sich zurecht, dass dem Thema Mobilität eine zentrale Rolle für die zukünftige räumliche Entwicklung in der Region zugutekommt. Den Planungsteams ist es aus unserer Sicht eindrucksvoll gelungen, den in der Grundlagenuntersuchung Mobilität bewusst hohen Abstraktionsgrad aufzulösen und konkrete Vorschläge für eine räumliche Entwicklung mit Bezug auf das Mobilitätssystem zu formulieren. Es erfolgt dabei richtigerweise stets eine integrative Betrachtung u.a. mit der Siedlungsentwicklung.

Die Grundlagenuntersuchung Mobilität zeigt, wie sehr das heutige Verkehrs- und Mobilitätssystem in der Region die Fortbewegung mit dem eigenen Pkw begünstigt. Die Autoaffinität in der Region zu reduzieren, muss daher ein zentrales Anliegen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren sein. Die vier Planungsteams zeigen plastisch auf, wie das gelingen kann und entwickeln unterschiedliche Lösungen und Anpassungsoptionen im Mobilitätssystem für die verschiedenen Räume in der Region.

Als Projektteam beglückwünschen wir die Region zu diesem gelungenen und richtungsweisenden Prozess, zu dem wir mit der Erstellung der Grundlagenuntersuchung Mobilität gerne beigetragen haben.

- Szenario „Bewusstseinswandel und Innovation“
Im Szenario „Bewusstseinswandel und Innovation“ stehen der technische Fortschritt im Mobilitätsbereich und ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten im Vordergrund der Betrachtung. Im Ergebnis entsteht ein Zukunftsbild, wie sich Mobilität und Erreichbarkeit in der Region bis zum Jahr 2040 entwickeln werden, wenn sich technologische Trends und eine nachhaltige Mobilitätskultur voll entfalten und innerhalb der Region in einem progressiven Umfeld gestaltet werden.
- Szenario „Re-Suburbanisierung“
Die im Szenario „Bewusstseinswandel und Innovation“ beschriebenen Entwicklungen gelten bis auf wenige Ausnahmen auch für das Szenario „Re-Suburbanisierung“ – wenn auch in abgeschwächter Form. Zentrale Unterschiede ergeben sich aus einer veränderten Siedlungsentwicklung und Bevölkerungsverteilung in der Region. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungszuwachses in der Region – vor allem entlang der Rheinschiene und in den Oberzentren Bonn und Köln – stellt sich die Frage, wie sich die Mobilitätsverhältnisse in der Region bis zum Jahr 2040 entwickeln, falls eine stärkere Suburbanisierung einsetzt und dadurch die Pendlerquoten und Pendeldistanzen steigen.
- Szenario „Wirtschaftsregion 2040“
Das Szenario „Wirtschaftsregion 2040 – neue Logistikketten und Produktionsströme“ beschreibt die Veränderung der Region als Wirtschaftsstandort angesichts besonderer Rahmenbedingungen wie veränderter Handelsrouten, steigender Gütertransporte, der Digitalisierung und der „postfossilen“ Mobilität. Ziel der Darstellung dieses Szenarios ist es, die Entwicklung der Region bei stark prosperierender wirtschaftlicher Entwicklung und einer zu erwartenden wirtschaftlichen Veränderung der Logistikketten, Warenströme und Produktionsstandorte bis zum Jahr 2040 zu bewerten.

Die Grundlagenuntersuchung Mobilität stellt im Ergebnis mit der Zusammenschau von Daten und Fakten, den visualisierten Kernbotschaften, den flankierenden illustrierenden Darstellungen und den Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von Mobilität und der Verkehrsinfrastruktur eine regionale Untersuchung relevanter Aspekte dar, auf denen der regionale Zukunftsdialog über die Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung in der Region weiter aufbauen kann.

Die Untersuchung bietet aus kommunaler Perspektive vielfältige Ansätze zur Diskussion und verfeinerten Betrachtung und ist zusammen mit dem Agglomerationskonzept ein Baustein bei der Fortführung des Zukunftsdialogs zwischen kommunaler und regionaler Ebene. Die Ergebnisse wurden den Planungsteams für die Erarbeitung ihrer Strukturkonzepte und Vertiefungen sowie darüber hinaus den Planungsverantwortlichen und Aufgabenträgern in der Region zur Verfügung gestellt.

Aus den Ergebnissen der Analyse und der Betrachtung von Zukunftsszenarien leitet die Grundlagenuntersuchung Mobilität insgesamt folgende Handlungsempfehlungen ab:

Handlungsempfehlungen aus der Grundlagenuntersuchung Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

1. Autoaffinität in der Region auflösen
2. Verkehr intelligenter steuern

Öffentlicher Personenverkehr

3. Öffentliche Verkehrsangebote noch besser machen
4. Neue Siedlungen mit attraktiven nachhaltigen Mobilitätsangeboten entwickeln
5. Mutige Modellprojekte zur Sicherung und Weiterentwicklung der Mobilität erproben

Wirtschaftsverkehr

6. Neue Wege für Logistik und Güterverkehr erschließen
7. Umweltfreundliche City-Logistik in Innenstädten umsetzen

Nahmobilität

8. Region Köln/Bonn zur Fahrradregion machen
9. Digitalisierung nutzen und Daseinsvorsorge sichern

Vernetzte und geteilte Mobilitätsangebote

10. Alternative und umweltfreundliche Mobilitätsangebote stärker fördern
11. Mobilitätsangebote mit Mobilstationen effizient vernetzen

Regionale Mobilitätsstrategie

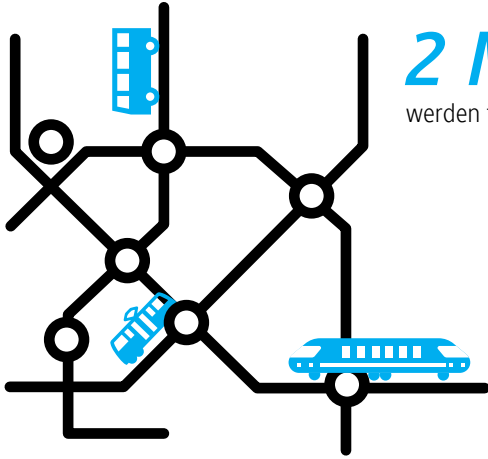
12. Mobilitätskultur verändern und Mobilitätsmanagement ausbauen
13. Regionalen Mobilitätsdiskurs etablieren



ANALYSEERGEBNISSE DER GU MOBILITÄT

(Auszug)

ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR



2 Mio. Fahrten

werden täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt

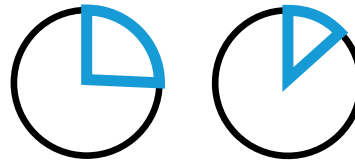
Während in Köln und Bonn ca.

ein Viertel

aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden,

sind es in den Kreisen
der Region nur zwischen

6 bis 13%

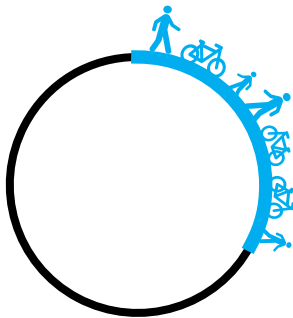


Die beiden Oberzentren Bonn und Köln sind während der Hauptverkehrszeiten von ca.

80%

der Zentren aller Kommunen schneller mit öffentlichen Verkehrsmitteln als mit dem Pkw zu erreichen.

NAHMOBILITÄT



Ein Drittel

aller Wege in der Region werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

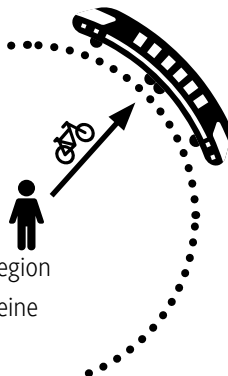
Anteil der Bewohner in der Region, die eine Einrichtung der **Daseinsvorsorge** in unter 15 Minuten erreichen:

	zu Fuß	mit dem Rad
Arzt	43%	82%
Supermarkt	72%	97%
Schule	27%	79%
Restaurant	75%	98%



57%

aller Bewohner in der Region erreichen mit dem Rad eine Haltestelle des SPNV in unter 15 Minuten

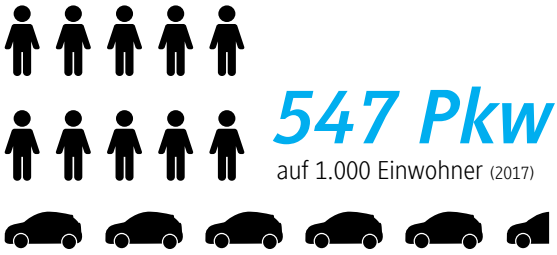


11%

aller Bewohner in der Region erreichen zu Fuß eine Haltestelle des SPNV in unter 15 Minuten

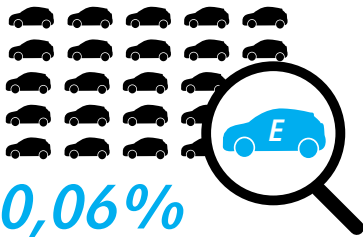


MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR



6,7 Mio. Wege

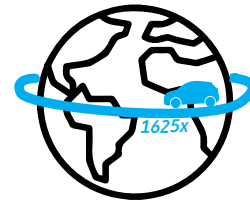
werden täglich mit dem Pkw zurückgelegt



Anteil Pkw mit Elektroantrieb

15%

Anteil Pkw mit Emissionsgruppe Euro 6

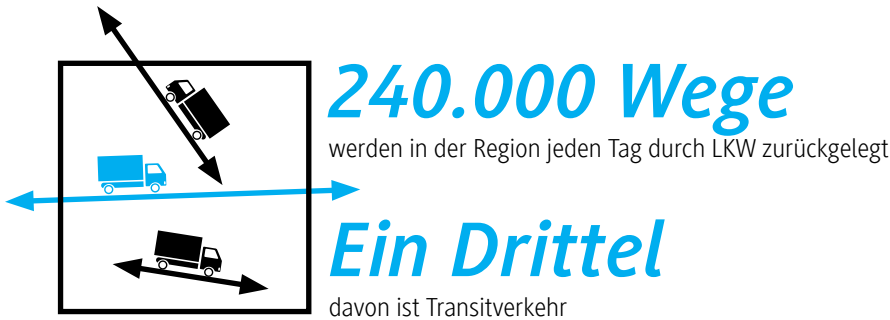


65 Mio. km

werden in der Region täglich mit dem Pkw zurückgelegt.

Das entspricht etwa 1.625 Weltumrundungen.

WIRTSCHAFTSVERKEHR



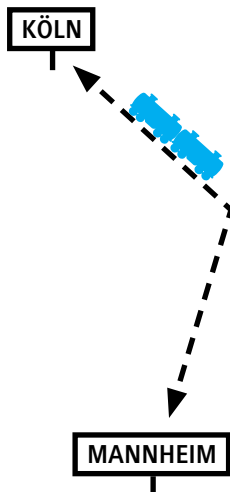
7 Mio. km

fahren LKW in der Region täglich.



45%

davon sind dem Transitverkehr zuzurechnen.



300 Güterzüge

pro Tag zählt die Strecke Köln-Mannheim.
Damit gehört sie zu den am stärksten belasteten
Abschnitten im DB Schienennetz.

PHASE 2: BEITRÄGE DER PLANUNGSTEAMS

ZUM STRUKTURBILD

Aufbauend auf einer fachlichen Auseinandersetzung und Bewertung von Prägungen und Begabungen, Herausforderungen bzw. Problemlagen sowie von Trends und möglichen Entwicklungsrichtungen der Region und ihrer Teilräume wurden in der zweiten Phase (10.2017 bis 09.2018) in mehreren Arbeitsschritten räumliche Strukturkonzepte für die Gesamtregion durch vier interdisziplinär besetzte Planungsteams entwickelt. Teilräumliche oder thematische Vertiefungen dienten dabei der Konkretisierung, Überprüfung und Veranschaulichung der Strukturkonzepte.

Die wesentlichen Aufgaben und konzeptionellen Leistungen der Planungsteams im Prozess des Agglomerationskonzeptes waren:

- Erarbeitung von räumlichen Zielbildern und Strukturkonzepten für die Gesamtregion Köln/Bonn und ausgewählte Teilräume
- Formulierung von planerischen Zukunftsbeiträgen für eine ausbalancierte räumlich-strukturelle Entwicklung der polyzentrischen Region Köln/Bonn
- Aufzeigen von Perspektiven, wie die weitere Siedlungs-, Verkehrsinfrastruktur- und Freiraumentwicklung in der Region vor dem Hintergrund einer differenzierten Ausgangslage bis 2040 zukunftsfähig erfolgen kann
- Entwicklung eines spezifischen methodischen Zugangs für die komplexe Planungsaufgabe
- Formulierung von Vorschlägen für Schlüsselprojekte

Die kooperative Arbeit in Phase 2: der Blick von außen

Mit der Entscheidung, vier interdisziplinär aufgestellte Planungsteams mit der Erarbeitung von räumlichen Zukunftsbildern und Strukturkonzepten für die Region Köln/Bonn zu beauftragen, wurde das Ziel verfolgt, externe fachliche Expertise mit „unverstelltem Blick“ und neue Ideen und Sichtweisen in den Planungsprozess einzubringen. Ziel und Idee war es, durch die Teambeiträge eine Bandbreite möglicher zukünftiger Entwicklungsperspektiven aufgezeigt zu bekommen, diese zu vergleichen, zu diskutieren und bestmögliche Entwicklungsperspektiven ableiten zu können. Damit sollte der komplexen, vielschichtigen Ausgangslage und den damit verbundenen weitreichenden Zukunftsfragen Rechnung getragen werden.

Die Planungsteams sollten dabei nicht in Form eines Wettbewerbs gegeneinander antreten, sondern kooperativ arbeiten. Ein Austausch und ein gegenseitiges Lernen voneinander, mit dem Begleitbüro und den verschiedenen am Prozess beteiligten Gremien und Akteuren war gewünscht. Der kooperative Ansatz ermöglichte auch, im Verlauf der Bearbeitung eine thematische und/oder teilräumliche Profilierung und Arbeitsteilung der Teambeiträge untereinander vorzunehmen und damit zielgerichtet auf die Zusammenführung der Ergebnisse in Phase 3 hinzuarbeiten.

Die Arbeit der vier Planungsteams wurde in drei aufeinander aufbauende Schritte mit jeweils unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten und Abgabeleistungen unterteilt:

Arbeitsschritt 1:

- Analyse/Annäherung an die Region, erste Skizzen und Konzeptideen für den Gesamtraum

Arbeitsschritt 2:

- Entwurf Strukturkonzept und teilräumliche/thematische Vertiefungen

Arbeitsschritt 3:

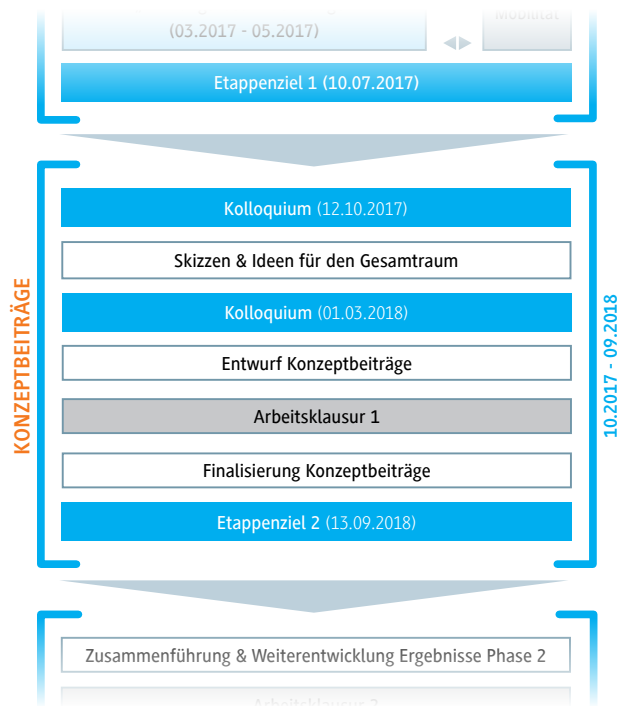
- Finalisierung Strukturkonzept, Überarbeitung Vertiefungen, Vorschläge für regionale Schlüsselprojekte

Die Abfolge und Aufgabenstellung der Arbeitsschritte war so konzipiert, dass nach der Annäherung und skizzenhaften regionalen Gesamtbetrachtung in Arbeitsschritt 1 es im Arbeitsschritt 2 darum ging, die Ideen und Ansätze durch konkretere thematische und teilräumliche Vertiefungen auf Belastbarkeit und Plausibilität zu prüfen. Die Erkenntnisse aus diesem Arbeitsschritt dienten wiederum als Arbeitsgrundlage für die Ausformulierung und Justierung des jeweiligen Ansatzes und Anwendung auf die Gesamtregion in Arbeitsschritt 3.

Zwischen den drei Arbeitsschritten wurden die erarbeiteten Beiträge in einem Kolloquium mit der Region sowie in der Arbeitsklausur 1 durch das Begleitbüro, das Empfehlungsgremium und die Steuerungsgruppe gemeinsam mit den Teams ausgewertet und verglichen. Dabei wurden jeweils Handlungsempfehlungen sowie Leitplanken für die weitere Bearbeitung definiert.

In dem Sinne konkretisierte sich die Aufgabenstellung an die Planungsteams im Verlauf der Arbeit. Von den beteiligten Planungsteams wurde daher die Bereitschaft und Flexibilität erwartet, ihre eigenen Beiträge im Prozess schrittweise und unter Berücksichtigung der gemeinsam festgelegten Richtungen weiterzuentwickeln. Zudem waren die Planungsteams aufgefordert, sich auf eine kollegiale Arbeitsteilung mit dem Begleitbüro und den Akteuren der Region bei der Erarbeitung des Agglomerationskonzeptes einzulassen.

Den Abschluss der Phase 2 bildete die Meilensteinveranstaltung „Etappenziel 2“ im September 2018, in dessen Rahmen die vier Planungsteams ihre jeweiligen finalen Konzeptbeiträge präsentierten.



Auftakt der Phase 2 | Bereisung & erstes Kolloquium

Bevor die Planungsteams mit ihrer eigentlichen Arbeit starteten, wurde ihnen zunächst die Region Köln/Bonn mit ihren Herausforderungen und Chancen nähergebracht. Dazu wurde eine zweitägige Exkursion (27. bis 28.09.2017) durchgeführt, auf der die Planungsteams die Region bereisten und vor Ort Rückfragen stellen konnten.

Aber auch die Akteure der Region bekamen vor Beginn des ersten Arbeitsschritts die Gelegenheit, die Planungsteams näher kennenzulernen und diesen erste Hinweise für die Bearbeitung mitzugeben. Im Rahmen eines Kolloquiums im Oktober 2017 präsentierten sich die Planungsteams mit ihren beteiligten Büros und zeigten erste Ansätze, wie sie sich der Aufgabe und der Region „annähern“ möchten. Auf der Veranstaltung wurden darüber hinaus noch einmal die Herausforderungen und Zukunftsfragen der regionalen Entwicklung, die Ergebnisse der Grundlagenuntersuchung Mobilität sowie weitere Perspektiven und Positionen aus der Region resümiert und diskutiert.

Die Veranstaltung wurde durch ein vorgelagertes Rückfragekolloquium mit den Planungsteams, dem Empfehlungsgremium sowie dem Region Köln/Bonn e.V. und dem Begleitbüro ergänzt. Die Mitglieder des Empfehlungsgremiums hatten hier zunächst die Möglichkeit, die Aussagen und Erkenntnisse aus dem „Aufgabendossier Raumentwicklung“ durch ihre Erfahrungen und fachlichen Einschätzungen zu ergänzen. Daraufhin konnten sich die Planungsteams mit dem Projektträger und den Mitgliedern des Empfehlungsgremiums über Fragen zum Prozess und zur Aufgabenstellung austauschen.

Es zeigte sich bereits beim ersten Kolloquium, dass die Planungsteams mit sehr unterschiedlichen Perspektiven, Ansätzen und Ideen an die Aufgabenstellung herangehen und damit ein breites Spektrum an Zukunftsentwürfen liefern würden – dies ganz im Sinne der oben genannten Zielsetzungen für den regionalen Zukunftsdialog. Es wurde vereinbart, dass die Möglichkeit zur Erarbeitung visionärer Ideen für die Planungsteams im Prozess möglichst lange erhalten bleiben sollte. Schnell wurde auch deutlich, dass dem Thema Mobilität bzw. Verkehrsinfrastrukturentwicklung von allen eine besondere Bedeutung zugesprochen wurde.





Arbeitsschritt 1 | Zweites Kolloquium

Ziel und Aufgabe des ersten Arbeitsschrittes war es, Skizzen, Ideen und ein erstes mögliches Raumbild für die Gesamtregion zu entwickeln und dieses in einem Kolloquium mit der Region zu diskutieren. Es galt eine Planungsperspektive herzu-leiten und aufzuzeigen, wie eine trag- und zukunftsfähige Raumentwicklung der polyzentrischen Region Köln/Bonn in Bezug auf den Zeithorizont 2040 vor dem Hintergrund der vielschichtigen Ausgangslage erfolgen kann.

Die Aufgabe der Planungsteams erfolgte zeitlich gesehen deutlich vor dem Kolloquium. Dies ermöglichte der Steuerungsgruppe und dem Empfehlungsgremium, Hinweise und Anregungen zu formulieren, die von den Planungsteams bis zur Präsentation im zweiten Kolloquium berücksichtigt werden konnten. Zum anderen wurden Empfehlungen und Vorgaben für den nächsten Arbeitsschritt abgeleitet. Insbesondere die Festlegungen auf räumliche und thematische Vertiefungen wurden hier getroffen.

Die öffentliche Vorstellung der ersten Skizzen und Ideen für ein gesamtregionales Strukturkonzept fand beim zweiten Kolloquium im März 2018 statt. Im Anschluss an die Präsentation der Konzepte gab es für die Akteure der Region die Möglichkeit, individuelle Anmerkungen und Nachfragen an die vier Planungsteams zu richten. Dazu konnten die Skizzen der Teams jeweils an einem Hochtisch betrachtet werden, an dem die Teams für Fragen und Diskussionen bereitstanden. In den Gesprächen ging es sowohl um die konzeptionellen Ausrichtungen der Arbeiten, oftmals aber auch um konkrete Orte, Teilräume oder Themen, und damit um eine „Erdung“ der Konzepte. Die Teilnehmer brachten ihr lokales Wissen ein und verknüpften dies mit den Konzeptansätzen der Planungsteams.

Vor dem Hintergrund, dass die vier unterschiedlichen Konzepte nach Fertigstellung zu einem Strukturkonzept zusammengefasst werden sollten, wurde auf dem Kolloquium bereits die Frage thematisiert, wie die Konzeptbearbeitung bzw. -zusammenführung im weiteren Verlauf vonstatten geht. Mit einer vergleichenden Einschätzung zu den Arbeiten der Planungsteams sowie Erkenntnissen aus den Abgaben des ersten Arbeitsschrittes präsentierte das Begleitbüro erste Ansätze, worauf eine „Synopsis“ der unterschiedlichen Konzepte basieren könne. In einer anschließenden Diskussionsrunde wurden weitere Perspektiven und Positionen aus der Region mit dem Plenum diskutiert, wobei auch hier weitere Anregungen und Empfehlungen für die anstehenden Bearbeitungsschritte im Gespräch mit den Planungsteams formuliert wurden.

Neben der spezifischen und vergleichenden Betrachtung konkreter Ideen und Ansätze der Planungsteams zeigte sich durch die Diskussionen der Steuerungsgruppe, des Empfehlungsgremiums und den Rückmeldungen beim Kolloquium, dass die Planungsteams im weiteren Verlauf noch einmal stärker auf die Interaktionen und engen Verflechtungen zwischen den Oberzentren der Rheinschiene und dem Umland abzielen sollten. Dabei sollten insbesondere auch weitere konzeptionelle Aussagen für die eher ländlich geprägten Räume in der Region erarbeitet werden. Zudem wurde gefordert, dass eine stärkere Auseinandersetzung mit den Siedlungsbeständen der Region zur Lösung von Entwicklungsfragen stattfinden müsse. Diese und viele weitere konzeptspezifische Hinweise sowie die Festlegungen der räumlichen und thematischen Vertiefungen wurden den Teams im Nachgang des Zwischenkolloquiums für die weitere Arbeit zur Verfügung gestellt.

Arbeitsschritt 2 | Erste Arbeitsklausur

Im zweiten Arbeitsschritt ging es darum, die Ideen und Skizzen aus dem Arbeitsschritt 1 anhand von zwei teilräumlichen und/oder thematischen Vertiefungen zu überprüfen, zu schärfen und zu veranschaulichen und damit auch den gesamtträumlichen Ansatz weiterzuentwickeln. Maßstäbe und Konkretisierungsanforderung wurden dabei so festgelegt, dass eine Verprobung von Ansätzen auf den realen Raum neues Wissen ermöglichte und eine Übertragung auf den regionalen Maßstab sichergestellt wurde. Im Gegenstromprinzip wurden so geprüfte Ansätze in den regionalen Maßstab übersetzt, ohne die Region in diesem Detaillierungsgrad in Gänze zu bearbeiten.

Im Rahmen einer zweitägigen Arbeitsklausur wurden die zwischenzeitlich weiterentwickelten Arbeiten der Teams gemeinsam mit und zwischen der Steuerungsgruppe, dem Empfehlungsgremium und den Teams diskutiert, um wiederum Hinweise formulieren und Weichenstellungen für die weitere Ausarbeitung in Arbeitsschritt 3 vornehmen zu können. Auch wurden erstmalig die Möglichkeiten einer Zusammenführung zu einem Strukturkonzept für die Region verprobt.

Die Ergebnisse der Diskussionen und die Empfehlungen wurden durch das Begleitbüro dokumentiert, aufbereitet und konnten damit als eine Grundlage für den dritten Arbeitsschritt genutzt werden.



Arbeitsschritt 3 | Etappenziel 2

Im dritten Arbeitsschritt der Phase 2 sollten die Planungsteams ihr Strukturkonzept auf Basis der Handlungsempfehlungen und Diskussionen aus der Arbeitsklausur finalisieren, die teilräumlichen und thematischen Vertiefungen konkretisieren und die weiteren Erkenntnisse der Arbeitsphasen zusammenfassen. Ergänzend sollten Vorschläge zu regionalen bzw. interkommunalen Schlüsselprojekten sowie Hinweise zu weiteren notwendigen planerischen Vertiefungen formuliert werden.

Mit der Veranstaltung „Etappenziel 2“ am 13. September 2018 endete die Arbeitsphase der vier Planungsteams. Sie präsentierten den Akteuren der Region auf der Veranstaltung ihre finalen Konzeptbeiträge für eine zukünftige räumliche Entwicklung der Region Köln/Bonn.

Nach den Präsentationen durch die Planungsteams wurde den Teilnehmern des „Etappenziels 2“ die Möglichkeit gegeben, sich noch einmal intensiv mit den Beiträgen der Planungsteams auseinanderzusetzen. Dazu wurden die wesentlichen Ergebnisse und Planunterlagen der Planungsteams in einer Poster-Galerie abgebil-

det, die kommentiert werden konnte. Zudem konnten die Teilnehmer an drei Tischen zu den Themen „Siedlung und Gewerbe“, „Mobilität“ und „Freiraum“ Anmerkungen dazu machen, welche Aspekte aus ihrer Sicht bei der weiteren Entwicklung des Agglomerationskonzeptes in Phase 3 besonders Berücksichtigung finden sollten. Hierzu wurden folgende Leitfragen formuliert:

- Welche Elemente der vier Beiträge bilden eine gute Grundlage für das Strukturbild der Region?
- Welche Aspekte der Planungsteams würden Sie gerne im Strukturkonzept der Region wiederfinden?
- Welche Elemente und Aspekte fehlen Ihnen noch?

In den Präsentationen und dem nachfolgenden Austausch mit der Region zeigte sich, dass die Planungsteams in Arbeitsschritt 3 ihre Konzepte im Detail noch einmal deutlich weiterentwickeln konnten. Die Rückmeldungen des Etappenziels 2 haben hier größtenteils bestätigt, dass innerhalb der Phase 2 die wichtigen Fragestellungen aufgeworfen und Anregungen zur Weiterentwicklung gemacht wurden. Es wurden seitens der Akteure Hinweise zu Themen gegeben, die bis dahin noch nicht ausreichend betrachtet wurden und die bei der Zusammenführung in der dritten Phase des Projektes berücksichtigt werden sollten.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk

**Generalsekretär der Akademie für Raumforschung und Landesplanung / Leibniz Universität Hannover
Mitglied des Empfehlungsgremiums**

In vielen Regionen nehmen die raumbezogenen Konflikte und Herausforderungen zu: Angespannte Wohnungsmärkte in Stadtregionen, Abbau der Infrastrukturen der Daseinsvorsorge in ländlichen Regionen, Zersiedelung der Landschaft durch immer neue nicht abgestimmte Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten, überlastete Verkehrsinfrastrukturen usw. sind Stichworte dafür. Das spricht für einen Bedeutungsgewinn der (formellen) Regionalplanung, die sich aber zugleich mit großen Schwierigkeiten konfrontiert sieht: Die Verfahren werden immer komplexer und dauern länger, die Verteilungskämpfe um Flächenausweisung werden immer härter, zugleich sind große Kapazitäten in vielen Regionen durch die Konflikte um die Ausweisung von Windkraftstandorten gebunden.

In dieser sehr widersprüchlichen Situation sind Innovationen gefragt, um proaktive regionale Gestaltung weiterhin zu ermöglichen. Das Agglomerationskonzept für die Region Köln/Bonn ist ohne jeden Zweifel eine der wichtigsten Innovationen in diesem Zusammenhang. Hier wird ein vor allem in der Schweiz verbreitetes Instrument zur Gestaltung stadtregio- naler Strukturen und Entwicklungen auf eine Stadtregion mit hoher Komplexität und Dynamik übertragen, in der es zwar umfang- reiche Erfahrungen mit überörtlicher Planung gibt, aber die Abstimmungs- und Regelungsbedarfe immer weiter anwachsen. Das Verfahren zur Erarbeitung des Agglomerationskonzeptes ist ein benchmark für informelle Planung auf stadtregio- naler Ebene in Deutschland. Das gilt nicht nur wegen der vielfältigen und flexiblen Verfahrens- und Beteiligungsmöglichkeiten, die für informelle Planung typisch, aber auch durchaus anderswo erprobt sind. Vielmehr ist hier im besonderen Maße die gestalterische und visionäre Kraft zur Geltung gekommen, die mit der Erarbeitung verschiedener Raumbilder durch „konkur- rierende“ Planungsteams aus dem In- und Ausland entsteht. Dieses Vorgehen schafft neue Gestaltungsoptionen, ermöglicht den Ausdruck innovativer Ideen und belebt den regionalen Diskurs zwischen relevanten Akteuren.

Es ist mehr denn je zu wünschen, dass die formelle Regionalplanung in Deutschland von der Innovationskraft dieses Ansatzes profitieren kann, um ihre eigenen Stärken wieder besser zur Geltung zu bringen. Sicher wird das nicht überall mit einem ähnlichen Aufwand wie in der Region Köln/Bonn betrieben werden können, aber charakteristische Merkmale des Ansatzes verdienen einen Transfer in andere Regionen.

TEAM MUST

MUST Städtebau GmbH

Robert Broesi / Dr. Jan Benden / Lennart Jording / Marc Rieser / Dr. Cecilia Braun

H+N+S Landschaftsarchitekten

Jandirk Hoekstra

Stellwerk

André Bruns



Ansätze und Kernaspekte des Teams

Ausgangspunkt des Teams waren insbesondere zwei Überlegungen. Auf der einen Seite müssen bei der Erstellung eines Strukturkonzeptes die verschiedenen Layer Siedlungsentwicklung, Freiraumentwicklung und Mobilität/Verkehrsinfrastruktur integriert zusammengebracht werden und auf der anderen Seite müssen auch raumwirksame „gamechanger“ mitgedacht werden: „Ein zukunftsfähiges Strukturkonzept muss integriert, resilient und adaptiv sein!“ In diesem Sinne versuchte das Team auf verschiedenen Ebenen einen Perspektivwechsel einzunehmen, um sich den aktuell und zukünftig anstehenden Herausforderungen der Region zu widmen.

Mit ihrem „transport oriented development“-Ansatz fordert das Team in seinem Entwurf vor allem die Verknüpfung von Wohn- und Arbeitsstandorten mit bestehenden und künftigen ÖPNV-Knotenpunkten. In der Siedlungsentwicklung müssen neue standort- und nutzungsspezifische Dichten realisiert werden, die ihre urbanen Qualitäten, über die Metropolen hinaus, in die Region verteilen. Den Fokus der Betrachtung legt das Team dabei auf die 2. und 3. Reihe in der Region. Vor allem in diesen Räumen am Rande der Metropolen und im eher ländlich geprägten Raum sieht das Team große Innenentwicklungspotenziale, denen man sich in den nächsten Jahren vermehrt widmen muss. Die Gestaltung des Wachstums in den Metropolen sieht das Team in guten Händen bei den gestaltenden Akteuren. Neue standort- und nutzungsspezifische Dichten verknüpfen die Autoren mit dem Begriff der „dreifachen Innenentwicklung“, also der Anforderung, neben der baulichen Dichte ebenfalls eine Qualifizierung von Grünstrukturen, eine Intensivierung von Mobilitätsangeboten sowie eine Nutzungsmischung vorzunehmen. Die in der Region notwendigen Innenentwicklungen können und sollen dabei, je nach Teilraum, spezifisch ausgestaltet sein. Es braucht jedoch einen „regionalen Dichte-Kodex“, auf den sich die Region verständigt, um das Wachstum und damit einhergehende Aufgaben raumverträglich in der Region zu organisieren. Ferner setzt das Strukturkonzept auf eine Stärkung des Umweltverbundes im Sinne einer regionalen Verkehrswende. Die RWE-Werkbahntrassen bieten als Infrastruktur-Joker perspektivisch einmalige Chance für den Güter- und Personenverkehr. Zentraler Ansatzpunkt für das Verkehrsnetz ist der Wechsel von einem auf die Zentren ausgerichteten Radialsystem hin zu einem Rastersystem. Einen weiteren Kernaspekt stellt der Umgang mit den Landschaftsräumen in der Region dar. Hierbei schlägt das Team einerseits den Schutz und die Stabilisierung von Landschaftsräumen, vor allem durch Stärkung der Ränder und eine Intensivierung multifunktionaler Nutzungen, vor und andererseits die multifunktionale Transformation der Braunkohleabbaugebiete. Für die wirtschaftliche Entwicklung der Region spricht sich das Team für die Entwicklung von gebietsspezifischen Strategien aus.

Auszug aus dem Erläuterungstext des Planungsteams

Der zum Teil enorme Bedarf an Wohnbauflächen sowie die weitere Notwendigkeit von Entwicklungsflächen für Gewerbe und Industrie setzen die siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Qualitäten der Region Köln/Bonn erheblich unter Druck. Angesichts der Zielkonflikte mit der Verkehrs- und Freiraumentwicklung kann die zukünftige siedlungsräumliche Entwicklung nicht wie bisher weitergeführt werden.

Wir schlagen eine Strategie vor, um die Vielfalt an Lebens- und Standortqualitäten für Mensch und Natur sowie die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der Region Köln/Bonn auch in Zukunft aufrecht zu erhalten und zu stärken. Diese Strategie erfordert ein Umdenken in mehrfacher Hinsicht bzw. einen „Perspektivenwechsel“ auf vier regionalen Handlungsebenen der räumlichen Entwicklung:

Perspektivenwechsel: Intensivieren, transformieren, konsolidieren!

Die vorhandenen regionalen Landschaften und Freiräume müssen vor einer weiteren Inanspruchnahme durch die Siedlungsentwicklung gesichert und als anpassungsfähige multifunktionale Räume gestaltet werden.

Entlang der großen Flüsse in der Region (u.a. Rhein, Erft und Sieg) befinden sich die stark urbanisierten Gebiete. Hier sollen die wertvollen Landschaften durch „grüne Konturen“ geschützt werden. Innerhalb dieser Konturen darf keine neue Zersiedlung stattfinden. Diese Landschaften sollen weiter als anpassungsfähige multifunktionale Räume qualifiziert werden. Hier gilt das Motto „intensivieren“. Die Ränder dieser Gebiete sind zudem attraktive Standorte für Siedlungsentwicklung. Darüber hinaus gilt es die Freiräume zwischen den Siedlungsstrukturen im Rheintal und im Bereich der Börde und Ville zu multifunktionalen „grün-blauen“ regionalen Parks weiterzuentwickeln.

Im Bergischen Land lautet das Motto „stabilisieren“: die Landschaft mit ihren zum Teil dicht bewaldeten Bereichen erfüllt eine wichtige Rolle als Naturraum, als Erholungsgebiet, als Fläche für die Land- und Forstwirtschaft sowie als Standort für die regionale Kaltluftproduktion und für die Wasserversorgung. Diese Funktionen gilt es in Zukunft zu stärken.

Einzigartig in der Region sind die Braunkohlabbaugebiete. Hier besteht die Aufgabe darin, die Landschaft auf das Ende des Kohleabbaus vorzubereiten. Die Abbaugebiete bieten große Potenziale als multicodierte Landschaften gestaltet zu werden, mit Raum für Wasser, Natur, Wohnen sowie Freizeit-, Gewerbe- und Logistikstandorte.

Perspektivenwechsel: Den Mobility-Mix fördern!

Unsere Hypothese ist [...], dass die geplanten Netzerweiterungen im MIV für die Zukunft ausreichen: noch mehr Straßeninfrastruktur für den MIV führt langfristig nur zu mehr Stau. Es muss vielmehr Ziel sein, den Ausbau mit umfassenden Strategien zur Stärkung der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (Angebotsverbesserungen im Umweltverbund sowie Förderung multimodale Mobilität durch Mobilitätsmanagement) voranzutreiben, damit die neuen Infrastrukturen nicht althergebrachte Gewohnheiten perpetuieren und damit die vorhandenen Probleme noch vergrößern. Neue Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollen statt der Automobilität vor allem die Multimodalität fördern und somit eine regionale Verkehrswende unterstützen.

Die heutige überörtliche Verkehrsinfrastruktur der Region bildet das Rückgrat der räumlichen Entwicklung. Insbesondere die Existenz eines leistungsfähigen Schienennetzes ist die Grundlage für Strategien für nachhaltigen regionalen Verkehr, seine Leistungsfähigkeit ist daher durch Erweiterung der Kapazitäten zu erhalten.

Eine Verteilung der Entwicklungsdynamik in der Region ohne Verbesserung insbesondere der kleinräumigen tangentialen Erreichbarkeiten im Umweltverbund wird in einer MIV-orientierten, nicht nachhaltigen Entwicklung resultieren. Wir schlagen daher vor, die vorhandenen radialen Strukturen durch tangentielle Strukturen im Sinne eines Rasters zu ergänzen. Ziel des Rasters ist es, die Vielzahl der in der Mobilitätsuntersuchung dokumentierten kleinräumigen Binnenverkehre in den Kreisen und Städten auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern zu können.

Ausgangspunkt einer Strategie für eine Lösung der regionalen Probleme im Bereich der Mobilität, sowohl für Personen als auch für Güter, sind die etablierten „drei V's“ – den Zielen einer integrierten Verkehrsplanung: (i) Vermeidung von Verkehr, (ii) Verlagerung auf verträglichere Verkehrsmittel, Routen und Zeiten sowie (iii) verträglichere Abwicklung des verbleibenden Verkehrs mit Blick auf Emissionen, Sicherheit und Effizienz.

Kurzfristig („übermorgen“) geht es angebotsseitig darum, vorhandene Potenziale im Bereich der Nahmobilität sowie des Radverkehrs im Entfernungsbereich bis ca. 10 Km konsequent zu nutzen. Mittelfristig sind die Umsetzung einer konsistenten, regionsweiten Infrastruktur für Nahmobilität und ÖV sowie neue Mobilstationskonzepte gefragt. Langfristig muss die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden, damit sowohl das Wachstum in Personenverkehr als auch im Güterverkehr aufgenommen werden kann. Auch Teile der RWE Werkbahntrasse können in der Zukunft für den Personenverkehr genutzt werden und dadurch sowohl bestehende als neue Wohnungsbau- und Gewerbegebiete erschlossen werden.

Perspektivenwechsel: Urbanität regional verteilen!

Regionalweit muss durch eine zielgerichtete Nachverdichtung für verschiedene Bevölkerungsgruppen und Unternehmen eine große Auswahl an urbanen Wohn- und Arbeitsstandorten entwickelt werden. Im Sinne eines „transport oriented development“ bieten hierfür insbesondere die Standorte in direkter Nähe zu bestehenden und geplanten ÖPNV-Knotenpunkten die größten Potenziale. In den von Bevölkerungsrückgang betroffenen Teilräumen der Region werden die wachstumsorientierten Instrumente nicht allein ausreichen. Zwar gilt es auch hier, die Ortskerne durch eine qualitätsvolle Innenentwicklung zu stärken. Jedoch sind zeitgleich – im Sinne einer „Gestaltung des Weniger“ – die Daseinsvorsorge in interkommunaler Zusammenarbeit neu zu organisieren (z.B. durch Bündelung) und die sozialen wie technischen Infrastrukturen nachfragegerecht zu flexibilisieren („on-demand“).

Eine zentrale Herausforderung bei der Nachverdichtung besteht [...] darin, den Bestand nicht nur baulich, sondern auch mit Blick auf die urbane Grünraumgestaltung und Mobilitätsinfrastruktur weiter zu entwickeln. Um die negativen Folgen einer Verdichtung (Versiegelung, Verkehrsaufkommen) von vornherein zu minimieren, gilt es – im Sinne einer „dreifachen Innenentwicklung“ – neben der Erhöhung der Bebauungsdichte und Nutzungsvielfalt (Diversifizierung), gleichzeitig das Grünvolumen quantitativ und qualitativ zu erhöhen sowie das Mobilitätsangebot vor Ort multimodal und klimagerecht zu optimieren. Die Qualität verdichteter Siedlungsstrukturen liegt in unseren Augen primär in der Qualität der Freiräume sowie in der Erschließungslagegunst innerhalb der Region.

Es besteht [...] ein weitgehender Konsens darüber, dass das Wachstum der Region nur mit einer weiteren Verdichtung

bewältigt werden kann. Eine regionsweite Verständigung über das „Wie“ dieser Verdichtung – verknüpft mit einer entsprechenden regional abgestimmten Programmatik – findet jedoch kaum statt. Daher sollte aus unserer Sicht für die „dreifache Innenentwicklung“ für die verschiedenen Teilräume in der Region ein „regionaler Dichte-Kodex“ formuliert und von den Mitgliedskommunen als allgemeingültige Richtlinie berücksichtigt werden.

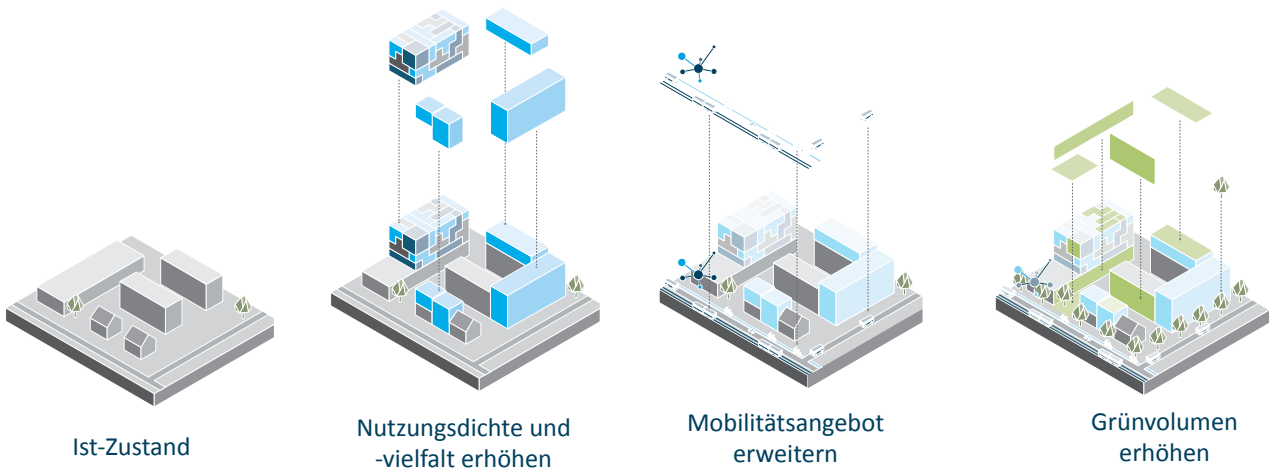
Perspektivenwechsel: Gewerbeflächen gebietsspezifisch entwickeln!

Statt für die ganze Region eine pauschale Strategie zur Sicherung und Erweiterung von Gewerbeflächen anzustreben, müssen für Teilräume maßgeschneiderte Strategien entwickelt werden, die auf gebietsspezifischen Aspekten basieren, wie Verkehrs- und digitale Infrastruktur, Bezug zu anderen Nutzungen und Verfügbarkeit von Flächen. Aufgrund der regionalen Unterschiede, schlagen wir vor, folgende gebietsspezifische Strategien zu entwickeln:

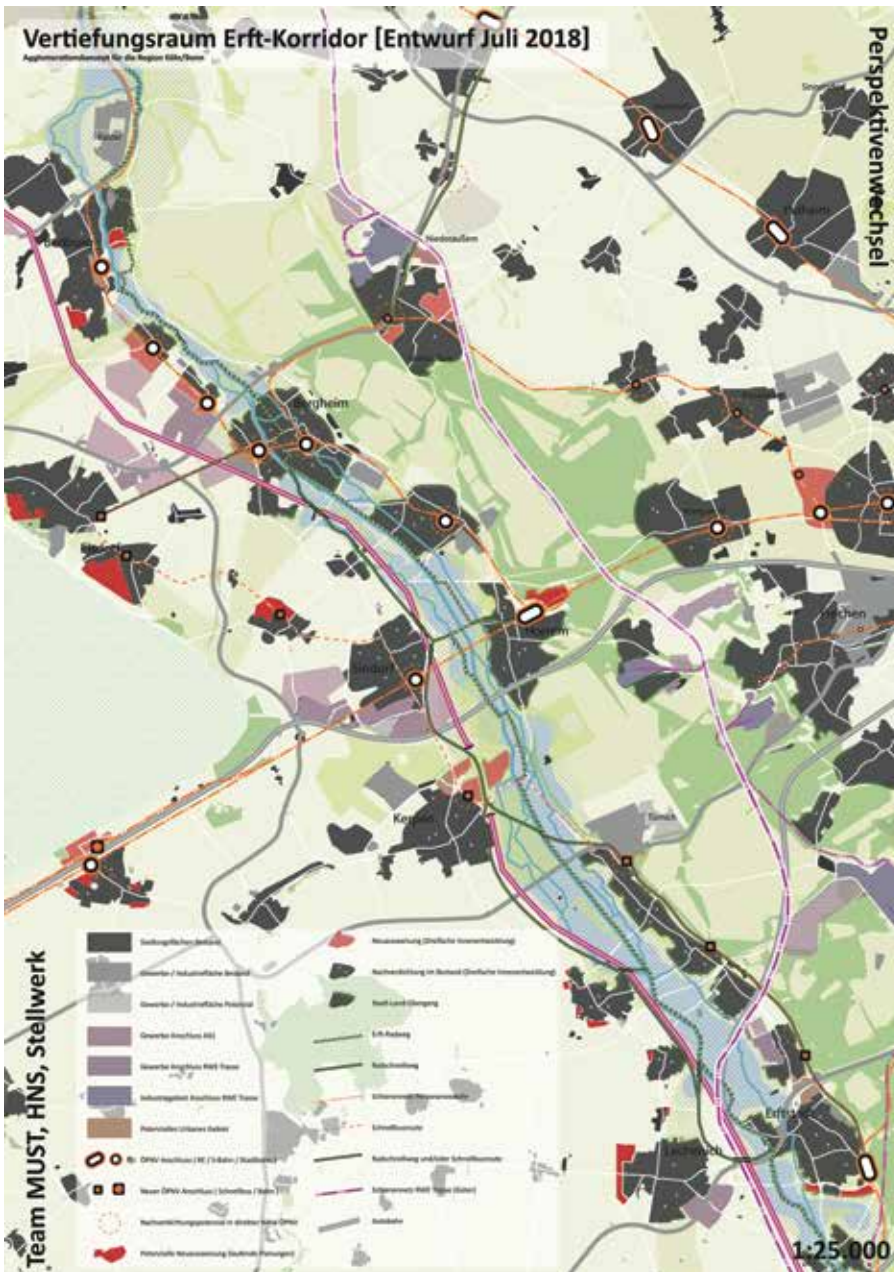
- Bestehende Gewerbegebiete in Siedlungsräumen nachverdichten oder als „Urbane Gebiete“ entwickeln
- Neue und Erweiterungsflächen für Gewerbe-/Industriegebiete im Erft-Korridor ausweisen
- Vorhandene Industriestandorte sichern und nachhaltig modernisieren
- Hafenterminals am Rhein intensivieren
- Neue Gewerbeflächen im Bergischen Land innerhalb der Kommunen zur Verfügung stellen

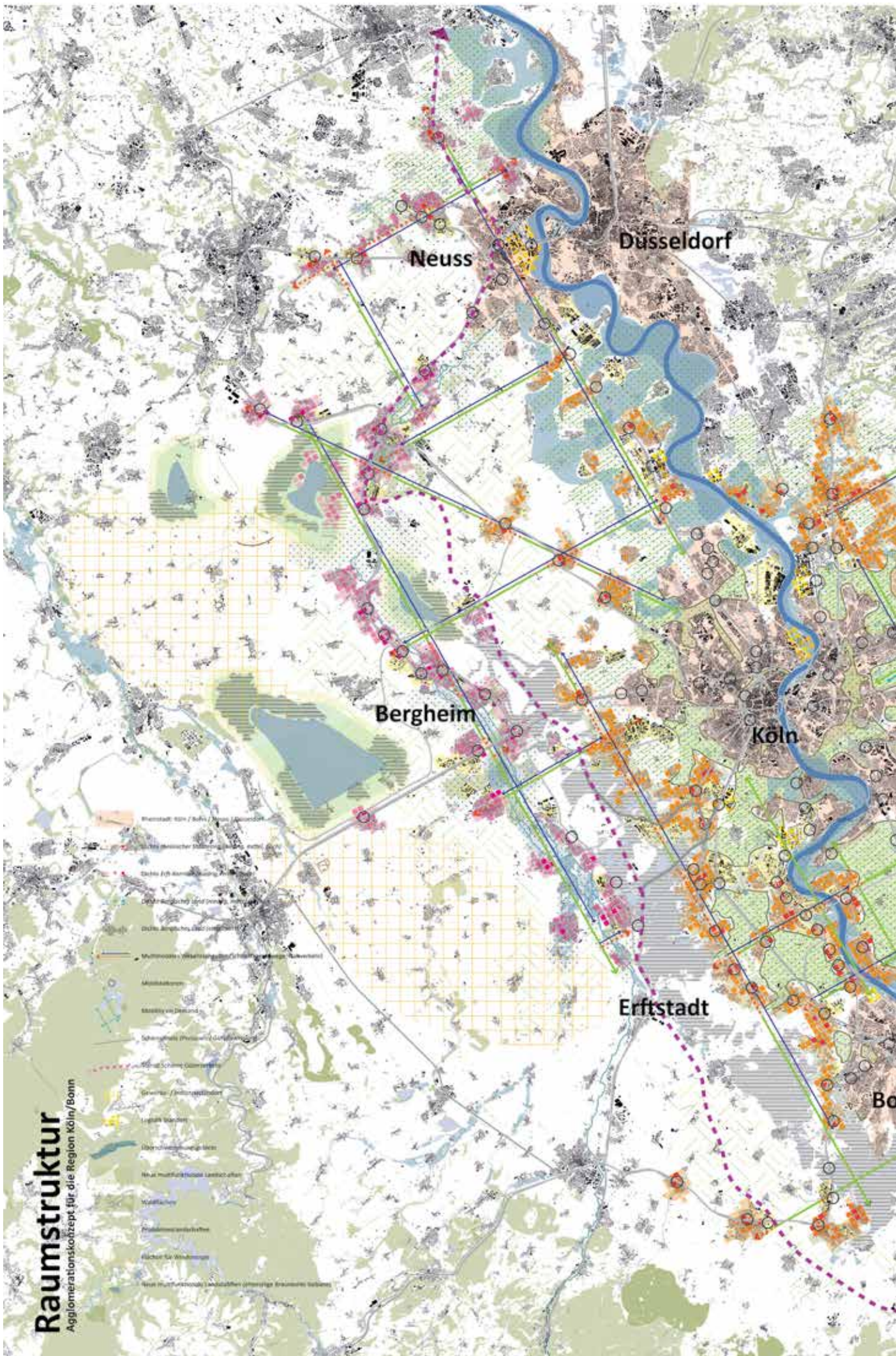


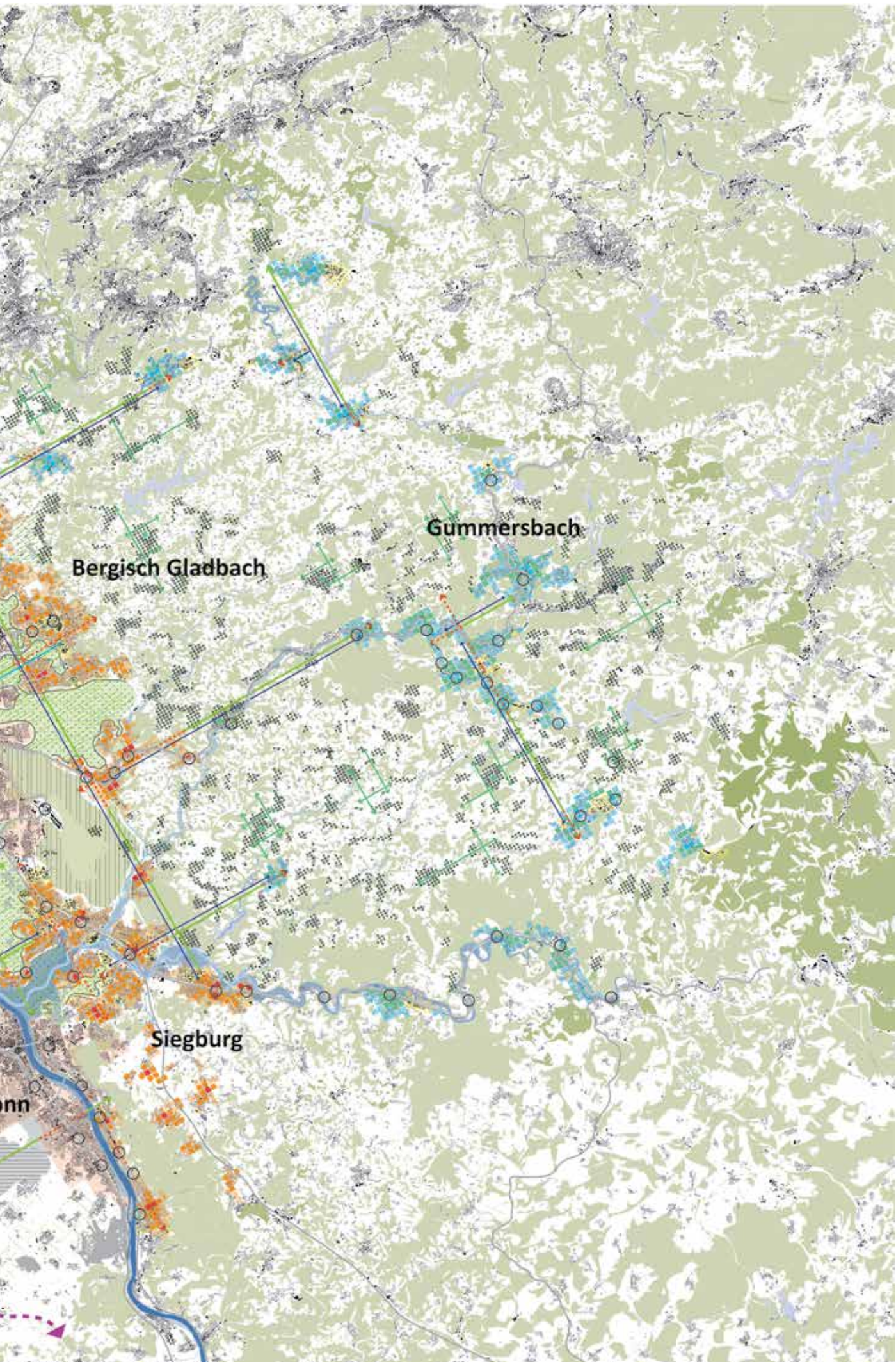
Probeentwurf „dreifache Innenentwicklung“: Wesseling Urfeld



Prinzip der dreifachen Innenentwicklung







TEAM ORANGE EDGE

orange edge

Prof. Dr. Stefanie Bremer / Henrik Sander / Moritz Schneider / Jonas Becker

Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Dominik Geyer / Ursula Mölders

Arup Deutschland GmbH

Gereon Uerz / Stefanie Schemel



Ansätze und Kernaspekte des Teams

Die aktuellen Herausforderungen der Region wurden vom Team frühzeitig im Kontext der Megatrends Urbanisierung, Digitalisierung und neue Mobilität betrachtet, verbunden mit der Frage, wie diese die räumliche Entwicklung der Region beeinflussen werden, aber auch, welche neuen Potenziale sich hieraus für die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung ergeben. Als Leitbild für die Region Köln/Bonn formuliert das Team eine Weiterentwicklung der „dezentralen Konzentration“ hin zum Prinzip der „dezentralen Agglomeration“, also kleineren, dezentral organisierten Unterräumen innerhalb der Agglomeration Köln/Bonn, die als Ebene des gemeinsamen und interkommunalen Austauschs auftreten und im Sinne eines Governance-Ansatzes organisiert sind. Die interkommunale Zusammenarbeit in den „Agglomerationsunterräumen“ auf Basis einer autarken Local-Governance-Strategie soll nicht zentral vorgegeben werden, sondern spezifisch aus den jeweiligen kommunalen Planungszielen im regionalen Kontext entstehen und so „Win-Win-Situationen“ für alle in der Region erzielen. Dieser Ansatz ermöglicht eine gleichzeitige Entwicklung von Wohnen und Arbeiten in allen Kommunen der Region, um die raumfunktionale Trennung von Wohnen und Arbeiten mit den damit einhergehenden Pendlerbewegungen zu reduzieren. Wesentlich ist hierfür die enge Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten, die infrastrukturellen Anbindungen sowie die Herstellung eines grünen Grundgerüsts in der Region. Zur Belegung des Ansatzes der Agglomerationsunterräume hat das Team im Rahmen einer thematischen Vertiefung mögliche Handlungsfelder überprüft.

Ein weiteres wesentliches Element des Konzeptes bildete die Zielsetzung „Staufrei 2040“. Auf raumstruktureller Ebene soll hierfür der öffentliche Verkehr als Orientierungspunkt der Zukunftsentwicklung gestärkt werden, in dem eine Erweiterung der schienengebundenen radialen und konzentrischen Netzstruktur erfolgt. Zudem hat das Team ein Simulationsmodell aufgebaut, mit dem die gegenseitige Beeinflussung der Dimensionen „klassische Infrastrukturplanung“, „effiziente Infrastruktur“, „neue Sharingangebote“ und „integrierte Bauleitplanung“ auf die Verkehrskapazitäten exemplarisch dargestellt wurden.

Auszug aus dem Erläuterungstext des Planungsteams

Unser Konzept verfolgt die Strategie einer dezentralen Agglomeration als Weiterentwicklung des Prinzips der dezentralen Konzentration und als Antwort auf Sub- und Dewurbanisierungstendenzen, den damit einhergehenden „Urban sprawl“ und die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur.

- Innerhalb des großen Agglomerationsraums werden kleinere, dezentrale Agglomerationsunterräume geschaffen, innerhalb derer sich die Kommunen bei der Bereitstellung von Funktionen unterstützen, die eine einzelne Kommune nicht übernehmen oder ausfüllen kann. Die Agglomerationsunterräume bilden die engeren raumfunktionalen Zusammenhänge einiger Kommunen innerhalb der Region ab. Auch in den Bereichen Wohnen und Arbeiten können diese Agglomerationsunterräume erste organisatorische Austauschebenen sein, wenn die Bedarfe besser regional zu organisieren sind.
 - Jede Kommune im ländlichen Raum innerhalb des Agglomerationsraums wird in ihren Grundfunktionen Wohnen und Arbeiten gestärkt. Jede Kommune erhält Korridore zur Entwicklung. Ländliches und dörfliches Wohnen wird als Qualitätsstandard in der Region neu verankert. Leben und Arbeiten auf dem Land wird durch Mobilitätsangebote des Umweltverbundes und ein modernes Mobilitätsmanagement attraktiv gemacht.
 - Zweites übergeordnetes Prinzip ist die Parallelität der Entwicklung in den Grundfunktionen Wohnen und Arbeiten, konkret: Wenn in einer Kommune neue Gewerbeflächen entwickelt oder Gewerbeansiedlungen
- realisiert werden, sollen parallel auch entsprechende Wohnangebote ermöglicht werden und umgekehrt. Mit dem Ziel, bestehende Pendlerbewegungen zu reduzieren und neue Pendlerströme zu verhindern, soll die raumfunktionale Trennung von Wohnen und Arbeiten aufgebrochen werden. Das bedeutet eine Abkehr von der extremen räumlichen Arbeitsteilung hin zu einer integrierten Arbeitsteilung.
- Ein sehr wichtiger Aspekt für die regionale Entwicklung im Agglomerationsraum ist die Sicherung und Qualifizierung der Landschaftsräume. Der Agglomerationsraum soll durch das Prinzip der strategischen Durchgrünung bestimmt werden. Es werden klare Landschaftsräume mit erkennbaren Konturen definiert, entwickelt und sie bleiben unantastbar. Diese Landschaftsräume bilden ein stabiles grünes Grundgerüst für den Agglomerationsraum. Der Zersiedelung wird entgegengewirkt.
 - Unser Motto lautet daher: Entwicklung wird aus den verschiedenen Heimaten und aus den Landschaften der Region heraus gedacht – die Entwicklung soll so gesteuert werden, dass alle Menschen, egal ob Stadt oder Land, die Chance bekommen, eine emotionale Bindung zu ihrer Heimat aufzubauen, sprich: Heimat zu empfinden und das, weil alle ihre Basis-Ansprüche an Wohnen, Arbeiten und Bildung gut abgedeckt und mit dem Umweltverbund zu erreichen sind.

Eine Region wird staufrei

Bei der Mobilitätsentwicklung gilt die Devise: Staufrei 2045+. Dazu wird intensiv in eine neue schienengebundene, sowohl radiale als auch konzentrische Netzstruktur investiert. Es entsteht ein belastbares Netz, das flexibel auf Störfälle reagieren kann und damit die Region krisenfester macht. Innerhalb des Teams entwickelt orange edge ein einfaches Simulationsmodell, um Wechselwirkungen zwischen Siedlungsraum und Verkehr darstellen zu können. So kann abgeschätzt werden, ob durch eine Kombination von Maßnahmen aus unterschiedlichen Fachbereichen (Stadtplanung, Verkehrsplanung, Ordnungspolitik, Management) und auf unterschiedlichen Handlungsebenen (Stadt, Region, Land, Bund, Private) eine dauerhafte Lösung des Verkehrsproblems in der Region Köln/Bonn machbar wird.

Integrierte Arbeitsteilung

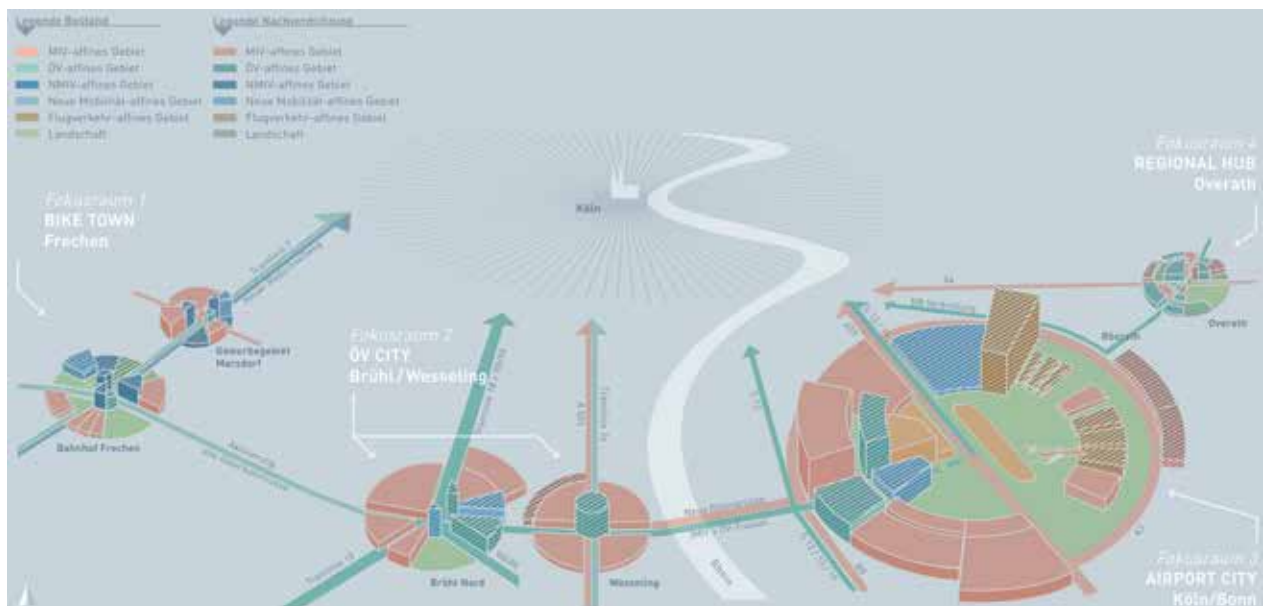
Ziel muss es sein, die teils extreme regionale Arbeitsteilung zugunsten einer integrierten Arbeitsteilung aufzulösen und eine erhöhte Funktionsdiversität anzubieten. Um regionale Parallelen und die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen zu stärken, müssen existierende Strukturen miteinander verknüpft werden. Interkommunale Zusammenarbeit, die Abstimmung im Bereich der Flächenentwicklung und bisher nicht vorhandene Förderkulissen für die interkommunale Zusammenarbeit müssen gemeinsam erarbeitet, abgestimmt und überregional gefordert werden.

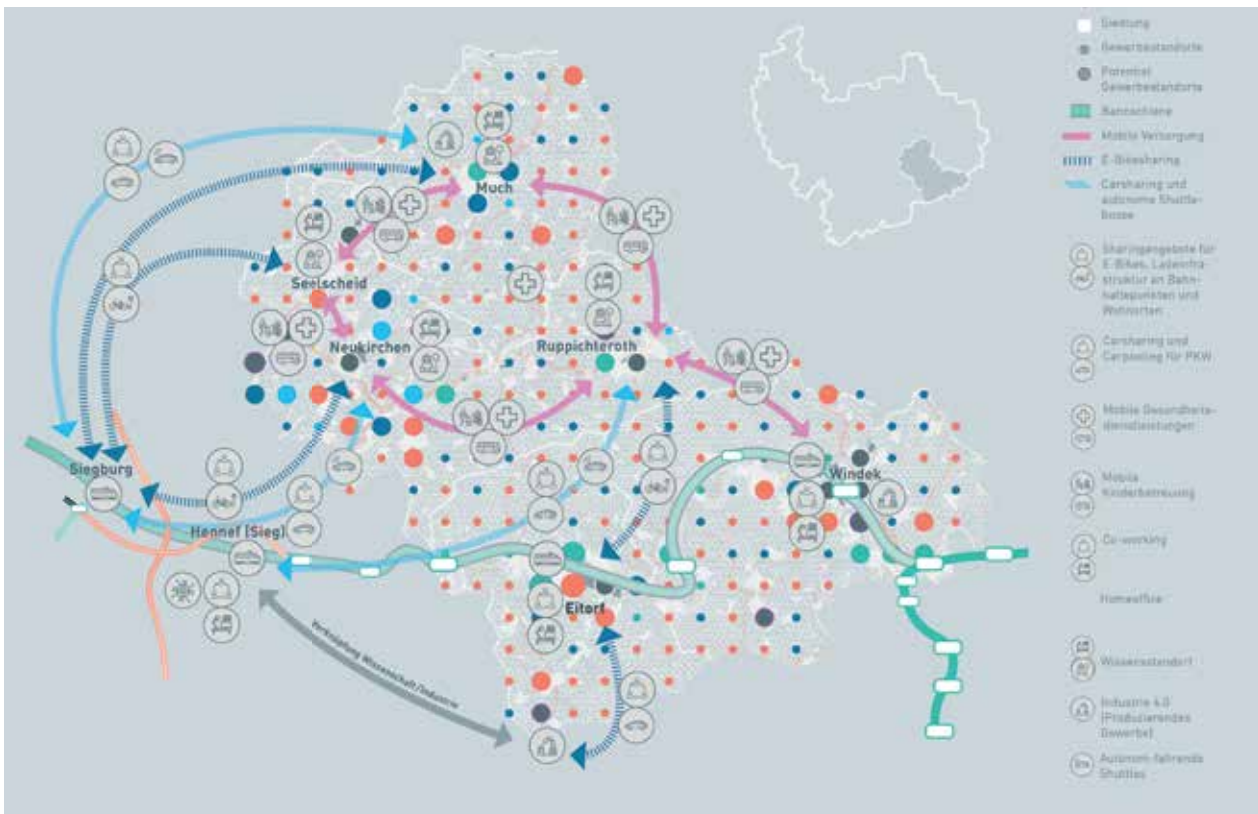
Local Governance

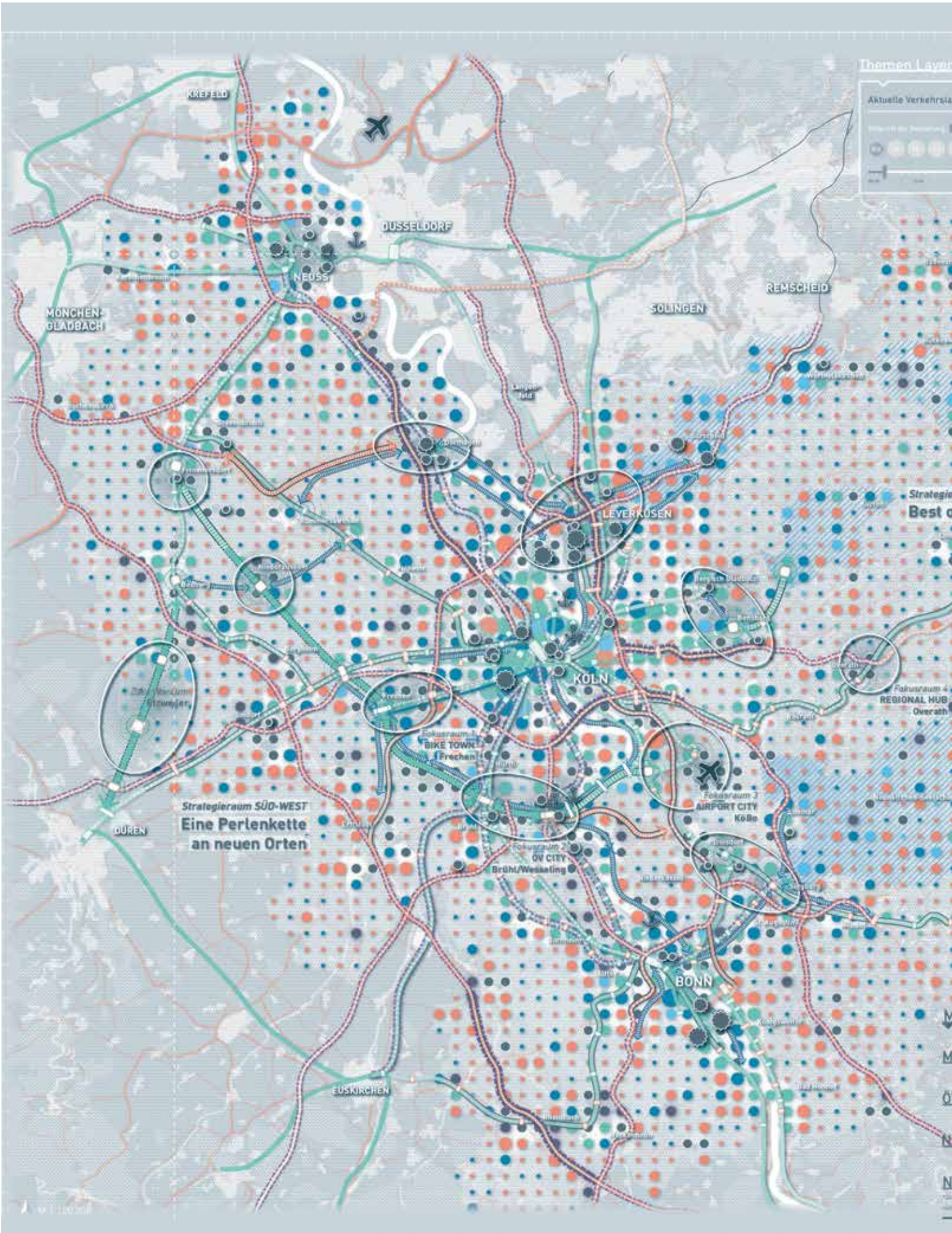
Kooperationen zwischen Städten und Gemeinden sind genauso aus regionaler Kohärenz wie aus wirtschaftlicher Effizienz zielführend. Diese Zusammenarbeit kann und soll nicht zentral vorgegeben werden. Vielmehr soll es eine Gesamtstrategie geben, welche aus den jeweiligen kommunalen Planungszielen im regionalen Kontext entsteht. Die kommunale Planungshoheit bleibt unangefochten. „Win-Win-Situationen“ können so für alle in der Region erzielt werden.

Flächenentwicklung

Flächenbedarfe werden über ein zwischen den Kommunen abgestimmtes Entwicklungsprogramm entwickelt. Größenordnung, Reihenfolge und Profil sind so aufeinander abgestimmt, dass sich die Flächen gegenseitig ergänzen und nicht konkurrieren. Die Nutzungsarten sind so aufeinander abgestimmt, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen entstehen kann.









Die Region Köln / Bonn

Staufrei 2045+

Das Stauproblem kann gelöst werden. Gemeinsam als Region. Nur gemeinsam!

Die Region Köln / Bonn bekommt ein maßgeschneidertes Konzeptpaket: Maßnahmen aus dem Bereich Infrastrukturbau, effiziente Verkehrssteuerung und integrierte Bauleitplanung werden kombiniert, neue Mobilitätsangebote kommen hinzu. Dadurch kann der Stau in der Region abgebaut werden.

Kennzahlen der Region 2045+

Einwohner	3.85 Mio.
Pfandkoeffizient	<12km
CO2 Emissionen	2.7kg / Person

Dabei bilden sich zwei zentrale Strategieräume heraus: Die süd-westlich von Köln verlaufende Güterbahntrasse wird zu einem interkommunalen Entwicklungsraum ausgebaut. Auf die alten Güterbahntrassen kommt eine neue, effiziente ÖV-Trasse. An ihr reihen sich starke Orte, die auf die Mobilitätskulturen der Menschen ausgerichtet sind (s. Verteilung, Integrierte Bauleitplanung). Im nord-östlichen Strategieraum „Best of New Mobility“ wird erprobt, ob durch eine auf Mischgebiete ausgerich-

tete Nachverdichtung und eine umfassende Mobilitätskampagne (u.a. Trip-Sharing) das Verkehrszukommen verträglich abgebaut werden kann.

So erhalten die Menschen mehr Optionen. Sie entscheiden. Wegelängen und Fahrtzeiten werden kürzer. Der Stau und die Verkehrsbelastungen nehmen ab.

Mobilität bleibt. Stau geht.

Vertiefung: Maßnahmenregler Mobilität

Nur durch die Kombination von verschiedenen Maßnahmenpaketen (Reglern), mit vielfältigen Ansatzpunkten und Wirkungsweisen, kann das Ziel einer staufreien Region erreicht werden.

gewendet werden. So wird mit dem Modell beispielsweise eine Effizienzsteigerung der Infrastruktur auf ca. 70% des Gesamtstreckennetzes (BAB + ÖV-Trassen) berechnet. Hier kann mit fokussierten Maßnahmen z.B. der Digitalisierung großes Kapazitätspotential aktiviert werden (vgl. Hessen Mobil 2019: Effizienzsteigerung BAB um 20-25%).

Die aufgezeigten Einzelmaßnahmen der Regler zeigen nicht allumfassend die zur Verfügung stehenden Maßnahmen. Die Auswahl stellt die aus Sicht der Fachplaner besonders wirksamen Maßnahmen zur Problembewältigung und zur Erreichung des Ziels einer staufreien Region dar.

Legende Maßnahmenregler 2045+

Klassische Infrastrukturplanung

Anwendung auf lineare Infrastrukturen (km)



Effiziente Infrastruktur

Anwendung auf lineare Infrastrukturen (km)



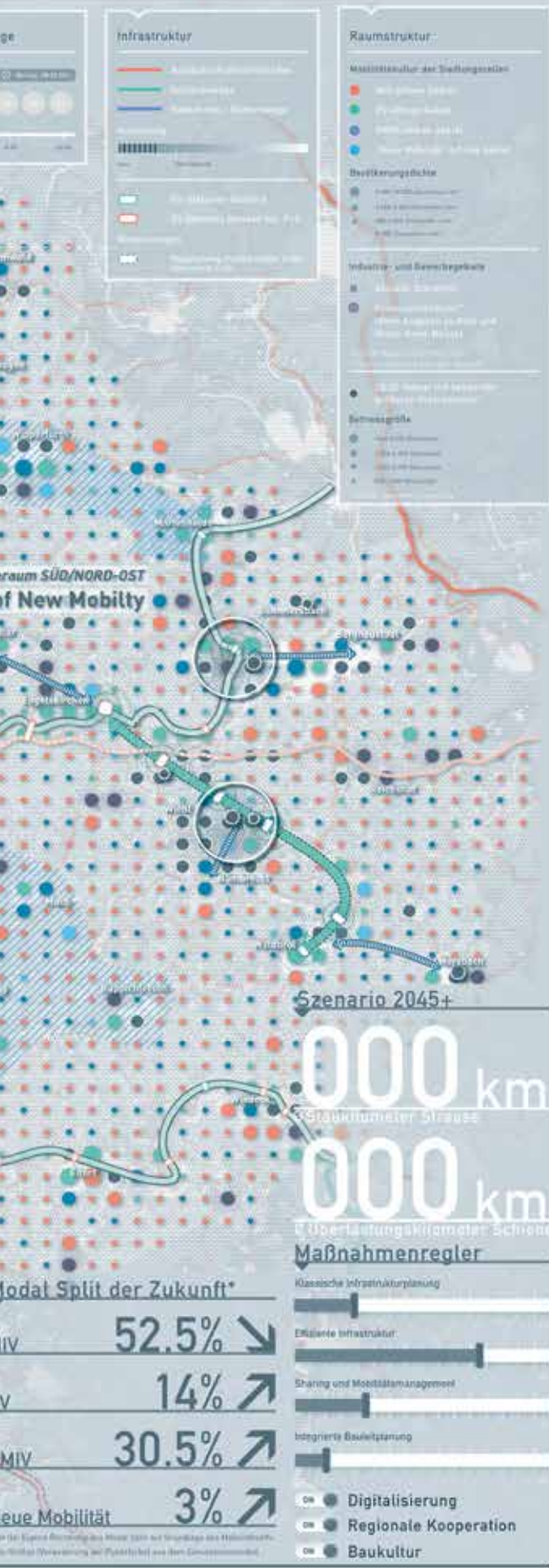
Sharing und Mobilitätsmanagement

Anwendung auf lineare Infrastrukturen (km) + Beeinflussung der Punktfarbe (Mobilitätsaffinität)



Integrierte Bauleitplanung

Mobilitätsaffinität



TEAM URBANISTA

urbanista

Dr. Julian Petrin / Tristan Lannuzel

Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH

Robin Winogron

ARGUS Stadt und Verkehr GmbH

Christian Scheler

bureau für Raumentwicklung

Dr. Markus Nollert

Andreas Nütten



Ansätze und Kernaspekte des Teams

Das Team geht von der Frage aus, wie die Zukunftsfähigkeit der Region mit ihren statischen Strukturen und dynamischen Prozessen sowie den aktuellen Trends und Herausforderungen gesichert werden kann. Das Team begegnete dieser Herausforderung insbesondere mit drei untereinander stark verknüpften Ideen.

Zunächst stellt das Strukturkonzept den Gedanken in den Vordergrund, dass die Region ihre polyzentrische Ausrichtung stärken und die Arbeitsteilung aktiver organisieren sollte. Dabei geht es einerseits um die Entlastung der metropolitanen Kerne und andererseits um das metropolitane Versprechen zur „Stadtwerdung“ der Kommunen und Städte im Umland der Rheinschiene. Hierfür formuliert das Team ein polyzentrisches System aus hierarchisierten Knoten, die Träger einer nachhaltigen Entwicklung werden und für die Organisation des prognostizierten Wachstums notwendig sind.

Die Forderung wird unterstützt von dem starken Bild der „Rheinischen Leiter“, die zunächst als neues verkehrliches und polyzentrales Denkmodell von „Sprossen“ und „Holmen“ die überregionale An- und Durchbindung sowie innere regionale Erschließung optimieren soll. Die „Rheinische Leiter“ zieht aber auch Rückschlüsse zur zukünftigen und nachhaltigen Siedlungsentwicklung in der Region und kann den Blick auf die Landschaftszüge zwischen den Holmen und Sprossen lenken. Die Erarbeitung von „Nicht-Bebauungsplänen“ soll u.a. für eine Sicherung und Entwicklung von Freiräumen in der Region beitragen. Als dritter Kernaspekt kann die Ausgestaltung von „Raumschaften“ beschrieben werden. In „Raumschaften“ schließen sich, beim Team exemplarisch durch die Betrachtung des ländlichen Raums im Bergischen Land vertiefend dargestellt, Kommunen und Gemeinden unterschiedlicher Größenordnungen und Funktionen zusammen und bilden eine arbeitsteilig organisierte Gemeinschaft, die sich von der bisher vorherrschenden Ausrichtung auf die Rheinschiene emanzipieren können.

Auszug aus dem Erläuterungstext des Planungsteams

Wir möchten dem Bild des metropolitanen „Dreigestirns“ eine überlagernde Raumstruktur zur Seite stellen, die eine neue Lesart und Ordnungsidee in den Raum einführt: die „Rheinische Leiter“. Die Leiter ergänzt das polyzentrische System der Region um ein System von Entwicklungsräumen und führt dabei neue Zentren ein.

Polyzentrische Entlastung der metropolitanen Kerne

Das Bild der Leiter ist keine Abkehr von der Strahlkraft der metropolitanen Kerne. Vielmehr ist es eine entlastende und stabilisierende Struktur, die ein polyzentrisches Wachstum fördert. Sie ermöglicht es den metropolitanen Kernen, sich auf ihre Herausforderungen zu konzentrieren und verteilt den Wachstumsdruck auf mehrere Schultern. Um dies zu erreichen, werden den metropolitanen Kernen weitere Ebenen von Städten zur Seite gestellt, die neben der Übernahme von Funktionen für ihr Umland insbesondere neue Angebote für urbane Lebensstile in der Region bereitstellen sollen.

Die Einführung des polyzentrischen urbanen Systems hat auch das Ziel, das „metropolitane Versprechen“ der Region zu stärken. Dieses Versprechen beinhaltet, den Bedürfnissen einer wachsenden Anzahl von Lebensstilen auch weiterhin gerecht werden zu können – und zwar nicht nur in den metropolitanen Kernen, sondern in der gesamten Region. Die neuen Zentren müssen sich daher so entwickeln, dass sie Angebote für eine große Spannweite von Lebensstilen machen können, und dies gelingt eigentlich nur in dichten, gemischten und urbanen Umfeldern. Zentrum zu sein oder werden zu wollen, bedeutet somit auch eine klare Verpflichtung zur „Stadtwerdung“.

Die „Rheinische Leiter“

Die vorgeschlagene polyzentrische Struktur besteht aber nicht nur aus neuen Kernen der Siedlungsentwicklung, sondern ist verbunden mit einem neuen Denkmuster für den Ausbau und die Bedeutung von Längs- und Querverbindungen. Die „Rheinische Leiter“ überlagert bewusst die bestehende radiale Ausrichtung der Infrastrukturen von den metropolitanen Kernen aus und bietet ein ergänzendes System von Querungen und Tangentialverbindungen. Diese Struktur wirkt wie eine Leiter:

- Die Holme sind parallel zum Rhein verlaufende Stränge aus Infrastruktur und Siedlung. Sie liegen an den bedeutsamen europäischen und innerdeutschen

Verkehrsströmen im Personen- und Güterverkehr und haben unter anderem auch die Aufgabe, die bestehenden Transit-, Quell- und Zielverkehre durch die Region zu leiten und die Verkehrsgunst auch für die Entwicklung der Gesamtregion bestmöglich zu nutzen.

- Die Sprossen stärken die Vernetzung zwischen den Holmen und eröffnen weitere und differenzierte Raumbezüge. Fast alle Sprossen queren den Rhein und füllen damit auch die Lücken zwischen den bestehenden Querungsmöglichkeiten des Rheins. Sie sind primär dem ÖPNV und den Angeboten des Langsamverkehrs (Fahrrad- und Fußverkehr) vorbehalten. Auf diese Weise sollen die Wegeverbindungen zwischen den neuen Wachstumspolen verbessert und der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr erhöht werden.

Die „Rheinische Leiter“ [...] kann ein wirksames Instrument zur Steuerung der Siedlungsentwicklung der gesamten Region sein. Neben der Verdichtung und Erweiterung der urbanen Siedlungsstrukturen liegen an bestehenden und neuen Verbindungen Potenziale, multimodal gut erschlossene Gebiete zu verdichten oder in Ausnahmefällen auch neu zu bauen. Ein großes Verdichtungspotenzial stellen dabei die Umgebungen bestehender S-Bahn- und Regionalverkehrshalte dar.



Das polyzentrische System – zusammen neue Aufgaben übernehmen

Für die nachhaltige Entwicklung und die Organisation des prognostizierten Wachstums ist eine neue Hierarchie der Knoten notwendig. Diese hat weniger mit der Zuteilung von Funktionen zu tun, wie bei Christaller oder der derzeit vorherrschenden Vorgehensweise der Landesplanung, sondern mit ihren Begabungen und der Übernahme von Aufgaben. Ziel der Entwicklung der Knoten (Metropolitane Kerne, Kernstädte, urbane Kandidaten und regionale Zentren, Entwicklungsanker, Dörfer und Gemeinden sowie Hofschaften und Weiler) soll es sein, die Gesamtregion zu stärken.

Die skizzierten Funktionen und Aufgaben der Knoten stellen einen zentralen Baustein einer integrierten und regionalen Wachstumsstrategie dar. Diese soll die erwartete Zuwanderung in die Region bestmöglich auffangen und für eine differenzierte Entwicklung nutzen können. Das Hauptaugenmerk liegt dabei

- auf der Entlastung der metropolitanen Kerne bei der Bereitstellung urbaner Angebote,
- der Vermeidung und bestmöglichen Integration von neuem Verkehr,
- den Entwicklungsmöglichkeiten von ländlicheren Regionen
- und der massiven Förderung interkommunaler Zusammenarbeit und Aufgabenteilung.

Angesichts der bestehenden Siedlungsdichten in der Region können und müssen sich viele Siedlungsgebiete nach innen entwickeln. Ein Großteil des Einwohnerzuwachses ist daher durch Transformation bestehender Siedlungsgebiete aufzufangen. Dies ist eine große Herausforderung. In der Restriktion der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete liegt aber auch die Chance, an vielen Stellen den möglichen Siedlungsdruck für eine Qualifizierung, Weiterentwicklung aber auch eine Reparatur der Siedlungsstruktur zu nutzen.

Die Raumschaft „Bergisches Land“

Unser Ansatz zielt darauf ab, dem zentralen Bergischen Land eine Entwicklungsmöglichkeit zu bieten, die die unterschiedlichen Begabungen des Raums aufnimmt und die Emanzipation von der Rheinschiene stärkt. Dies bedarf einer neuen Form der Zusammenarbeit, für die wir den Begriff der „Raumschaft“ benutzen. Die „Raumschaft“ ist eine räumlich zusammenhängende Gemeinschaft von Kommunen und Gemeinden, die gemeinsam eine bestmögliche Entwicklung konzipieren und verhandeln.

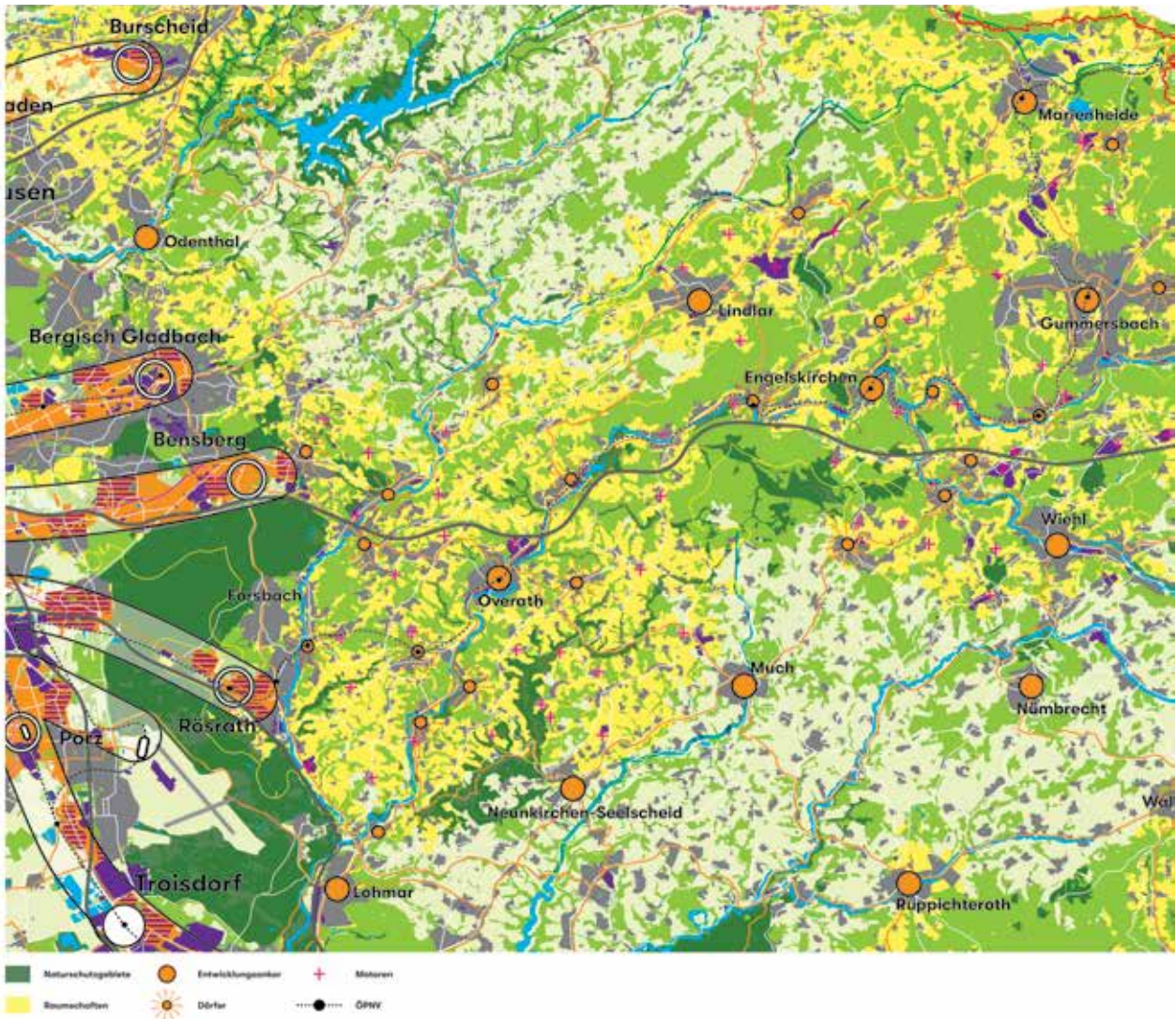
Die Raumschaften bestehen aus einem Netzwerk aus mindestens einem interkommunalen Zentrum, Entwicklungsankern, Dörfern, Hofschaften und Motoren, eingebettet in eine Kulturlandschaft. Ihre gemeinsamen Ziele sind es:

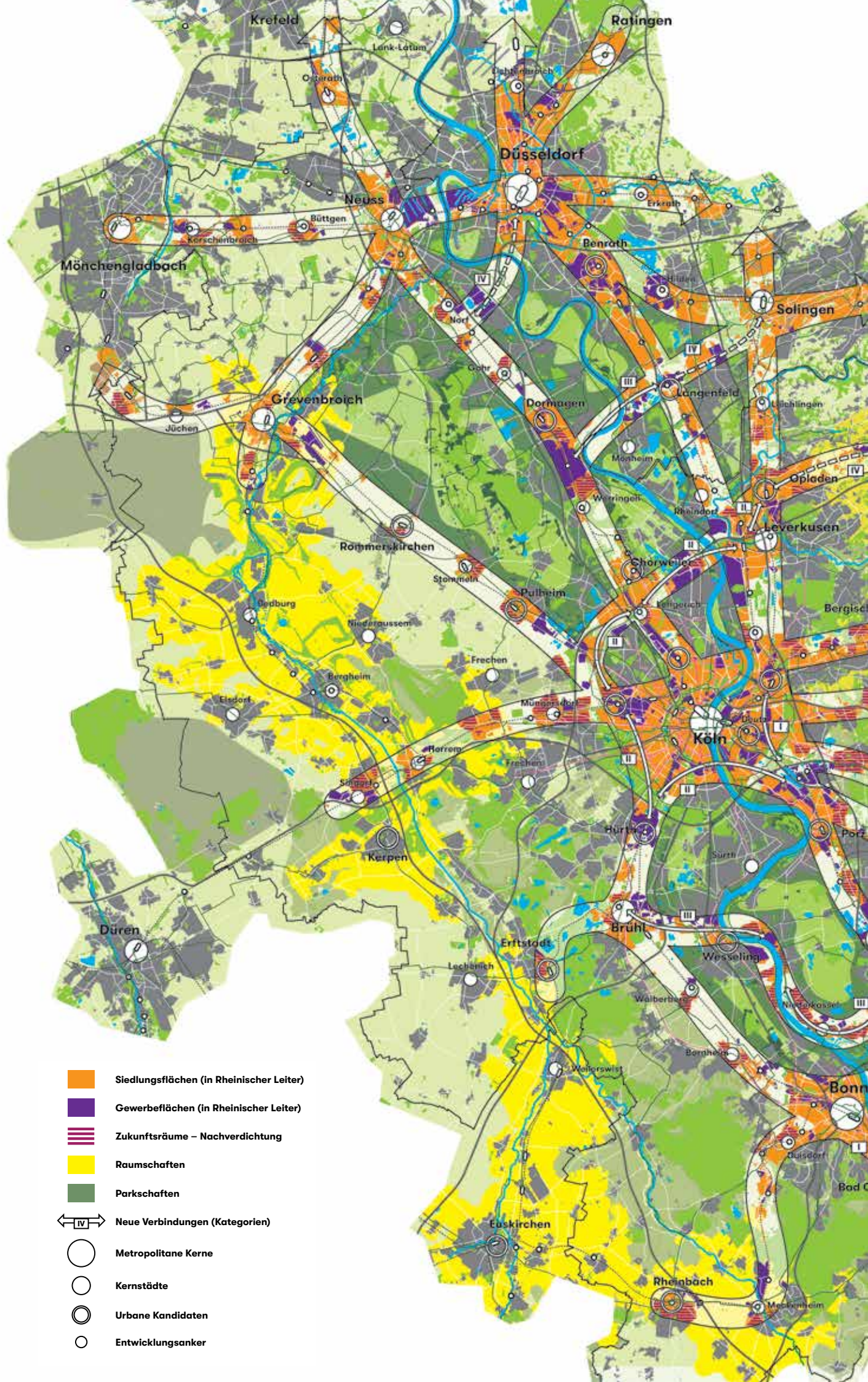
- die Entwicklung zu stabilisieren und Wachstum nachhaltig zu strukturieren,
- die innere Kooperation zu etablieren und zu stabilisieren,
- den Modal-Split zu verbessern und Weglängen zu reduzieren sowie
- Pendlerstrukturen und -druck auf die Rheinschiene zu verringern.

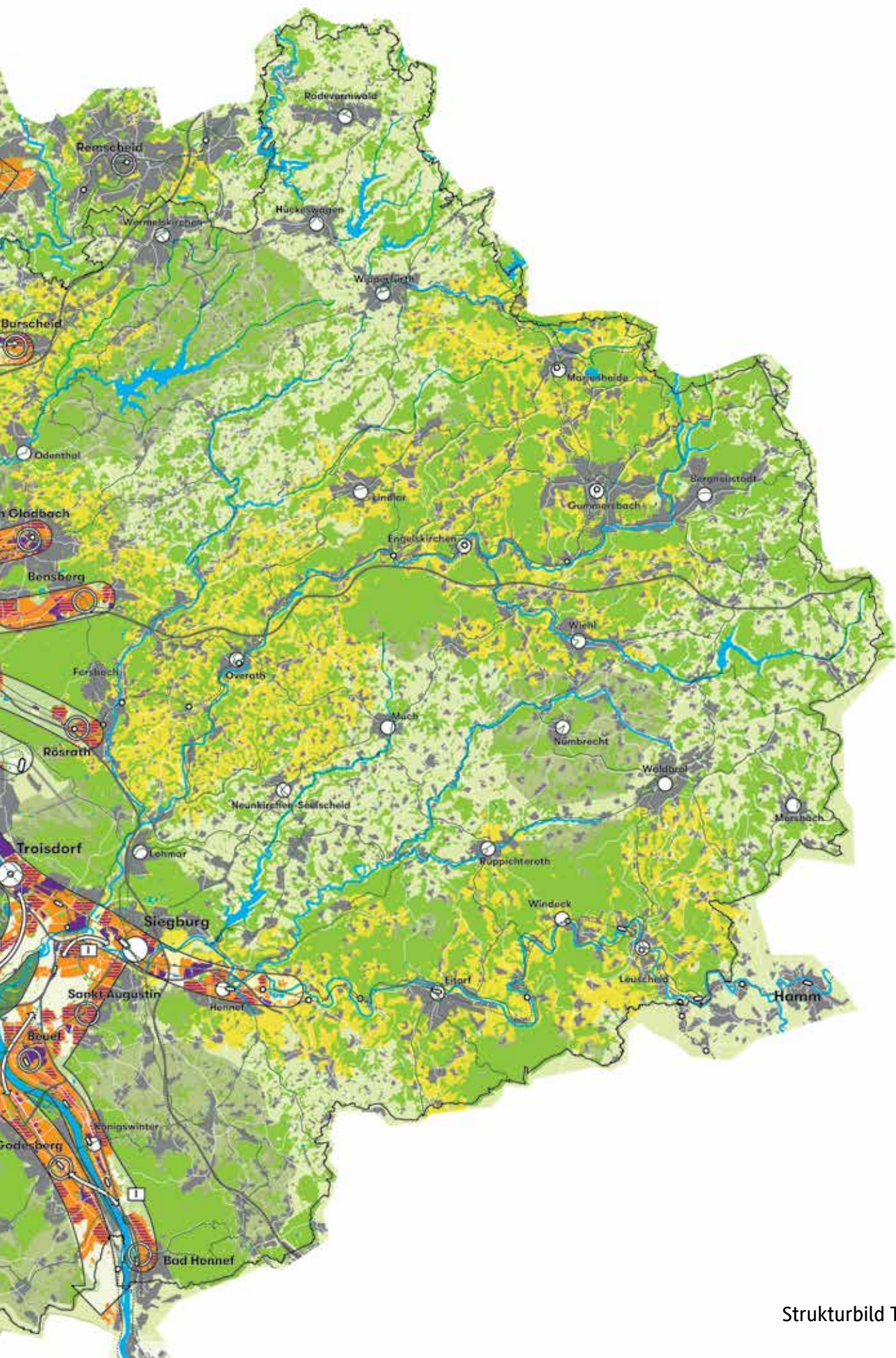
Auch in den Raumschaften gilt das Prinzip der „Innen- vor Außenentwicklung“ – vielleicht noch mehr als in der Rheinschiene. Gleichzeitig soll sich die Raumschaft aber prinzipiell frei entwickeln können, unter zwei Voraussetzungen:

- Die Entwicklung führt zu einer Anreicherung von Funktionen und Angeboten und nicht zu weiteren monofunktionalen Gebieten
- Die Anzahl der Pendler in die Rheinschiene wird nicht signifikant erhöht

Das wichtigste Prinzip der Entwicklung der Raumschaft ist eine neue Form der Subsidiarität und Zusammenarbeit. Die Gemeinden und Städte der Raumschaft übernehmen die Aufgaben, für die sie die entsprechende funktionale Begabung haben und ihrem Umfeld damit bestmöglich nutzen. Diese Aufgaben werden gemeinsam verhandelt und respektiert. Die Träger der Entwicklung der Raumschaft sind die Netzwerke der Entwicklungsanker und ihrer Kooperationsräume. Diese versorgen ihr Umland mit besonderen Wohnangeboten, neuen Formen der Dichte, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten.







TEAM VAN DE WETERING

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Han van de Wetering / Carmen Baumann

mrs partner AG

Michel Schuppisser

ASP Landschaftsarchitekten AG

Kaspar Hartmann



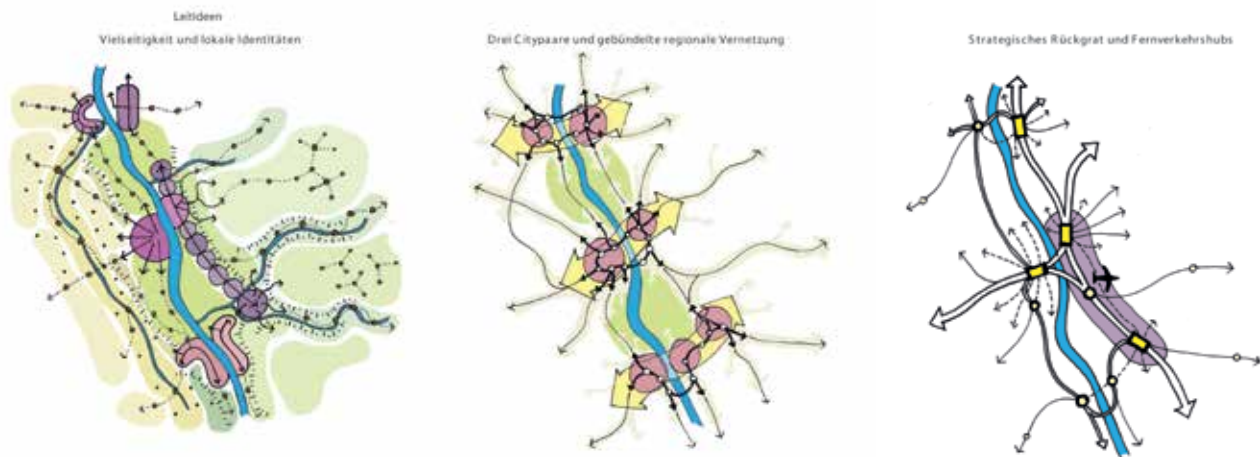
Ansätze und Kernaspekte des Teams

Die Basis für das Strukturkonzept bilden für das Team fünf Leitideen, die aus einer umfangreichen Analyse und Auseinandersetzung mit der Genese der Region abgeleitet wurden. Hierbei wurde festgestellt, dass die Entwicklung der Region in der Vergangenheit durch den Rhein als verbindendes, aber auch trennendes Element zu unterschiedlichen links- und rechtsrheinischen Systemen geführt hat. Auffallend sind die vielen unvollständigen und teilweise unlogischen Hauptstrukturen. Der Querbezug zwischen den Systemen wies lange Zeit eine untergeordnete Bedeutung auf. Heute bildet diese teilweise fehlende Verknüpfung der beiden Systeme im Bereich des ÖV und des MIV die Schwachstelle der Region. Das Team schlägt in seiner Ausarbeitung eine Revision des bestehenden Verkehrsnetzes vor und entwickelt unter den Prämissen Redundanz, Geschwindigkeit und Dichte zwei vollwertige ÖV-Systeme aus Stadt- und S-Bahnen sowie deren Verknüpfung mit dem Fernverkehr. Das bestehende Autobahnnetz wird neu hierarchisiert und in Transit- und Cityautobahnen differenziert. So sollen Kapazitäten für die Binnenmobilität ohne weiteren Ausbau freigesetzt werden. Über mehrere konzentrierte Rheinquerungen bilden drei eng verknüpften City-Paare „Neuss-Düsseldorf“, „Köln Hbf-Köln Messe/Deutz“ und „Bonn/Siegburg“ das urbane Herz einer kohärent vernetzten Region. Hier bündeln sich die Wunschlinien des Hinterlandes mit den Wunschlinien der inneren Rheinschiene. Somit entstehen effiziente städtische und regionale Verbindungen.

Darüber hinaus lenkt das Team den Blick in seiner ersten Betrachtung und vor dem Hintergrund der Aufgabenstellung auf die noch vielfältig vorhandenen, ungenutzten Potenziale der Region. Diese liegen vorwiegend in unternutzten, aber gut erschlossenen Arealen und in schienenengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln. Besonderes Augenmerk fiel dabei auf den Vertiefungsraum „Frankfurter Straße“. Der Korridor zwischen Siegburg und Leverkusen entlang der B8 weist aus Sicht des Teams mit den Bahnhöfen Leverkusen, Köln-Mülheim und Siegburg, dem Flughafen Köln/Bonn und zahlreichen parallelen Erschließungstrassen eine besondere Lage- und Erschließungsgunst von überregionaler bis nationaler Bedeutung aus, die in Kombinationen mit vorhandenen Flächenpotenzialen dauerhaft erschlossen werden müssen. In Kombination mit einer neuen Stadtbahn werden hier enorme Entwicklungspotenziale für ein urbanes Quartier mit bis zu 120.000 Arbeitsplätze und 100.000 Einwohner gesehen.

Trotz der starken Auseinandersetzung des Teams mit den Themen der Orts- und Mobilitätsentwicklung stellt die Landschaft der Region die Basis des Strukturkonzeptes dar und möchte die Qualität einer nahen Landschaft für die Region erhalten. Durch die Festlegung von Siedlungsrandern, multikodierten Freiräumen und unterschiedlichen Landschafts- und Parkkonzepten sollen die „grünen Lungen“ der Region gesichert und weiterentwickelt werden.

Neben dem Erhalt der Landschaft setzt das Team auf Stadtreparatur durch Verdichtung, Entwicklungen mit Ortsbezug, Nutzungsmischungen und einer Effizienzsteigerung in den Verkehrssystemen.



Auszug aus dem Erläuterungstext des Planungsteams

Im Fokus steht die Entwicklung einer nachhaltigen, vielseitigen, grünen, kompakten und gut vernetzten Agglomeration. Die bestehenden Strukturen (ortsbaulich, sozial, verkehrlich) bilden die Basis für die zukünftige Entwicklung der Region. Ein Quantensprung ist nicht durch völlig neue Systeme oder komplett neue Entwicklungen zu erreichen, sondern mit gezielten Ergänzungen im Bestand. Das Zielbild beinhaltet zwar neue Elemente (Quartiere, Grünanlagen, Bahnverbindungen), diese werden aber nicht durch ein großes Einzelprojekt, sondern mit einer Vielzahl von kleineren, zusammenhängenden, ortsbezogenen und etappierbaren Maßnahmen erreicht. Dies fördert nicht nur die soziale Stabilität und Ortsbindung, sondern trägt auch zur Kosteneffizienz und Realisierbarkeit bei. Wichtige Faktoren dabei sind die zeitliche und örtliche Verteilung der Investitionen. Explizit werden einfache Optimierungen bestehender Strukturen mit großer Gesamtwirkung gesucht.

In diesem Konzept liegt die Priorität auf der integralen Planung von Mobilität und Ortsentwicklung auf strategischer Ebene. So richtet sich das Mobilitätsangebot jeweils auf die städtebauliche Struktur und nicht, wie heute üblich, andersrum. Kurze Wege und hohe räumliche Qualitäten stehen im Vordergrund. Verdichtung ist dabei als Instrument der Stadtreparatur von schwierigen, unattraktiven aber wichtigen, strategischen Orten einzusetzen. Langfristiges Ziel ist auch die Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des ÖV als nachhaltiges, platzsparendes, leistungsfähiges Verkehrsmittel.

Landschaft als Basis

Basis des Strukturkonzeptes ist die Landschaft. Sie bleibt großzügig und ist optimal vernetzt, die spezifischen Funktio-

nen (Landwirtschaft, Energie, Naherholung, Forstwirtschaft, Ökologie) der einzelnen Räume werden gestärkt. Die „grünen Lungen“, gebildet durch die Stadtparklandschaft und die Agglomerationsparks, zwischen den Citypaaren werden zu Freihaltezonen und erhalten durch die Multikodierung zusätzliche Funktionen (Freizeit, Microagro, Hochwasserschutz, Kaltluftspeicher).

Nachbarschaftliche Einheiten

Durch den Fokus auf kompakte Dörfer und Städte, die Stärkung der historischen Kerne und die Förderung von kurzen Wegen entstehen kleinräumige, nachbarschaftliche Einheiten. Gewerbezone werden zu Arbeitsplatzquartieren. Auch im ländlichen Raum entstehen so gut funktionierende Lebensorte.

Mobilität und Städtebau

Das Strukturkonzept zeigt auf, dass mit einer integralen Entwicklung von Mobilität und Ortsentwicklung (Bahnhöfe konsequent als Zentrumsquartiere), einer besseren Nutzung (z.B. Mehrfachnutzung Güternetz), klareren Hierarchisierung (z.B. Stadt- und Überlandautobahnen) und kleinräumiger Optimierung der bestehenden Verkehrsnetze (z.B. S-Bahnspangen bei Rath und Troisdorf) schon kurzfristig ein Quantensprung im Gesamtsystem möglich ist. Mit weiteren größeren Infrastrukturprojekten (z.B. Bahnquerung Bonn, Straßenbahn Düsseldorf- / Frankfurterstraße, Tunnel Venusberg) steigt mittel- bis langfristig die Kapazität, Attraktivität und Redundanz des Systems. Über mehrere konzentrierte Rheinquerungen bilden die drei eng verknüpften Citypaare „Neuss-Düsseldorf“, „Köln Hbf-Köln Messe/Deutz“ und „Bonn/Siegburg“ das urbane Herz einer kohärent vernetzten Region. Diese Maßnahmen sind konsequent mit ortsbaulichen Verdichtungen und Umstrukturierungen verknüpft, die Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit werden dadurch erhöht.

Das neue leistungsfähige Schienennetz für den Agglomerationsverkehr basiert auf vier wichtigen Grundprinzipien:

- Entwicklung von zwei vollwertigen schienengebundenen ÖV-Systemen in der zentralen Agglomeration, Umbau der langen Stadtbahnlagen zu S-Bahnlagen (Abdeckung der Komponenten Geschwindigkeit und Dichte).
- Die Entwicklung eines Leitersystems der S-Bahn mit einer Überlagerung von Radial- und Tangentiallinien und direkten Verbindungen im Umland.
- Die Entwicklung von City-Knoten als Tore zur zentralen Stadt: RE-Halt, Vorverteilerfunktion S-Bahn mit optimalen Umsteigemöglichkeiten, Zugang zum Straßenbahnsystem, Entwicklung zu Subzentren, Langsamverkehrshubs.
- Regionalhubs als Verteiler im ländlichen Raum mit schnellen Verbindungen zu den Agglomerationszentren.

Landkorridore und Combitrails

Der Fokus auf den öffentlichen Verkehr hat nicht nur mit seiner Kompaktheit oder Nachhaltigkeit zu tun. Der soziale Aspekt ist genauso wichtig: Mobilität soll für alle zugänglich und attraktiv sein. Darum ist auch der ländliche Raum mit öffentlichen Systemen zu bedienen. Hier braucht es jedoch andere Systeme als in den zentralen Ballungsräumen.

Im ländlichen Raum stehen die Landkorridore im Mittelpunkt. Einerseits gibt es die Idee der „Landschiene“, womit ehemalige Bahnlagen reaktiviert werden. Es geht dabei nicht um die Wiederherstellung einer konventionellen Bahnlage, sondern um die Schaffung eines neuen, ländlichen, auf die Nachfrage abgestimmten Mobilitätsangebots. So ist bei der Balkantrasse und Wippertalbahnlage ein Combitrail zu entwickeln. Die Landkorridore folgen den bestehenden, linear gewachsenen Siedlungsstrukturen. Die Landkorridore werden durch ein System von Zubringern in ihrer Bedeutung gestärkt.

Vernetzung ÖV-IV

Grundsätzlich wird ein möglichst frühes Umsteigen zwischen MIV und ÖV angestrebt. Größere P&R-Anlagen (>250 Parkplätze) befinden sich entsprechend nur im ländlichen Raum an Orten mit Anschluss an leistungsfähige ÖV-Systeme (Bahn, S-Bahn). Für Orte abseits der leistungsfähigen ÖV-Systeme werden so genannte „ländliche Servicehubs“ etabliert. Dies sind Haltestellen der Landkorridore (Landschiene, Landbus) kombiniert mit kleinen P&R-Anlagen (z.B. 20 Parkplätze), kleinen B&R-Anlagen (mit Aufladestation für E-Bikes, evtl. Fahrradverleih) und einem Stand für autonome Shuttles.

Die Vernetzung zwischen Radverkehr und ÖV findet, im Gegensatz zum MIV, überall statt. In der zentralen Agglomeration spielen die Cityknoten eine wichtige Rolle. Diese liegen jeweils am Rande der beruhigten zentralen Stadtgebiete (keine Durchfahrt MIV, Priorität Fuß- und Radverkehr/ÖV) und bedienen die städtischen Quartiere. Hier sind darum große B&R-Anlagen vorgesehen (>1'000 Abstellplätze, mit Services, Verleihsysteme usw.).

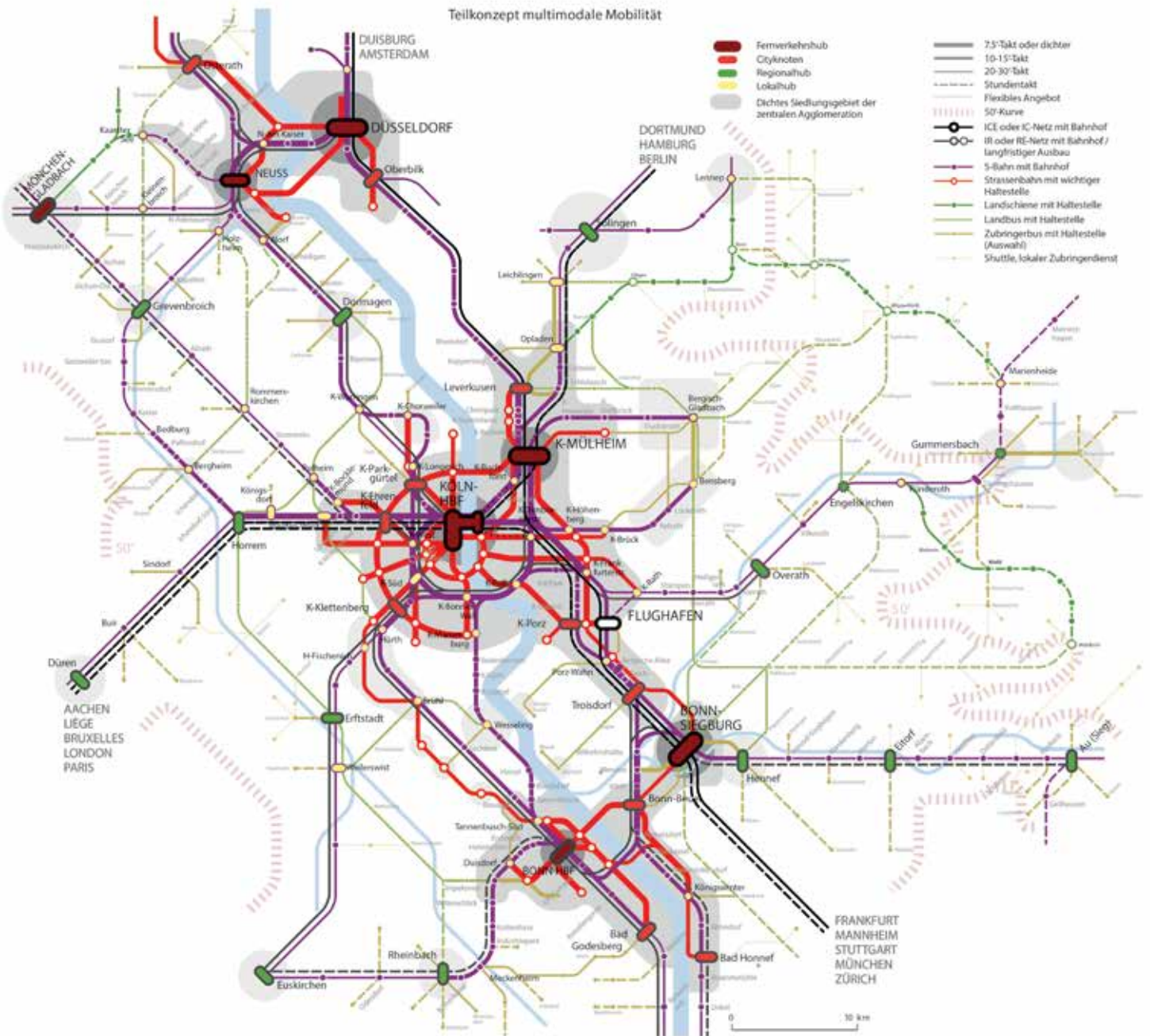
Korridor Düsseldorf-/Frankfurter Straße

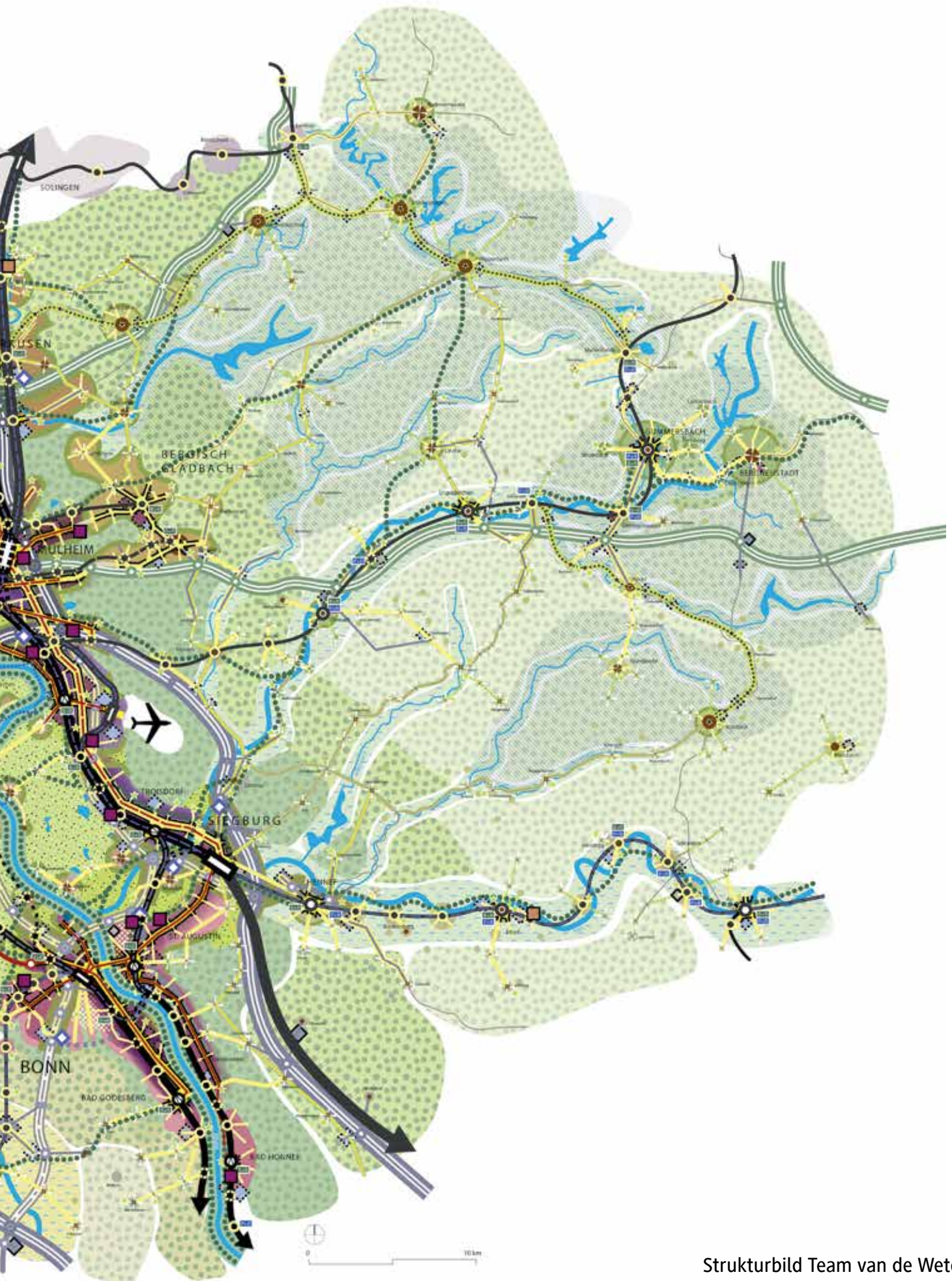
Der Korridor Düsseldorf-/Frankfurter Straße ist eine Entwicklungsachse zwischen dem Flughafen und den ICE-Bahnhöfen Mülheim und Siegburg mit einer neuen leistungsfähigen Straßenbahnlage als strukturierendes Element. Die internationalen Hubs haben somit nicht nur eine übergeordnete regionale Bedeutung, sondern schaffen mit der Korridorentwicklung auch lokale Mehrwerte für die rechtsrheinischen Ortschaften Leverkusen, Mülheim, Porz, Troisdorf und Siegburg. Innerhalb eines Korridors von 300m entlang der Straßenbahn wird eine Dichte von AZ 1.2 angestrebt. Damit kann ein attraktives Angebot (durchgehend – 7.5'-Takt) mit hohem Kostendeckungsgrad kombiniert werden.

Der Fokus liegt auf Mischnutzungen. Damit entstehen lebendige Stadträume und wird eine gute Einbettung ins Umfeld ermöglicht. An Umsteigepunkten sind wichtige Einrichtungen angeordnet. Wegen den vielen unternutzten Arealen im Bereich des Korridors gibt es ein enormes Entwicklungspotenzial (>120'000 AP, 100'000 EW). Über Porz wird das System direkt an den Flughafen angebunden, wo eine Airport-City etabliert wird. Das System funktioniert nur durch die Verwebung Straßenbahn - Bahnlage - Autobahn A3/A59. Die Straßenbahn ist an acht Orten mit dem Bahnsystem verknüpft, wodurch schnelle Verbindungen zu den Agglomerationszentren und dem Flughafen entstehen. Die Autobahn A3/A59 wird zur Umfahrung des Systems. Die Düsseldorf- und Frankfurter Straße erhalten somit keine Durchfahrtsfunktion, sondern werden zu einem beruhigten Stadtraum mit Priorität für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.



Teilkonzept multimodale Mobilität





PHASE 3: STRUKTURBILD DER REGION

Im Rahmen der Phase 3 (09.2018 bis 12.2019) ging es schließlich darum, tragfähige Inhalte aus den Beiträgen der vier Planungsteams und weitere Erkenntnisse aus dem Prozess zu einem räumlichen „Strukturbild 2040+“ für die Region zusammenzuführen bzw. weiterzuentwickeln und dieses mit Entwicklungsstrategien und -prinzipien zu hinterlegen. Als Grundlage hierfür galt es zudem, ein konkretes Zielsystem für die einzelnen raumstrukturell relevanten Themen und Raumansprüche mit der Region zu erarbeiten und abzustimmen.

Auf dem Weg zu einem Strukturbild für die Region wurden die aus den Ergebnissen der Planungsteams abgeleiteten und zusammengeführten Aussagen in einer weiteren Arbeitsklausur zwischen Empfehlungsgremium, Steuerungsgruppe, Planungsteams und Begleitbüro diskutiert. Hieraus wurden Empfehlungen und Aufforderungen für die Überarbeitung und Weiterentwicklung der Bausteine des Agglomerationskonzeptes formuliert.

Mit dem „Etappenziel 3“ im Mai 2019 in Neuss wurde der erste Entwurf des Strukturbildes erstmals den Akteuren aus der Region vorgestellt und diskutiert. Im Anschluss hatten die Akteure die Möglichkeit, nochmals konkrete Anregungen und Vorschläge für die Inhalte des Konzeptes einzureichen.

Aus 4 mach 1: Aufnahme der Konzeptbeiträge und Weiterentwicklung der Erkenntnisse

Die dritte Phase des Prozesses startete mit der Aufgabe des Begleitbüros, gemeinsam mit dem Region Köln/Bonn e.V., aus den vier Beiträgen der Planungsteams die Kerninhalte des Agglomerationskonzeptes und damit auch das „Strukturbild 2040+“ als zentrales Produkt zu entwickeln. Dies bedeutete in der konkreten Arbeit keinesfalls, dass die besten Ideen lediglich überlagert werden sollten. Es galt vielmehr, aus den unterschiedlichen Konzepten Ziele und Entwicklungsprinzipien abzuleiten, die der übergeordneten Leitidee einer „Region in Balance“ entsprechen, die sich zu einer stimmigen und integrierten Konzeption zusammensetzen lassen und dabei die Erkenntnisse und Zielvorstellungen aus den vergangenen Phasen sowie die vorhandenen regionalen Konzepte berücksichtigen.

Als eine wesentliche Herausforderung in dieser Phase wurde der Schritt von einer räumlich illustrierten Idee oder einem Entwicklungsprinzip hin zu einer konkreten räumlichen Ableitung festgestellt, und dies im Zusammenhang mit der

Frage, welchen Abstraktionsgrad das Agglomerationskonzept letztlich abbilden sollte. Auch wurde überprüft, ob eine Priorisierung von Maßnahmen im zeitlichen Kontext vorgenommen werden kann.

In einem ersten intensiven Austausch zwischen dem Begleitbüro, dem Region Köln/Bonn e.V. und dem Kooperationspartner NVR GmbH wurden auf Basis der Teambeiträge Ziele, Entwicklungsprinzipien und tragfähige Strategieansätze ermittelt und in regionalen Teilstrategien gebündelt. In mehreren Sitzungen der Steuerungsgruppe, zu denen auch ausgewählte Vertreter des Empfehlungsgremiums eingeladen waren, wurde gemeinsam über Fragen und Herausforderung zur Weiterentwicklung der Zwischenstände beraten. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe konnten auf diesem Wege ihre Erwartungen an das Konzept transportieren, Vorschläge einreichen und die Weiterentwicklungen diskutieren. So konkretisierte sich das Agglomerationskonzept und entwickelte sich Schritt für Schritt.

Arbeitsklausur 2

Bei der „Arbeitsklausur 2“ im Dezember 2018 wurde erstmalig der Entwurf des Agglomerationskonzeptes mit Strukturbild und Teilstrategien, mit der Steuerungsgruppe, dem Empfehlungsgremium und Vertretern der vier Planungsteams diskutiert. Dies bedeutete für die vier Planungsteams insofern einen Rollentausch, als dass sie nun den Entwurf des Agglomerationskonzeptes vor dem Hintergrund ihrer eigenen konzeptionellen Ausarbeitungen und Erfahrungen prüfen, kritisch beleuchten und ihrerseits Empfehlungen für die weitere Arbeit formulieren konnten. In Kleingruppen diskutierten die Teilnehmer der „Arbeitsklausur 2“ entlang der fünf regionalen Teilstrategien:

1. Siedlung und Zentren
2. Gewerbe und Industrie
3. Mobilität Umweltverbund
4. Mobilität MIV/Güterverkehr
5. Freiraum und Landschaft

Die Diskussionen an den jeweiligen Arbeitstischen beschäftigten sich dabei mit folgenden Leitfragen:

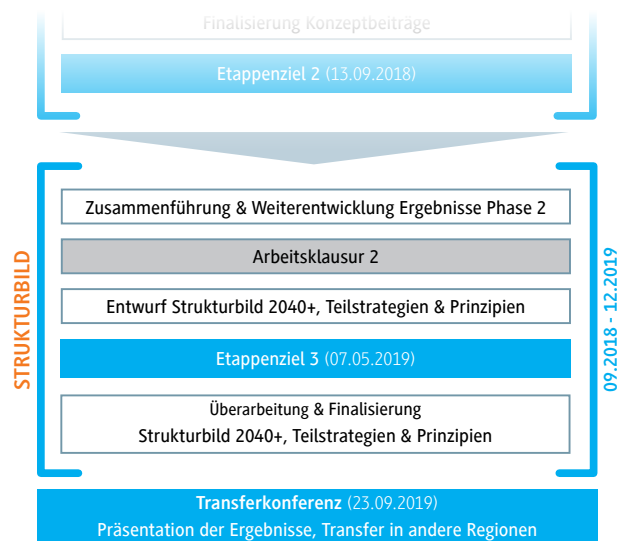
- Welche Hinweise gibt es zu den Teilstrategien?
- Wie müssen die Teilstrategien weiterentwickelt werden?
- Welche Aspekte und Ansätze der Teilstrategien müssen im Strukturkonzept für die Gesamtregion abgebildet werden?

Ziel hierbei war es insbesondere, die wesentlichen regionalen Aussagen und Prinzipien in den Teilstrategien zu ermitteln, um darauf aufbauend ein Strukturbild entwerfen zu können, das in Komplexität und Körnigkeit deutlich abstrakter bleiben musste als die einzelnen regionalen Teilstrategien.

In der Gesamtbetrachtung der Ergebnisse der „Arbeitsklausur 2“ wurde deutlich, dass ein Nachschärfen der Teilstrategien dringend erforderlich war, da der zwischenzeitlich entwickelte hohe Detaillierungsgrad und die vermeintliche Maßnahmenkonkretheit der regionalen Teilstrategien (als Ergebnis unterschiedlicher Erwartungshaltungen), von Ansprüchen und Interessenslagen, einer Klarheit, Nachvollziehbarkeit und Ablesbarkeit zentraler Konzeptaussagen, die auch aus den Teambeiträgen hervorgegangen waren, entgegenstanden. Demgegenüber lieferten die vom Begleitbüro im Kontext der Veranstaltung vorgestellten Entwicklungsprinzipien eine gute Grundlage für die weitere Ausformulierung des Konzeptes. Im Rahmen der Arbeitsklausur wurde eine Reihe von Hinweisen zur Darstellungsform gegeben, die im Hinblick auf die Vermittlung/Kommunikation/Lesbarkeit des Bildes wichtig waren. Es wurde deutlich benannt, dass das Agglomerationskonzept eine ambitionierte Raumentwicklung diskussionsfähig machen muss.

Die Frage der Darstellungstiefe und Konkretheit des Agglomerationskonzeptes wurde im Nachgang der Arbeitsklausur intensiv zwischen dem Region Köln/Bonn e.V. und dem Begleitbüro besprochen. In einem gemeinsamen Termin mit der Steuerungsgruppe und dem Empfehlungsgremium festigte sich die Auffassung, dass das Agglomerationskonzept mit dem Ziel, ein ambitioniertes Zielkonzept zu erarbeiten, seinen Fokus stärker auf die raumstrukturellen Fragen der Region setzen müsse. Dies bedeutete insbesondere, dass die sektoralen Ansätze aufgrund der Diskussion in der „Arbeitsklausur 2“ integrierter aufgebaut und klare, abgeleitete Entwicklungsprinzipien und -strategien weiterentwickelt werden sollten. Zudem sollte verstärkt an der Kommunizierbarkeit und Darstellung des Strukturbildes und der Teilstrategien gearbeitet und die Darstellung der Bezüge zwischen der Region Köln/Bonn und ihrer Umgebung deutlicher herausgestellt werden.

Die Anmerkungen aus der „Arbeitsklausur 2“ sowie die gemeinsame Reflexion mit den beteiligten Gremien zeigten für das Begleitbüro einen guten Weg für die weitere Entwicklung des Strukturkonzeptes und der Teilstrategien auf, an dem in laufender Rückkopplung und mehreren Arbeitssitzungen mit dem Region Köln/Bonn e.V. bis zum „Etappenziel 3“ weiter gearbeitet werden konnte.



Etappenziel 3

Das „Etappenziel 3“ im Mai 2019 bildete einen wichtigen Meilenstein im Gesamtprozess: Erstmals wurde der Entwurf für das Agglomerationskonzept der Region vorgestellt. Standen beim „Etappenziel 2“ im September 2018 noch vier unterschiedliche Konzepte der Planungsteams für ein Strukturbild der Region nebeneinander, so wurden unter Berücksichtigung der Anmerkungen und Korrekturen der regionalen Akteure die tragfähigen Inhalte und Ideen zwischenzeitlich zu einem nun konsistenten „Strukturbild 2040+“ zusammengeführt und nunmehr den Akteuren der Region als Gesamtentwurf präsentiert.

Die Region war erneut eingeladen, den Entwurf zu kommentieren, die Ansätze auf Konsistenz und Plausibilität zu prüfen, Kontroversen weiter zu diskutieren und wichtige Anregungen für die abschließende Bearbeitung einzubringen. Die Teilstrategien wurden nacheinander vorgestellt, im Plenum kommentiert und diskutiert. Anschließend nutzten die Teilnehmer die Möglichkeit, weitere Hinweise anhand des Kartenmaterials auf Diskussionstischen zu den Teilstrategien und dem „Strukturbild 2040+“ für die finale Ausarbeitung mitzugeben.

Finale Überarbeitung des Entwurfs

Der Region Köln/Bonn e.V. rief in der Veranstaltung „Etappenziel 3“ die Kommunen und teilnehmenden Akteure explizit dazu auf, den Entwurf zu den thematischen Teilstrategien und zum „Strukturbild 2040+“ zu sichten und schriftlich Korrekturen, Ergänzungen oder Empfehlungen zu formulieren. Die eingereichten rund 40 Stellungnahmen der Region wurden daraufhin gesichtet, ausgewertet und in Form einer Matrix zusammengetragen. Auf Grundlage dieser Matrix wurde gemeinsam mit der Steuerungsgruppe beraten, welche Anmerkungen im Rahmen der Überarbeitung Eingang in das Konzept finden sollten und warum einzelne Hinweise nicht angenommen wurden. Auf diese Weise konnte eine Nachvollziehbarkeit und Transparenz bei der finalen Überarbeitung des Agglomerationskonzeptes hergestellt werden.

Transferkonferenz

Die „Transferkonferenz“ im September 2019 stellte den Abschluss des Erarbeitungsprozesses zum Agglomerationskonzept mit der Region dar. Rund 360 Interessierte aus Politik, Verwaltung und Wissenschaft kamen aus der Region und ganz Deutschland nach Köln, um die Ergebnisse des Agglomerationskonzeptes vorgestellt zu bekommen. Nach einleitenden Worten wurden das „Strukturbild 2040+“, die dahinterliegenden thematischen Teilstrategien und die wesentlichen Entwicklungsprinzipien vorgestellt. In einer Podiumsdiskussion mit Vertretern aus der Region, der Wissenschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen wurde vor dem Hintergrund des „Strukturbildes 2040+“ über die Herausforderungen und Erkenntnisse für die Regionalplanung diskutiert.

Zwei sich anschließende Fachforen thematisierten das Verhältnis von formeller Regionalplanung zu informellen Strukturkonzepten auf der einen und die Operationalisierung des Agglomerationskonzeptes in einem Agglomerationsprogramm auf der anderen Seite.

Zum Abschluss folgten eine Keynote, ein Ausblick auf das Agglomerationsprogramm sowie Dankesworte an die vielen beteiligten und engagierten Personen und Büros, die sich in den vergangenen drei Jahren in den regionalen Planungs- und Dialogprozess eingebracht haben.





EINBINDUNG UND BETEILIGUNG DER REGION

Zur Erreichung des gesetzten Ziels, ein gemeinsam getragenes Zukunftsbild der Region Köln/Bonn zu erstellen, erfolgte in allen Prozessphasen eine zielgerichtete Einbindung und Beteiligung raumrelevanter Akteure und der interessierten (Fach-)Öffentlichkeit der Region in verschiedenen Formaten wie Regionalforen, Workshops, Kolloquien etc. Auch die politischen Entscheidungsträger waren eingeladen, an den Meilensteinterminen des Fachprozesses teilzunehmen und haben von dieser Möglichkeit im Verlauf des Prozesses stetig zunehmend Gebrauch gemacht.

Austausch und Diskussion mit den Gremien

Als ein wesentliches Element zur Einbindung der Region ist der regelmäßige Austausch mit der Steuerungsgruppe (siehe S. 22) zu nennen, die circa vier bis fünfmal pro Jahr zusammenkam. Die Mitglieder repräsentierten einen Ausschnitt unterschiedlicher einzubeziehender Ebenen und Institutionen. In den Sitzungen der Steuerungsgruppe wurde, neben der Setzung wichtiger Prozessentscheidungen, auch inhaltlich über die jeweils aktuellen Fortschritte des Agglomerationskonzeptes diskutiert. Dabei konnten die Mitglieder der Steuerungsgruppe dem Region Köln/Bonn e.V. und dem Begleitbüro einerseits ihre Eindrücke und Anmerkungen mit auf den Weg geben, andererseits boten diese Sitzungen die Chance, auch konkrete Herausforderungen und Fragestellungen seitens des Begleitbüros an die Mitglieder und somit „die Region“ zu spiegeln.

Auf ähnliche Weise wurde auch im Empfehlungsgremium (siehe S. 24) gearbeitet, das circa dreimal im Jahr tagte. In diesen Sitzungen spielten insbesondere Fragen der wissenschaftlich fundierten und dem Projekt angemessenen Ausformulierungen und Darstellungsweisen eine Rolle. Über die punktuelle Zusammenführung beider Gremien konnte zudem ein Austausch zwischen externer, fachwissenschaftlicher und regionaler, kommunaler Fachexpertise stattfinden.

Bei der Terminsetzung wurde darauf geachtet, dass die jeweils aktuellen Entwicklungen des Agglomerationskonzeptes zunächst durch das Empfehlungsgremium und die Steuerungsgruppe reflektiert und gegebenenfalls überarbeitet wurden, bevor die Inhalte an öffentlichen Meilensteinveranstaltungen der Region präsentiert wurden.

Beteiligung, Diskussion und gemeinsame Arbeit im Kontext von Veranstaltungen

Alle Meilensteinveranstaltungen und Workshops, die im Kontext des Agglomerationskonzeptes stattfanden, sollten neben der Präsentation des aktuellen Projektstands dazu beitragen, dass sich das Konzept auf Grundlage von Anmerkungen aus der Region weiterentwickeln kann. In der ersten Phase des Prozesses ging es im Wesentlichen darum in Workshops vor Ort in der Region gemeinsam herauszuarbeiten, welche zentralen Herausforderungen und Zukunftschancen in der Entwicklung der Teilräume und der Gesamtregion bestehen und diese gemeinsam in Vorbereitung der Aufgabenstellung für die Planungsteams in Phase 2 zu fokussieren. In der zweiten Phase waren die (Arbeits-)Ergebnisse und Konzeptbeiträge der Planungsteams Gegenstand der Auseinandersetzung mit den Akteuren der Region und in der dritten Phase stand das daraus entstandene Strukturbild mit seinen Teilstrategien im Vordergrund.

Zusätzlich begleitet wurden die größeren Veranstaltungen durch eine sogenannte „Poster-Galerie“, in der sich die Teilnehmer anhand von Stellwänden, die mit den aktuellen Entwicklungsständen des Prozesses ausgestattet waren, informieren konnten. Dabei wurde den Teilnehmern stets die Möglichkeit der Kommentierung, teilweise auch der Gewichtung und Bewertung, der Entwürfe eröffnet.

Die Beteiligung fokussierte sich im Wesentlichen auf die durchgeführten Veranstaltungen und den Austausch mit den Gremien. Darüber hinaus bestand für die regionalen Akteure jederzeit die Möglichkeit, Anmerkungen und Hinweise zum Agglomerationskonzept im Prozessverlauf einzubringen.

Dr. Norbert Reinkober

Geschäftsführer Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH und Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Die Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH hat die Erarbeitung des Agglomerationskonzeptes für die Region Köln/Bonn über drei Jahre als Kooperationspartner begleitet. Mit dem Agglomerationskonzept ist es gelungen, vielfältige Raumansprüche und Zielvorstellungen als Zukunftsbild für eine mögliche und ausbalancierte Raumentwicklung der Region in einem informellen Fachkonzept zusammenzuführen. Dabei sind die Verkehrsinfrastrukturen und die Verkehrsangebote im Hinblick auf die notwendige Verbesserung der Erreichbarkeiten innerhalb der Region Köln/Bonn von grundlegender Bedeutung.

In dem Erarbeitungsprozess war es dem NVR besonders wichtig, dass die in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommenen Verkehrsinfrastrukturprojekte und alle von der Region zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen angemeldeten Maßnahmenvorschläge in die Entwicklung des Strukturbildes 2040+ und dessen Teilstrategien einfließen. Die Maßnahmen sind von den regionalen Gremien im Rheinland priorisiert und beschlossen worden. Im Weiteren sind die darüber hinaus neu entwickelten Maßnahmenvorschläge im Kontext mit den bisherigen Maßnahmen zu bewerten und auf ihre grundsätzliche Machbarkeit zu prüfen.

In den vergangenen Jahren hat der NVR das Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr stetig verbessert und zahlreiche Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region angestoßen, mit Studien begleitet und gefördert, darunter als Schlüsselprojekte für die Region das Maßnahmenbündel zum „Knoten Köln“, ein umfassendes Mobilitätsmanagement und daraus abgeleitet den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Mobilstationen.

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel und die Ausrichtung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind wesentliche Bestandteile des Agglomerationskonzeptes. Das für 2040+ gezeichnete Strukturbild beschreibt große Verkehrsachsen wie auch punktuelle, kleinräumig bedeutsame Maßnahmen. Die daraus abzuleitenden Aufgaben sowie die Ableitung neuer Projekte und deren Realisierung werden nur durch Kooperation, effiziente Aufgabenteilung und regionalen Konsens gelingen.

BEGLEITENDE PROZESSKOMMUNIKATION

Um den Prozess transparent zu gestalten sowie (Zwischen-) Ergebnisse und Erkenntnisse während der dreijährigen Laufzeit verfügbar zu machen, wurden verschiedene prozessbegleitende, wiederkehrende Kommunikationsformate etabliert.

Internetseite

Den ersten Anlaufpunkt für Interessierte und den wichtigsten Baustein der Prozesskommunikation stellte die Internetseite des Agglomerationskonzeptes dar. Unter www.agglomerationskonzept.de konnten die aktuellen Fortschritte jederzeit abgerufen werden, Veröffentlichungen heruntergeladen und Hintergrundinformationen zum Prozess gefunden werden. Vorträge und Zwischenergebnisse aus den Meilensteinveranstaltungen und Workshops wurden hierüber ebenfalls veröffentlicht. Die Internetseite ermöglichte darüber hinaus auch die Kontaktaufnahme per Online-Formular sowie die Anmeldung zum Newsletter.

Newsletter

Mit dem Newsletter informierte der Region Köln/Bonn e.V. über die Fortschritte und die nächsten Schritte des Prozesses. In regelmäßigen, etwa halbjährlichen Abständen sowie an besonderen Meilensteinen wurden den Abonnenten des Newsletters die wichtigsten Entwicklungen in aufbereiteter Form zugestellt.

Ausstellung

Für eine anschauliche Information über das Projekt, den Prozess, seine Ziele und den jeweiligen Arbeitsstand wurde eine Ausstellung konzipiert, die im Verlauf des Prozesses „mitgewachsen“ ist und regelmäßig fortgeschrieben wurde. Ziel war es, den Prozessfortschritt zur zentralen Meilensteinveranstaltung kompakt wiederzugeben, den aktuellen Bearbeitungsstand zu präsentieren und den Akteuren einen übersichtlichen Einstieg in das Projekt zu geben.

Projektinfo und Handouts


Mit einer ausführlichen „Projektinfo“ wurde der Start in den Prozess, u.a. mit einem Rückblick auf das Regionalforum, dokumentiert. In der dritten Phase wurden Handouts angefertigt, die der ergänzenden Information in den größeren Veranstaltungen dienten und sich mit den Inhalten der Entwürfe des Strukturbildes 2040+ und seinen Teilstrategien auseinandersetzten.

Vorträge in Ausschüssen, Gremien und Fachveranstaltungen

Ergänzend zu den Meilensteinveranstaltungen, Gremiensitzungen und Kommunikationsformaten wurden seitens der Region Köln/Bonn e.V. prozessbegleitend Fortschritte und Zwischenergebnisse in kommunalen Ausschüssen und weiteren Gremien vorgestellt, um Transparenz im Planungsprozess herzustellen. Darüber hinaus wurden der Prozess und erste Erkenntnisse auf Konferenzen präsentiert.

AGGLOMERATIONSKONZEPT.DE





Das Agglomerationskonzept hat die schwierige Aufgabe, Ziele und Prinzipien für unsere Region bis 2040+ zu formulieren und einen Ausgleich zwischen Wachstum und Erhalt zu finden. Die Ergebnisse skizzieren einen nicht statischen Weg, der entsprechend der dynamischen Entwicklung der Region regelmäßig zu überprüfen ist. Die Region Köln/Bonn ist eine starke Wirtschaftsregion und will es auch bleiben. Eine gute wirtschaftliche Entwicklung schafft und sichert Arbeitsplätze, ist Basis für Wohlstand und macht die Region attraktiv. Daher sind die Vorschläge für ein qualitatives und quantitativ ausreichendes Flächenangebot für Gewerbe und Industrie sowie deren gute Erreichbarkeit von hoher Bedeutung. Die Wirtschaft unterstützt das Streben nach einem ausgewogenen Modalsplit aller Verkehrsträger und besonders den Mobilitätsmix von Fahrrad, MIV und ÖPNV. Das bedeutet eben keine einseitige Förderung oder Benachteiligung bestimmter Verkehrsträger. Der Aus- und Neubau von Verkehrswegen ist dringend anzugehen. Für das Agglomerationsprogramm sind wir zuversichtlich, dass der Wirtschaftstätigkeit in der Region eine zentrale Bedeutung zukommt.


Claudia Schwokowski, stellvertretende Geschäftsführerin im Geschäftsbereich Standortpolitik der Industrie- und Handelskammer zu Köln, gemeinsam für die Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg und die Handwerkskammer zu Köln

Planung wird immer komplexer. Keine Kommune schafft es alleine, die in der Region drängenden Aufgaben zu lösen. Das Agglomerationskonzept zeichnet ein interregionales Entwicklungsbild, das den Stärken und Schwächen der Kommunen und Kreise Rechnung trägt und Entwicklungschancen pointiert.

Aus Sicht des :rak (Regionaler Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler) ist es bedeutsam, dass die seit über 25 Jahren bestehenden regionalen Kooperationen und die daraus erarbeiteten Ergebnisse in die weiteren Schritte des Agglomerationskonzeptes einfließen. Über das Projekt NEILA („Nachhaltige Entwicklung durch interkommunales Landmanagement“) werden für den :rak derzeit konkrete Konzepte für eine abgestimmte Flächenentwicklung erarbeitet. Dabei geht es darum, planerisch und politisch die Flächenentscheidungen über die Grenzen hinweg in Balance zu bringen. Diese Art der Regionalplanung wird nicht „von oben“ auferlegt, sondern gemeinsam im Dialog erarbeitet – für die Kommunen am Ende eine Entlastung und ein echter Mehrwert für die Region.

Das Agglomerationsprogramm sollte diese Planungen aufgreifen und seinerseits Anregungen für die Entwicklung im :rak geben.

Dr. Andreas Pätz, Geschäftsführer Wirtschaftsförderungs- und Wohnungsbaugesellschaft mbH der Stadt Königswinter

A close-up photograph of a person's hand pointing at a map of the Rhenish region. The map shows various towns and roads, including labels like 'Bornheim', 'Swistal', 'Buschoven', 'Klerzheim', 'Walberberg', 'Westaling', and 'A 59'. Another hand is holding a pencil over the map. The background is a blurred map of the same region.

Unser Verbandsgebiet im nördlichen „Rheinischen Revier“ steht bereits heute in einer engen funktionalen Beziehung zu den umgebenen Großstädten. Durch den bevorstehenden Strukturwandel im Kontext der Beendigung der Braunkohleförderung ist in den kommenden Jahren eine positive Entwicklungsdynamik zu erwarten. Der Raum soll eine neue Energie- und Mobilitätsregion und noch attraktiver als Wohn- und Wirtschaftsstandort werden. Somit kann er auch eine Entlastungsfunktion für die Rheinschiene übernehmen bzw. diese ergänzen. Die neu entstehende Landschaft nach dem Tagebau, insbesondere auch die langfristige Perspektive von drei großen Seen im Revier, bietet hierfür viele Chancen. Für die erfolgreiche, langfristige Entwicklung des Raums brauchen wir sowohl ein attraktives, schlüssiges Raumbild, als auch eine Strategie, wie dieses zu erreichen ist. Das Agglomerationskonzept reicht dem Rheinischen Revier gewissermaßen die Hand. Nun ist es am Rheinischen Revier, diese mit einem eigenen ergänzenden Konzept zu ergreifen und gemeinsame Projekte umzusetzen.

Volker Mielchen, Geschäftsführer des Zweckverbandes LandFolge Garzweiler

STRUKTURBILD & TEILSTRATEGIEN

Das Agglomerationskonzept beinhaltet ein räumliches Zielbild für eine, zwischen den unterschiedlichen Raumansprüchen und Teilräumen der Region ausbalancierte, Entwicklung der Region im Zeithorizont bis 2040+. Es zeigt einen möglichen „guten Raumzustand 2040+“ auf und beschreibt über mit der Region im Prozess herausgearbeitete Ziele, Entwicklungsprinzipien und Teilstrategien, wie sich die dahingehende Entwicklung kooperativ und ausgewogen in der polyzentrischen Agglomeration Region Köln/Bonn mittelfristig gestalten lässt.

Die zentralen Zielvorstellungen des Konzeptes für die Region Köln/Bonn werden im programmatischen Leitbild der „Region in Balance 2040+“ zusammengefasst. Zur Sicherung einer „Region in Balance 2040+“ werden im Agglomerationskonzept die folgenden Ziele gleichberechtigt verfolgt:

- Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen,
- Nachhaltige und regional ausgewogene Siedlungsentwicklung,
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes,
- Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit,
- Sicherung der Mobilität in der Region und
- Stärkung des Zusammenhalts und der Zusammenarbeit der Region.

Die zentralen Bausteine des Agglomerationskonzeptes – das „Strukturbild 2040+“ und die regionalen Teilstrategien – wurden der programmatischen Zielaussage entsprechend des „guten Raumzustands 2040+“ bzw. der „Region in Balance“ entwickelt. Sie sind hinterlegt mit konkreten, strategiebezogenen Zielen und Entwicklungsprinzipien. Neben dem Strukturbild und den Teilstrategien sind im

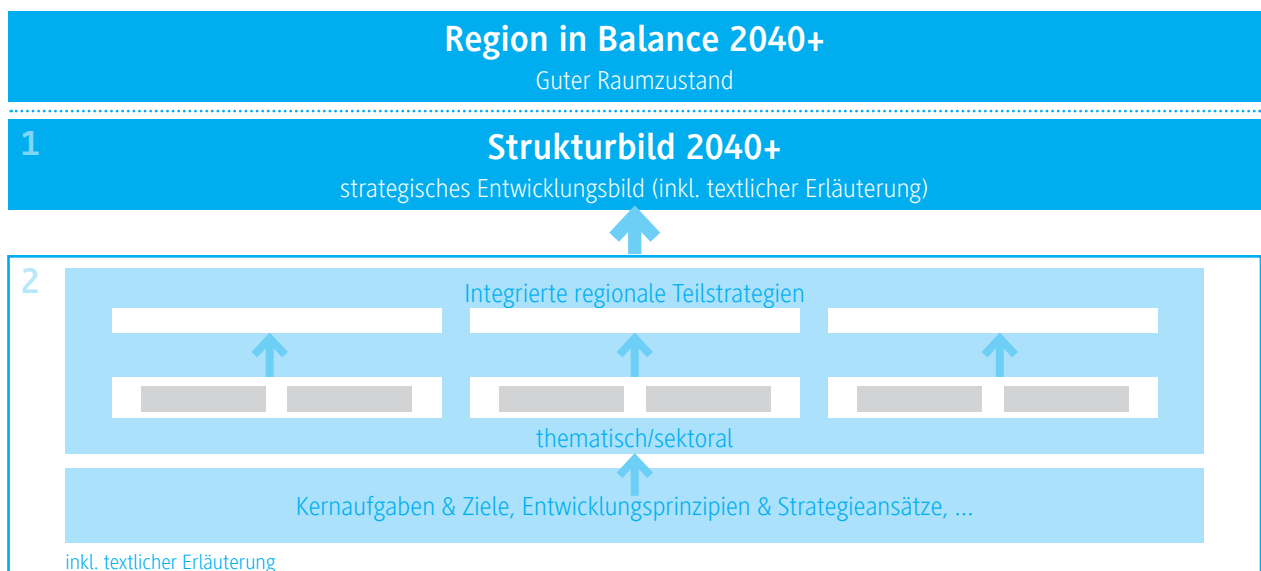
Erarbeitungsprozess selbst, aber auch in parallellaufenden Prozessen, zahlreiche weitere Ergebnisse und Erkenntnisse gewonnen worden, die für die weitere Arbeit in der Region zur Verfügung stehen. Dazu zählen insbesondere die raumfunktionalen Analysen aus der Phase 1 des Prozesses und die Ergebnisse der vier Planungsteams, die in Form von einzelnen Projektvorschlägen, teilräumlichen Vertiefungen und weiteren konzeptionellen Denkanstößen auch über die eigentlichen Inputs und Bausteine zum Agglomerationskonzept hinaus wertvolle Beiträge geliefert haben. Diese Ansätze können bei der weiteren Vertiefung aufgegriffen werden und werden daher im Sinne eines Projektspeichers gesichert.

Mit der Grundlagenuntersuchung Mobilität und der Klimawandelvorsorgestrategie bestehen zudem zwei weitere Studien, die sich eng verzahnt mit dem Agglomerationskonzeptprozess themenspezifisch mit der Region auseinandergesetzt haben.

Das Agglomerationskonzept ist nicht statisch. Eine intervallisierte Überprüfung und Fortschreibung des Konzeptes entsprechend der dynamischen Entwicklung der Region ist vorgesehen.

Die folgenden Ausführungen stellen lediglich einen gekürzten Überblick der Konzeptinhalte dar, die detailliertere Vorstellung des Agglomerationskonzeptes erfolgt im separaten Konzeptband.

PRODUKTE ZIEL



**Christa Reicher und
Holger Hoffschröder
REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH**

2040, der Zeitraum, auf den das Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn abzielt, scheint heute in ferner Zukunft zu liegen. Und nichts ist schwerer als vorherzusagen, wie wir 2040 leben werden. In mehr als zwei Jahrzehnten schließen Menschen, die heute geboren werden, ihr Studium ab oder stehen bereits im Berufsleben, gründen Familien, machen Karrieren oder bleiben bodenständig. Sie investieren vielleicht in ihr erstes eigenes zu Hause, das dann hoffentlich in einem bunten und friedlichen Europa steht. Sie verbringen ihre Freizeit wahrscheinlich mit neuen Formen künstlicher Intelligenz und arbeiten in Zusammenhängen, die wir heute noch nicht kennen und uns nur schwer vorstellen können. Sie werden sich aber auch Sorgen machen um ihre dann Ende 60 Jahre alten Eltern und nicht wissen, wie sie die Pflege organisiert bekommen und sie werden vielleicht auch immer in der Sorge leben, ihren Arbeitsplatz bei der nächsten Innovationswelle zu verlieren. Oder wird es doch ganz anders kommen?

Die diversen Unsicherheiten bezüglich der Zukunftsperspektiven machen deutlich, dass ein Abwarten zu großen Problemen führen kann. Das vorliegende Agglomerationskonzept zeigt nun auf, wie ein „Sprung nach vorne“ gelingen kann, welche Optionen und Möglichkeiten bestehen, wie sich die Region entwickeln könnte und wohin sie langfristig steuern will.

Mit dem Agglomerationskonzept beschreitet der Region Köln/Bonn e.V. neue Wege, die weit über bekannte regionale Planungskonzepte und -strategien in Deutschland hinausgehen. Innovativ ist nicht nur der über ca. drei Jahre angelegte kooperative regionale Dialog- und Planungsprozess, sondern auch der enge Schulterschluss mit der formellen Regionalplanung. Neu ist auch die Einbindung von verschiedenen interdisziplinären Planungsteams, die – mit dem Blick von außen – ihre Vorstellung von der räumlichen Zukunft konkretisiert haben.

Aus einem „fliegenden Start“ vor drei Jahren wurde eine intensive Auseinandersetzung mit einer Region, die sich mit großem Engagement und Begeisterung kontinuierlich in den Prozess eingebracht hat.

Für uns war dieses Experiment eine besondere Herausforderung; der Prozess und das Ergebnis sind ein ungemein großer Gewinn für die Region Köln/Bonn, da sie Menschen zusammengebracht, Sehnsüchte und Wünsche offenbart und vor allem das Vertrauen in die Notwendigkeit eines regionalen Gestaltungsprozesses hergestellt haben. Regionales Denken und Planen geschieht selten freiwillig und schon gar nicht von alleine; es braucht einen Initiator und Motor wie den Region Köln/Bonn e.V. Hierzu unser großes Kompliment!

Für uns war es eine große Ehre und Freude, diesen Prozess zum Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn begleiten zu können. Wir freuen uns auf die Verwirklichung des guten Raumzustandes schon vor 2040.

STRUKTURBILD 2040+

Das „Strukturbild 2040+“ zeigt ein ambitioniertes integriertes Zielbild für eine mögliche und balancierte Raumentwicklung der Region mit Zeithorizont 2040+ und leitet sich aus dem programmatischen Leitbild der „Region in Balance“ ab.

Das „Strukturbild 2040+“ dient der Orientierung für die räumliche Entwicklung der Region. In ihm werden die wesentlichen Zielvorstellungen, Informationen und Ansätze der thematischen Teilstrategien zusammengeführt, ohne diese in ihrer ganzen Komplexität wiedergeben zu können. Die strategischen und räumlichen Aussagen des Agglomerationskonzeptes für die Dimensionen der Mobilität, der Siedlungs-, Wirtschafts-, Freiraum- und polyzentrischen Entwicklung werden integriert, aufeinander abgestimmt und als prägnantes Bild dargestellt, ohne konkrete und formale Abwägungsprozesse auf vertiefenden Maßstabsebenen und in formellen Planungsprozessen vorwegzunehmen. Die Darstellung fokussiert explizit auf diejenigen Aspekte, zu denen das Agglomerationskonzept als raumstrukturelles und -funktionales Zukunftsbild auf der Maßstabsebene Region konzeptionelle Aussagen treffen kann.

Region in Balance: der gute Raumzustand

Die Region wächst! Bis 2040 werden für erhebliche Teile der Region zum Teil stark ansteigende Einwohnerzahlen prognostiziert. Ziel ist es, dieses Wachstum unter Berücksichtigung und Gleichberechtigung der vielfältigen Raumbelange und der spezifischen Ausgangslagen wie auch der Qualitäten ausgewogen und raumverträglich in der Region zu verteilen und damit zur Sicherung der Zukunfts- und Entwicklungsperspektiven aller Teilräume beizutragen. Hierzu bedarf es eines ambitionierten Infrastrukturzielnetzes, das einen Qualitätssprung für die Mobilität unter Berücksichtigung einer Verkehrswende ermöglicht: das Zielnetz 2040+.

Das dem Strukturbild zugrunde liegende Zielnetz 2040+ berücksichtigt alle Maßnahmen im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie alle Anmeldungen der Region zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen und schlägt darüber hinaus u.a. mit dem zweiten ÖPNV-Ring um Köln Ergänzungen, Perspektiven und Weiterentwicklungen im Rahmen einer integrierten räumlichen Gesamtbetrachtung vor, deren Realisierungszeitpunkt in Teilen auch erst nach 2040 liegen wird und deren Elemente unterschiedliche Planungs- und Beratungsstände aufweisen.

Das Zielnetz 2040+ verfolgt den Anspruch der Redundanz: Durch die Verknüpfung des S- und Stadtbahnnetzes sowie

durch Lückenschlüsse und multimodale Querungen über den Rhein wird eine redundante und robuste Verkehrsinfrastruktur aufgebaut, die eine Leistungssteigerung und einen Qualitätssprung in der zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung bringen soll.

Auf Basis des entwickelten Zielnetzes 2040+ sowie aus einer integrierten Betrachtung aller Themen werden Qualitäts- und Wachstumskriterien für die Bestandsentwicklung definiert und zugleich Korridore und Suchräume für die Arrondierung und neue Standorte identifiziert, um das Wachstum flächensparend und balanciert zwischen Nutzungsansprüchen und Teilräumen zu ermöglichen.

Mit dem Ansatz der transportorientierten Siedlungsentwicklung sowie im Abgleich mit weiteren Prinzipien, wird das Konzept dem Ziel, Wachstum ausgewogen in der Region zu verteilen, gerecht. Hierzu werden einerseits die „Raumgemeinschaften“ als Kooperations- und Entwicklungsräume, „Regionale Entwicklungskorridore“ und „Suchräume für die Siedlungsentwicklung“ identifiziert und auf der Zielebene u.a. mit der „dreifachen Innenentwicklung“ Prinzipien für die Bestandsentwicklung und baulich-funktionale Verdichtung neuer Gebiete. Gleichermaßen werden „Suchräume für Gewerbe- und Industrieflächen“, die sich durch ihren verkehrlichen Anschluss im besonderen Maße eignen, herausgearbeitet.

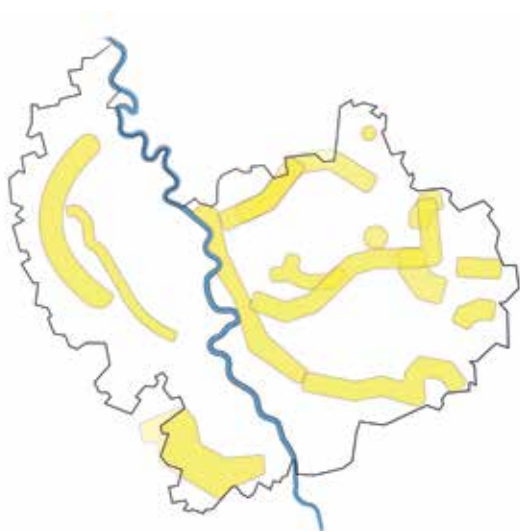
Mit den zahlreichen Vorarbeiten im Bereich der Freiraum- und Kulturlandschaftsentwicklung, wie beispielsweise dem „Masterplan Grün“ oder den Freiraumstrategien „Grünes C“ und „RegioGrün“, bestehen bereits gut verankerte Zielperspektiven und Raumbilder in der Region. Das Konzept überträgt diese Ansätze auf die Gesamtregion und denkt sie über die Regionsgrenzen hinaus weiter. So kann die Sicherung der weiteren Entwicklungsfähigkeit und bestehender Raumqualitäten erreicht werden.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Dynamik und der gleichzeitigen Flächenknappheit herrscht in weiten Teilen der Region ein Bedarf an Entwicklungsflächen für Gewerbe und Industrie. Die Schaffung von Entwicklungsperspektiven für die endogene Entwicklung der Industrie in allen Teilräumen der Region muss mit der Hebung von Flächenpotenzialen durch Optimierung im Bestand sowie einer Erhöhung der Flächenproduktivität und -ausnutzung einhergehen. Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wurden auf Basis der Gewerbeflächenkonzepte der Kreise und Kommunen

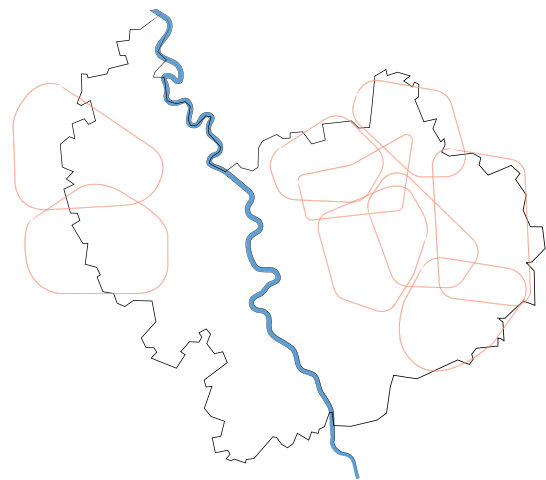
Standorte mit mindestens 10 ha Fläche für Industrie und störendes Gewerbe in das Konzept aufgenommen, die interkommunal entwickelt werden und zur Profilierung der Region beitragen können. Darüber hinaus formuliert das Agglomerationskonzept „Regionale Entwicklungsräume“, die als Potenzialräume für weitere regionalbedeutsame Ansiedlungen neuer Industrie- und Gewerbeunternehmen u.a. in Form von gewerblichen Nutzungen, Büro/Dienstleistung oder urbane Produktion dienen.

Die Stärke der Region Köln/Bonn liegt in ihrer Polyzentralität, die eine Vielzahl von Verflechtungen und Kooperationen sowie unterschiedliche Profile und Funktionen hervorgebracht hat. Ziel des Agglomerationskonzeptes ist die Stärkung dieser polyzentrischen Struktur und die Weiterentwicklung der Arbeitsteilung sowie die Förderung von Kooperation und Zentralität im interkommunalen Verbund. Im Folgenden werden die unterschiedlichen Teilstrategien des Strukturbildes im Einzelnen dargestellt.

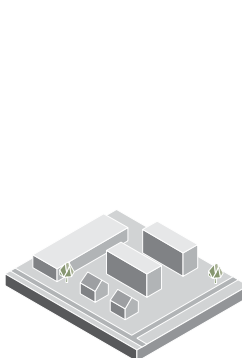
Illustrierende Beispiele für die Entwicklungsprinzipien:



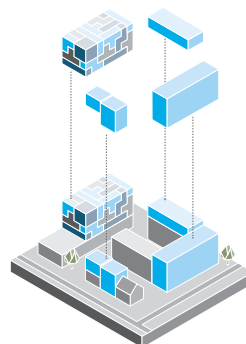
Regionale Entwicklungsräume (Wirtschaft)



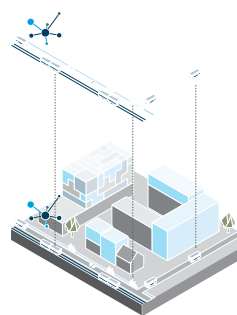
Raumgemeinschaften & Interkommunale Kooperationsräume



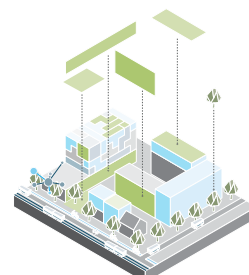
Ist-Zustand



Nutzungsichte und
-vielfalt erhöhen

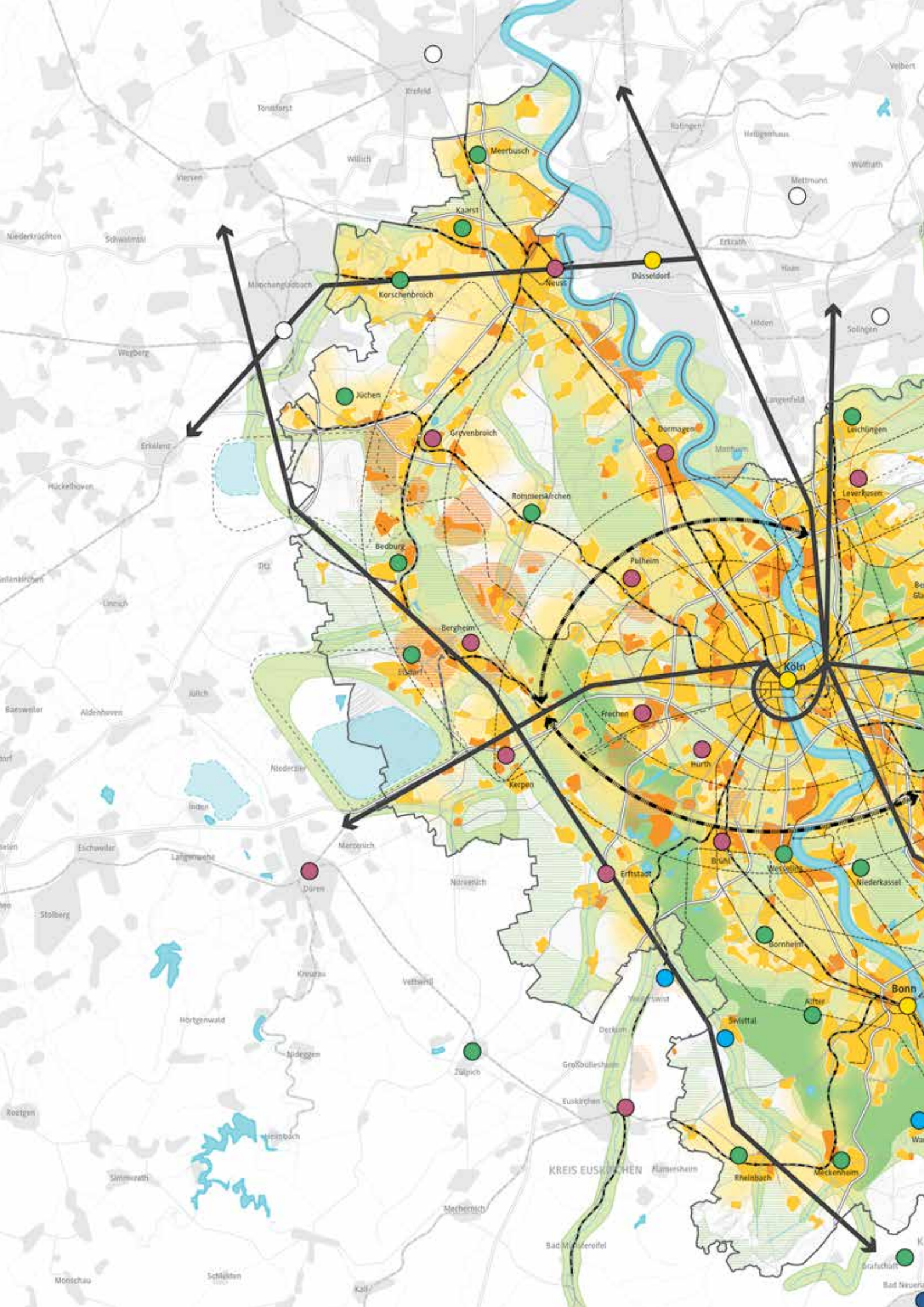


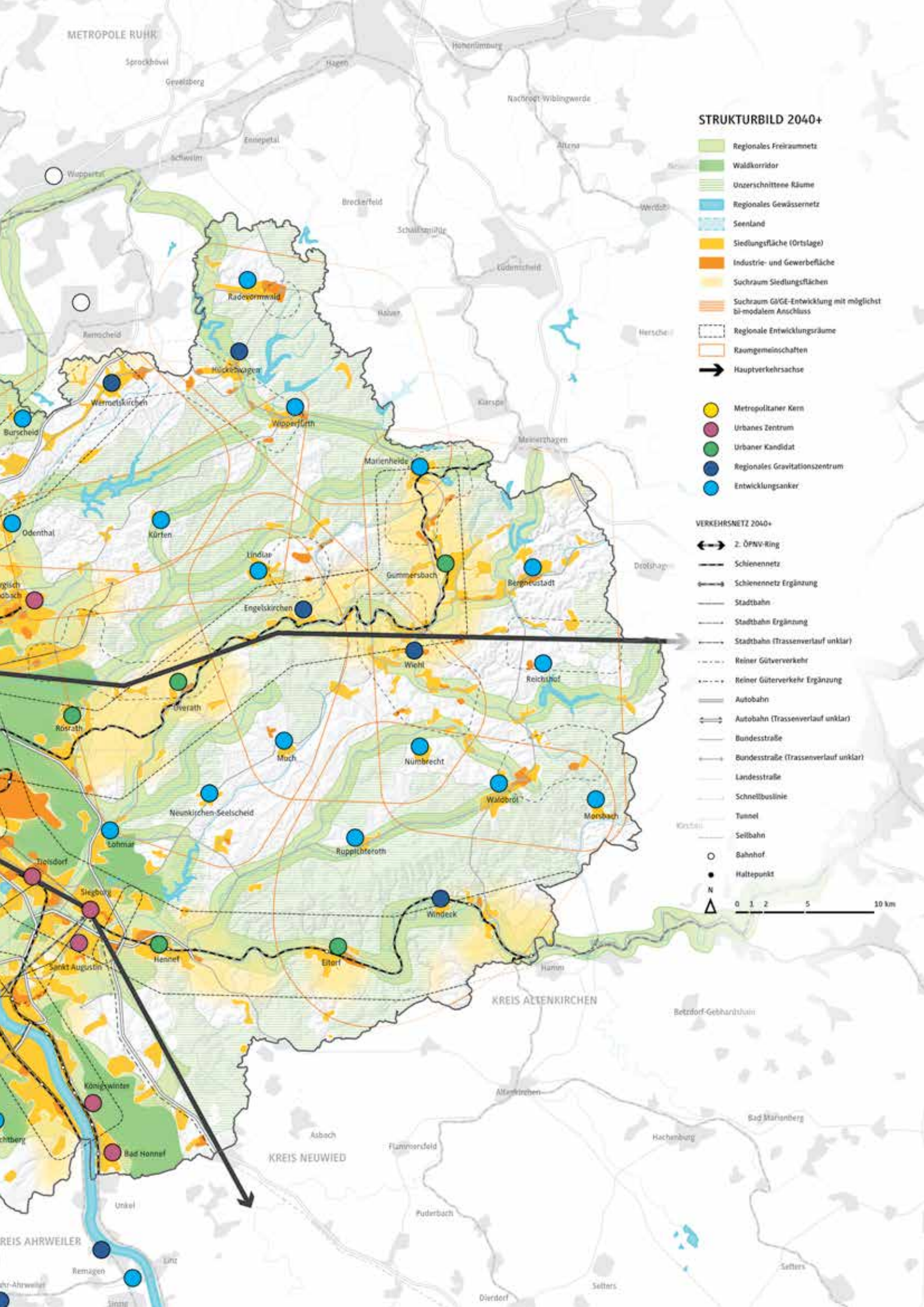
Mobilitätsangebot
erweitern



Grünvolumen
erhöhen

Prinzip der „dreifachen Innenentwicklung“ (MUST Städtebau GmbH)





STRUKTURBILD 2040+

- Regionales Freiraumnetz
- Waldkorridor
- Unzerschnittene Räume
- Regionales Gewässernetz
- Seenland
- Siedlungsfläche (Ortslage)
- Industrie- und Gewerbefläche
- Suchraum Siedlungsflächen
- Suchraum GI/GE-Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
- Regionale Entwicklungsräume
- Raumgemeinschaften
- ➔ Hauptverkehrsachse

- Metropolitaner Kern
- Urbanes Zentrum
- Urbane(r) Kandidat(in)
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker

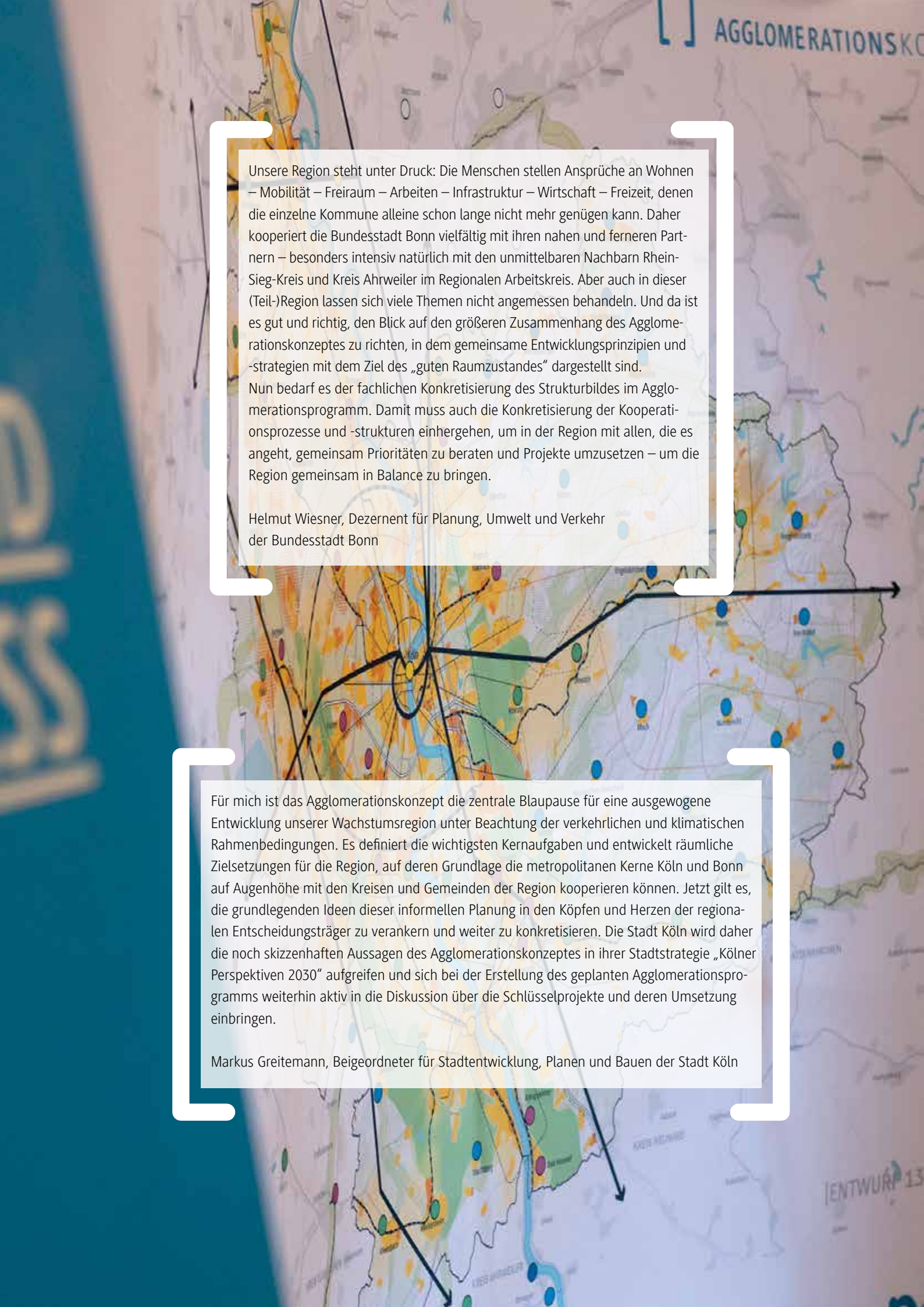
VERKEHRSNETZ 2040+

- ↔ 2. ÖPNV-Ring
- Schienennetz
- Schienennetz Ergänzung
- Stadtbahn
- Stadtbahn Ergänzung
- Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
- Reiner Güterverkehr
- Reiner Güterverkehr Ergänzung
- Autobahn
- Autobahn (Trassenverlauf unklar)
- Bundesstraße
- Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
- Landesstraße
- Schnellbuslinie
- Tunnel
- Seilbahn
- Bahnhof
- Haltepunkt



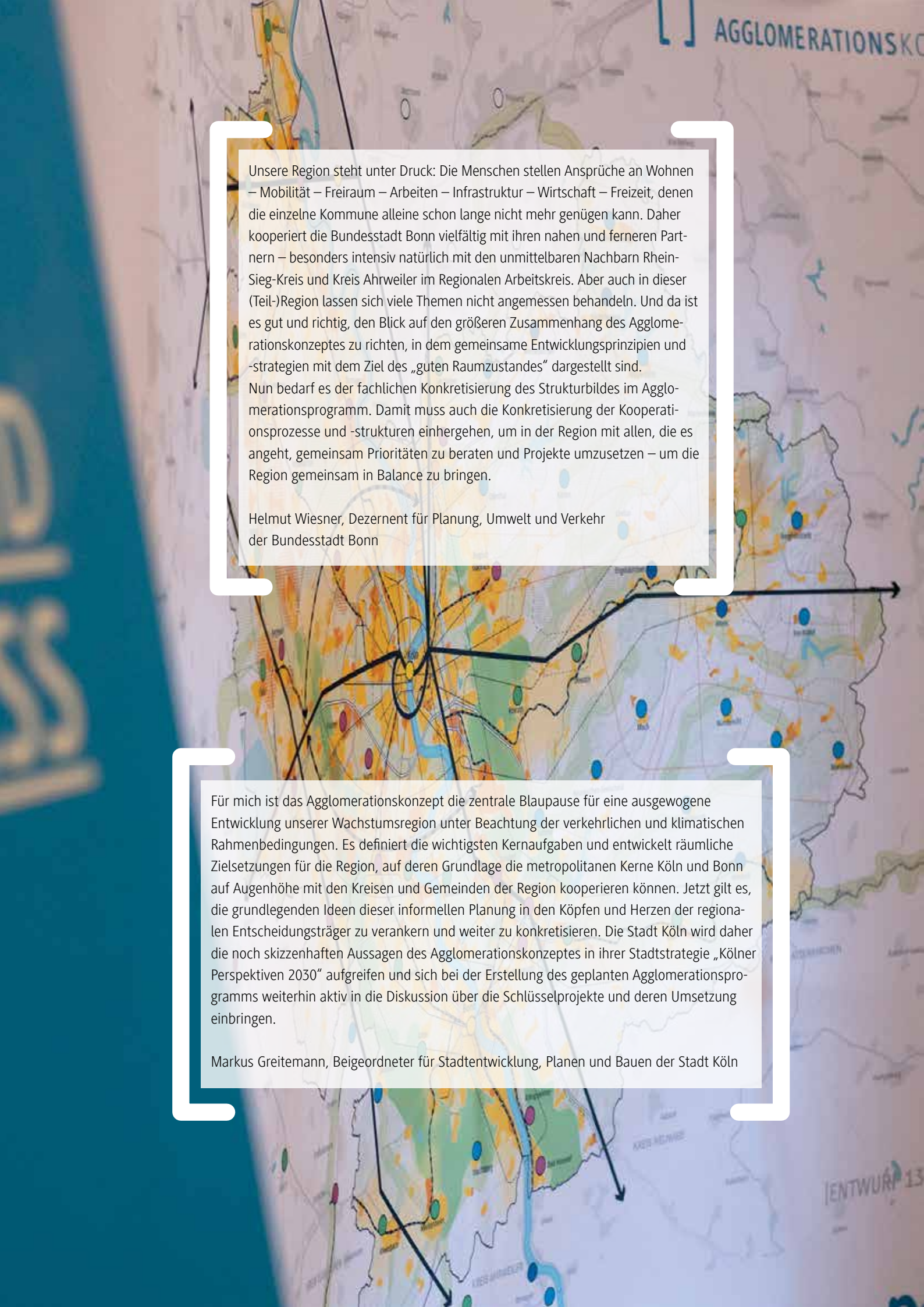
Das Strukturbild 2040+ zeigt eindrücklich, dass wir eine vielfältige Region sind, die mit ihren räumlichen Verflechtungen positiv für die Zukunft aufgestellt ist. Aber es zeigt auch, dass heute zukunftsweisende Entscheidungen getroffen werden müssen. Für alle Entscheidungsträger ist das Strukturbild gleichsam eine wichtige Grundlage, um auch lokale Entwicklungsansätze im Sinne eines regionalen Gesamtprozesses weiterzuentwickeln. Es verdeutlicht, wie wichtig die enge Kooperation ist, da jeder Teilraum besondere Funktionen für die Menschen und die Gesamtregion bereitstellt. Der Oberbergische Kreis ist nicht nur ein starker Wirtschaftsstandort und ein attraktiver Wohn- und Lebensraum für die Bürgerinnen und Bürger, sondern übernimmt für die Region Verantwortung, z.B. im Bereich der Klimavorsorge, der Ressourcenbereitstellung und als Wohn- und Arbeitsstandort. Dies zeigt sich im Bergischen RheinLand, wo wir mit der REGIONALE 2025 das Strukturbild weiterentwickeln wollen. Auch im Agglomerationsprogramm werden wir zukünftig unsere Stärken für die Region einbringen und gemeinsam zukunftsweisende Projekte anstoßen.

Jochen Hagt, Landrat Oberbergischer Kreis



Unsere Region steht unter Druck: Die Menschen stellen Ansprüche an Wohnen – Mobilität – Freiraum – Arbeiten – Infrastruktur – Wirtschaft – Freizeit, denen die einzelne Kommune alleine schon lange nicht mehr genügen kann. Daher kooperiert die Bundesstadt Bonn vielfältig mit ihren nahen und ferneren Partnern – besonders intensiv natürlich mit den unmittelbaren Nachbarn Rhein-Sieg-Kreis und Kreis Ahrweiler im Regionalen Arbeitskreis. Aber auch in dieser (Teil-)Region lassen sich viele Themen nicht angemessen behandeln. Und da ist es gut und richtig, den Blick auf den größeren Zusammenhang des Agglomerationskonzeptes zu richten, in dem gemeinsame Entwicklungsprinzipien und -strategien mit dem Ziel des „guten Raumzustandes“ dargestellt sind. Nun bedarf es der fachlichen Konkretisierung des Strukturbildes im Agglomerationsprogramm. Damit muss auch die Konkretisierung der Kooperationsprozesse und -strukturen einhergehen, um in der Region mit allen, die es angeht, gemeinsam Prioritäten zu beraten und Projekte umzusetzen – um die Region gemeinsam in Balance zu bringen.

Helmut Wiesner, Dezernent für Planung, Umwelt und Verkehr
der Bundesstadt Bonn



Für mich ist das Agglomerationskonzept die zentrale Blaupause für eine ausgewogene Entwicklung unserer Wachstumsregion unter Beachtung der verkehrlichen und klimatischen Rahmenbedingungen. Es definiert die wichtigsten Kernaufgaben und entwickelt räumliche Zielsetzungen für die Region, auf deren Grundlage die metropolitanen Kerne Köln und Bonn auf Augenhöhe mit den Kreisen und Gemeinden der Region kooperieren können. Jetzt gilt es, die grundlegenden Ideen dieser informellen Planung in den Köpfen und Herzen der regionalen Entscheidungsträger zu verankern und weiter zu konkretisieren. Die Stadt Köln wird daher die noch skizzenhaften Aussagen des Agglomerationskonzeptes in ihrer Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030“ aufgreifen und sich bei der Erstellung des geplanten Agglomerationsprogramms weiterhin aktiv in die Diskussion über die Schlüsselprojekte und deren Umsetzung einbringen.

Markus Greitemann, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen und Bauen der Stadt Köln

SIEDLUNG

Siedlungsentwicklung im Sinne des Agglomerationskonzeptes umfasst Flächen für Wohnen, Versorgung, Büro und Dienstleistung sowie nicht störendes bzw. wohnverträgliches Gewerbe. Demgegenüber werden Flächen und die Entwicklung von produzierendem, emittierendem Gewerbe und der Industrie in der Teilstrategie Wirtschaft gesondert behandelt.

In der prosperierenden Region Köln/Bonn führt die hohe Nachfrage nach Wohnraum und Wirtschaftsflächen in weiten Teilen zu einem immensen Siedlungsdruck. Kernaufgabe ist es, weiteres Wachstum raumverträglich und flächensparend zu ermöglichen und bauliche und funktionale Dichten im Bestand sowie bei Neubau ortsangemessen weiterzuentwickeln. In eher zentrenfernen Räumen und Bereichen abseits der Mobilitätsachsen besteht die Zukunftsaufgabe hingegen in einer Stabilisierung im Wesentlichen durch Umbau und Anpassung von Beständen und einer behutsamen Entwicklung.

Das Agglomerationskonzept formuliert für die Siedlungsentwicklung den Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung. Jedoch wird es auch weitere Flächeninanspruchnahmen geben müssen, um den Wachstums- und stellenweise auch den Umbaufaufgaben sowohl quantitativ als auch im Zeitrahmen adäquat zu begegnen. Neue Siedlungsflächen sollen zur Vermeidung weiterer Verkehre (im motorisierten Individualverkehr) durch funktionale Mischung, ortsangemessene Dichte und eine Verknüpfung mit der ÖPNV-Infra-

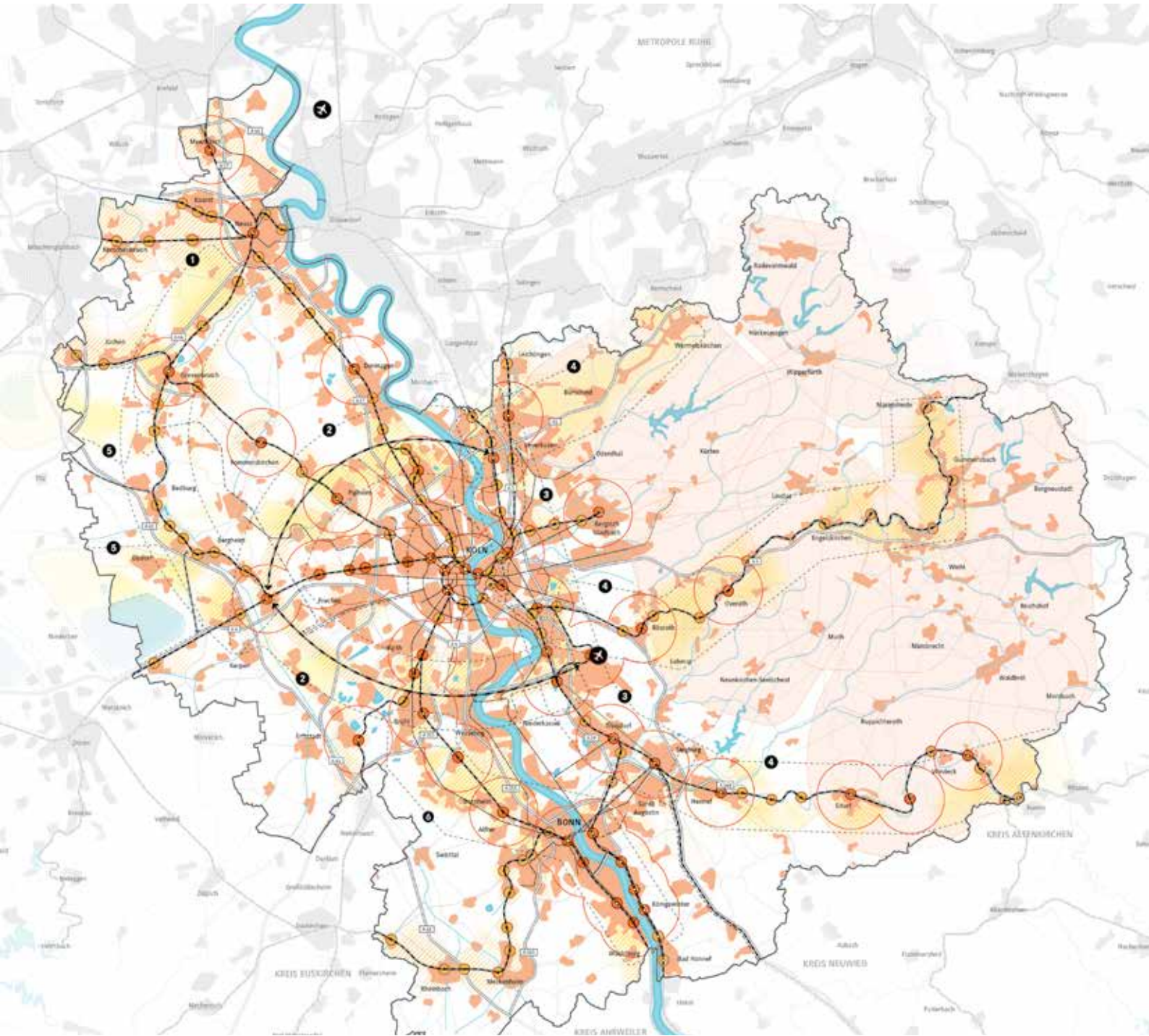
strukturentwicklung, möglichst der Schiene gekennzeichnet sein. Im Sinne der Transportorientierten Entwicklung zeigt das Konzept entsprechende Suchräume im Zielnetz 2040+ auf, die auf Grund ihrer Erschließungsgunst besonderes Potenzial bieten. Die Suchräume beschreiben demnach von Restriktionen (u.a. Naturschutzgebiete/Flora-Fauna-Habitat-Gebiete/von Jahrhunderthochwassern betroffene Areale) weitestgehend freie Entwicklungsräume, in denen gemeinsam mit den Kommunen und teilregionalen Verbänden nach bestimmten Prinzipien konkreter nach Potenzialen gesucht werden sollte, da hier grundsätzlich eine raumverträgliche Entwicklung möglich ist. Sie sind keine bandartigen Entwicklungen. Ergänzt wird dieser Entwicklungsansatz durch die Ausweisung von Regionalen Entwicklungsräumen, die jedoch nicht unmittelbar an die Erschließung durch SPNV-Achsen gebunden sind.

Angewandte Entwicklungsprinzipien in der Teilstrategie „Siedlung“

- Vorrang Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Transportorientierte Siedlungsentwicklung und leistungsstarke Haltepunkte
- Dreifache Innenentwicklung
- Raumgemeinschaften: interkommunale Kooperation und Aufgabenteilung fördern
- Regionale Entwicklungsräume
- Funktionsmischung und Flexibilisierung

Kernaufgaben & Ziele

- Weiteres Wachstum in der Region raumverträglich und flächensparend ermöglichen
- Bauliche und funktionale Dichten im Bestand und bei Neubau ortsangemessen weiterentwickeln
- Verknüpfung von Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Fokus auf eine gute Erreichbarkeit, insbesondere mit dem Umweltverbund
- Aktivierung regionaler Entwicklungsräume und Standorte mit herausragender Anbindung/Erreichbarkeit, Lagequalität und/oder Flächenverfügbarkeit
- Entwicklungsperspektiven bzw. Stabilisierung der eher ländlich geprägten Räume schaffen
- Kleinteilige Funktionsmischung von Wohnen und Arbeiten, Versorgung/Handel und Freizeit im Bestand und bei Neubau realisieren
- Siedlungserweiterungen raumverträglich gestalten



SIEDLUNG

- Haltepunkt im SPNV-Netz
- Leistungsstarker Haltepunkt
- Suchraum für erhöhte Bau- und Nutzungsintensitäten (3 km Radius)
Suchraum mit dem Schwerpunkt Innenentwicklung
- Suchraum für Siedlungsentwicklung entlang von SPNV- / Stadtbahnlinie (3 km Radius)
Suchraum mit grundsätzlicher Eignung für Siedlungsentwicklung
- Raumbegrenzung
Verhandlungsraum ortsangepasster Entwicklung

- Regionaler Entwicklungsraum:
Suchraum für Flächen- und Innenentwicklung
- 1 Erftspange
- 2 2. ÖPNV-Ring
- 3 Rechtsrheinischer Korridor
- 4 Bergische Mobilitätsachse
- 5 Tagebau-/Geländeschicht
- 6 Linksrheinischer Korridor
- Siedlungs- und Wirtschaftsfläche

VERKEHRSNETZ 2040+

- 2. ÖPNV-Ring
- Schienennetz
- Schienennetz Ergänzung
- Stadtbahn
- Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
- Stadtbahn Ergänzung
- Reiner Güterverkehr
- Reiner Güterverkehr Ergänzung
- Autobahn
- Autobahn (Trassenverlauf unklar)
- Bundesstraße
- Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
- Landesstraße
- Schnellbus
- Tunnel
- Seilbahn
- Bahnhof
- Haltepunkt

WIRTSCHAFT

Vor dem Hintergrund der Prosperität und Flächenknappheit in der Region herrscht in weiten Teilen ein hoher Siedlungsdruck sowie ein gesamtregional bestehender Bedarf an Entwicklungsflächen für störendes Gewerbe und Industrie. Die Teilstrategie „Wirtschaft“ zeigt daher mit Such- und Regionalen Entwicklungsräumen sowie Bereichen für interkommunale Flächenentwicklungen Perspektiven für die endogene Entwicklung der Industrie und des störenden Gewerbes in allen Teilräumen sowie für neue Ansiedlungen in der Region auf, ohne standortkonkrete Aussagen zu treffen. Such-, Entwicklungs- und Potenzialräume für nicht störendes Gewerbe sowie urbane und gemischt genutzt Gebiete werden hingegen in der Teilstrategie „Siedlung“ behandelt (s.o.).

Die bestehenden teilregionalen Industrie- und Gewerbeflächenkonzepte bilden eine grundlegende Basis für die Teilstrategie Wirtschaft. Aufgrund von Maßstab und Körnigkeit bildet das Konzept jedoch nicht alle Inhalte der bestehenden teilregionalen Konzepte ab. Das Agglomerationskonzept steht nicht im Widerspruch dazu, sondern setzt vielmehr den Fokus auf diejenigen Teilaussagen und Bereiche innerhalb der Konzepte, die aufgrund ihrer Größenordnung und

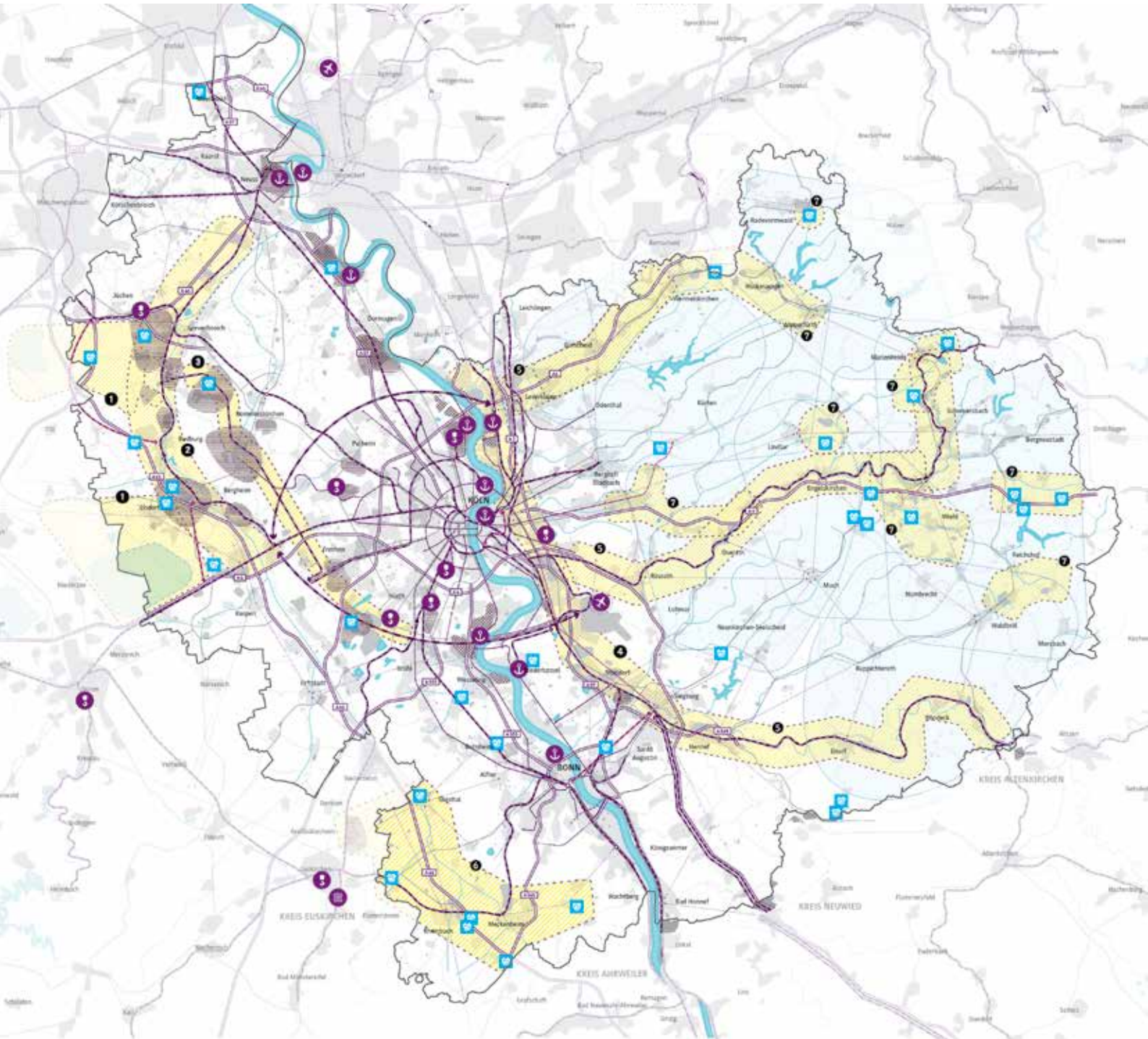
Lage besondere Potenziale für eine raumverträgliche Entwicklung im Sinne des Agglomerationskonzeptes aufweisen und in der Maßstäblichkeit des Agglomerationskonzeptes darstellbar sind. Darüber hinaus macht das Agglomerationskonzept auch weitergehende Vorschläge. Relevanz und Gültigkeit der teilregionalen Gewerbe- und Industrieflächenkonzepte bleiben unbenommen.

Angewandte Entwicklungsprinzipien in der Teilstrategie „Wirtschaft“

- Möglichst bi-modaler Verkehrsanschluss für Wirtschaftsflächen
- Regionale Entwicklungsräume
- Raumgemeinschaften: interkommunale Kooperation und Aufgabenteilung fördern
- Sicherung und Ausbau bestehender Wirtschaftsstandorte
- Großindustrie am Rhein sichern und weiterentwickeln
- regional bedeutsame Industrie- und Gewerbestandorte interkommunal entwickeln
- Erschließung neuer Arbeitsfelder

Kernaufgaben & Ziele

- Schaffung von Entwicklungsperspektiven für die Industrie in allen Teilräumen der Region
- Wachstum in der Region raumverträglich und flächensparend gestalten
- Hebung von Flächenpotenzialen durch Optimierung im Bestand, Konversion und neue Flächenausweisungen
- Schaffung von Flächenpotenzialen für endogene Entwicklung des Industriebestands
- Raumverträgliche Anordnung neuer großmaßstäblicher Entwicklungsflächen
- Erhöhung der Flächenproduktivität/-ausnutzung auf bestehenden und neuen Gewerbe- und Industrieflächen
- Verknüpfung von Flächen- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Gute Erreichbarkeit möglichst mit dem Umweltverbund
- Interkommunale Zusammenarbeit bei der Flächenentwicklung fördern
- (Teil-)Regionale Abstimmung, Arbeitsteilung und Profilierung bei regionalbedeutsamen Standortentwicklungen
- Sicherung und Ausbau der bestehenden Logistikterminals und Umschlaghäfen
- Sicherung der Standorte und Flächen der Großindustrie am Rhein sowie auch kleinräumiger bestehender Gewerbe- und Industriestandorte
- Strukturwandel im Rheinischen Revier durch Verortung konversionsbedingter Entwicklungsbedarfe unterstützen





















WIRTSCHAFT

-  Raumbesetzung: Interkommunale Kooperations- und Entwicklungsräume GI/GE
-  Regionaler Entwicklungsraum
-  1 Tagebaufolgelandschaft
-  2 Erftspange
-  3 Konversionsraum Werksbahntrasse
-  4 Rechtsrheinischer Korridor
-  5 Bergische Mobilitätsachsen
-  6 Swistbogen
-  7 Mittelstandsregion Bergisches RheinLand

-  Suchraum GI/GE-Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
-  Innenentwicklungspotenzial bestehender Gewerbe- und Industriestandorte
-  Sicherung Standort Großindustrie am Rhein
-  Entwicklungsfläche für interkommunalen, regionalbedeutsamen Gewerbe-/Industriestandort (≥ 10ha)
-  Hafen / Kombiniertes Verkehrs-Terminal sichern
-  Kombiniertes Verkehrs-Terminal sichern
-  Railport sichern
-  Standortentwicklung Flughafen
-  Siedlungsfläche (Ortslage)

VERKEHRSNETZ 2040+

-  2. ÖPNV-Ring
-  Schienennetz
-  Schienennetz Ergänzung
-  Stadtbahn
-  Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
-  Stadtbahn Ergänzung
-  Reiner Güterverkehr
-  Reiner Güterverkehr Ergänzung
-  Autobahn
-  Autobahn (Trassenverlauf unklar)
-  Bundesstraße
-  Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
-  Landesstraße
-  Schnellbus
-  Tunnel
-  Seilbahn
-  Bahnhof
-  Haltepunkt

FREIRAUM & LANDSCHAFT

Die Region besitzt auf über 4.400 Km² Fläche hochwertige Freiräume unterschiedlicher Funktion, deren Qualität es trotz Siedlungsdrucks und der daraus resultierenden Zielkonflikte zwischen der regionalen Freiraumsicherung und -vernetzung zukünftig zu sichern und zu entwickeln gilt.

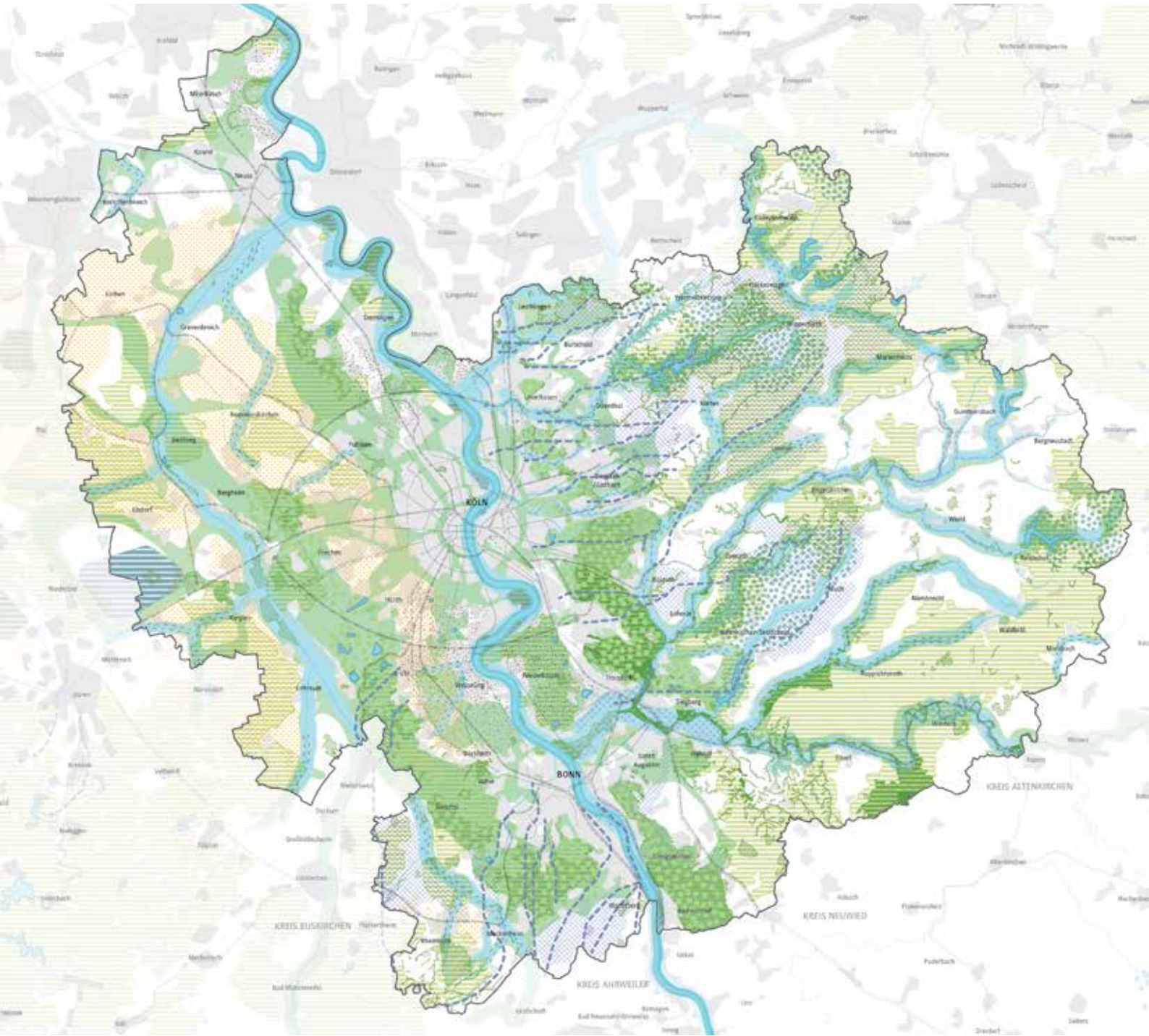
Bei der Sicherung und Entwicklung der Landschaft hat die Region eine Tradition und Expertise, u.a. mit dem „Masterplan Grün“ mit seinem Kulturlandschaftsnetzwerk, den Konzepten „RegioGrün“ und „Grünes C“ liegen (teil-)regionale Konzepte vor, die als wichtige Grundlagen in die Erarbeitung der Teilstrategie eingeflossen sind. Darüber hinaus wurden mit der regionalen Klimawandelvorsorgestrategie wertvolle Erkenntnisse zu den Funktionen der Landschaft im Kontext des Klimawandels gewonnen, die im Wesentlichen in die Strategie eingeflossen sind. Klimawandelvorsorgestrategie und Agglomerationskonzept ergänzen sich somit zu einer integrierten räumlichen Betrachtung in der Teilstrategie „Landschaft & Freiraum“. Im Bereich Freiraum und Landschaft gilt es, die vorhandenen Freiraumqualitäten zu stärken, miteinander zu verknüpfen und ihren Begabungen entsprechend auszubauen, um dem Flächenverbrauch ein resilientes Freiraumgerüst entgegenzusetzen. Ziel ist daher die Vernetzung der Landschaftsräume zu einer blau-grünen Infrastruktur für die Region Köln/Bonn, die die Vielfalt der Freiräume abbildet und auch über die Grenzen der Region hinaus Verknüpfungen schafft.

Angewandte Entwicklungsprinzipien in der Teilstrategie „Freiraum & Landschaft“ (Auswahl)

- Blau-grüne Infrastruktur weiterentwickeln
- Erkenntnisse und Empfehlungen der Klimawandelvorsorgestrategie zu den Funktionen des Freiraums aufgreifen und berücksichtigen; Waldgürtel mit Retentions- und bioklimatischer Ausgleichsfunktion stärken
- Unzerschnittene Räume, Naturschutzgebiete und FFH-Gebiete sowie Überschwemmungsgebiete als zu schützende Freiraumbestandteile sichern
- Bodengüte und Regionale Lebensmittelproduktion als besonderen Wert erhalten
- Kaltluftentstehung und Trinkwasserversorgung als Ökosystemleistungen berücksichtigen und schützen
- Neue Identitäten und Qualitäten für überformte Zwischenräume entwickeln
- Multicodierung der Freiräume zur Funktionsanreicherung und Gestaltung der Landschaften
- An- und Einbindung der Region in bedeutende Freiraumstrukturen außerhalb der Region

Kernaufgaben & Ziele

- Sicherung und Vernetzung der regionalen Landschaftsräume, Fortschreibung und Umsetzung der bestehenden Freiraumkonzepte der Region, An- und Einbindung bedeutender Freiraumstrukturen außerhalb der Region
- Erhalt und Ausbau der Durchgängigkeit von Natur- und Kulturlandschaftsräumen, u.a. durch Verknüpfung der innerstädtischen Freiräume mit der Landschaft für die Frischluftversorgung und den Biotopverbund
- Lösung von Zielkonflikten zwischen Nachverdichtung, Wohnraum- und Wirtschaftsflächen- sowie der Verkehrsinfrastrukturentwicklung vor allem in den hoch verdichteten Lagen der Region und weitere Neuflächeninanspruchnahmen
- Berücksichtigung der biologischen Vielfalt, Funktionen und der regionalen Identitäten von Landschaftsräumen
- Vorausschauende Anpassung an den Klimawandel und Stärkung der Resilienz
- Bewahrung der unzerschnittenen und verkehrsarmen Räume
- Vernetzung und Erhöhung der Erlebbarkeit wichtiger Erholungsräume
- Sicherung stadtnaher Freiräume und landwirtschaftlicher Flächen für die Produktion regionaler Lebensmittel
- Schaffung von Identitäten für die überformten Zwischenräume in der Rheinschiene und die Folgelandschaften von Tagebau oder Kiesabbau



FREIRAUM & LANDSCHAFT

- Kölner Grünringe und Grünes C
- Korridor des RegioGrün
- Ville- und Heidekorridor
- Erftkorridor
- Auenkorridor
- Grünkorridor

- Freiraumsystem mit multifunktionaler Ausgleichsfunktion
- Waldkorridor u.a. mit bioklimatischer Ausgleichsfunktion
- Naturschutz- / Fauna-Flora-Habitat-Gebiet

- Entstehungsgebiet Kaltluft
- Kaltluftleitbahn
- Waldschutzfunktion Trinkwasserqualität
- Sicherung der unzerschnittenen Räume
- Fruchtbare Boden (sehr hohe Bodenwertzahl)
- Sicherung Auenkorridor
- Hochwassergefährdung im Bereich des HQ100
- Gewässernetz inkl. Talsperre
- Qualifizierung überformter Zwischenraum
- Qualifizierung Seenland
- Siedlungsfläche (Ortslage)

VERKEHRSNETZ 2040+

- 2. ÖPNV-Ring
- Schienennetz
- Schienennetz Ergänzung
- Stadtbahn
- Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
- Stadtbahn Ergänzung
- Güterverkehr
- Güterverkehr Ergänzung
- Autobahn
- Autobahn (Trassenverlauf unklar)

- Bundesstraße
- Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
- Tunnel
- Seilbahn
- Bahnhof
- Haltepunkt

UMWELTVERBUND /

MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

Die verkehrliche und technische Infrastruktur trägt im Wesentlichen zur Zukunftsfähigkeit der Region Köln/Bonn bei. Angesichts hoher und weiter steigender Transitverkehre, starker innerregionaler Pendlerverflechtungen und einem über Jahrzehnte aufgebauten Sanierungsstau, sind die Belastungsgrenzen der regionalen Verkehrsinfrastruktur in der Region allerdings erreicht und die grundsätzliche Mobilitätsfähigkeit der Menschen in der Region im Innern gefährdet. Das Agglomerationskonzept formuliert daher das übergeordnete Ziel, unter Berücksichtigung der teilräumlichen Ausgangslage die Mobilitäts- und damit Entwicklungsfähigkeit der Region sicherzustellen. Um dies dauerhaft zu erreichen, bedarf es aus Sicht der „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ – die in Phase 1 des Gesamtprozesses als Basis für weitere Analysen und Planungen erstellt wurde – und des Agglomerationskonzeptes eines ambitionierten Zielnetzes, das einen Qualitätssprung in der Mobilität ermöglicht: das Zielnetz 2040+. Das Zielnetz 2040+ berücksichtigt alle Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit vordringlichem Bedarf und alle Anmeldungen der Region zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen. Es beinhaltet darüber hinaus Ergänzungen, Maßnahmen und Weiterentwicklungen im Rahmen einer integrierten räumlichen

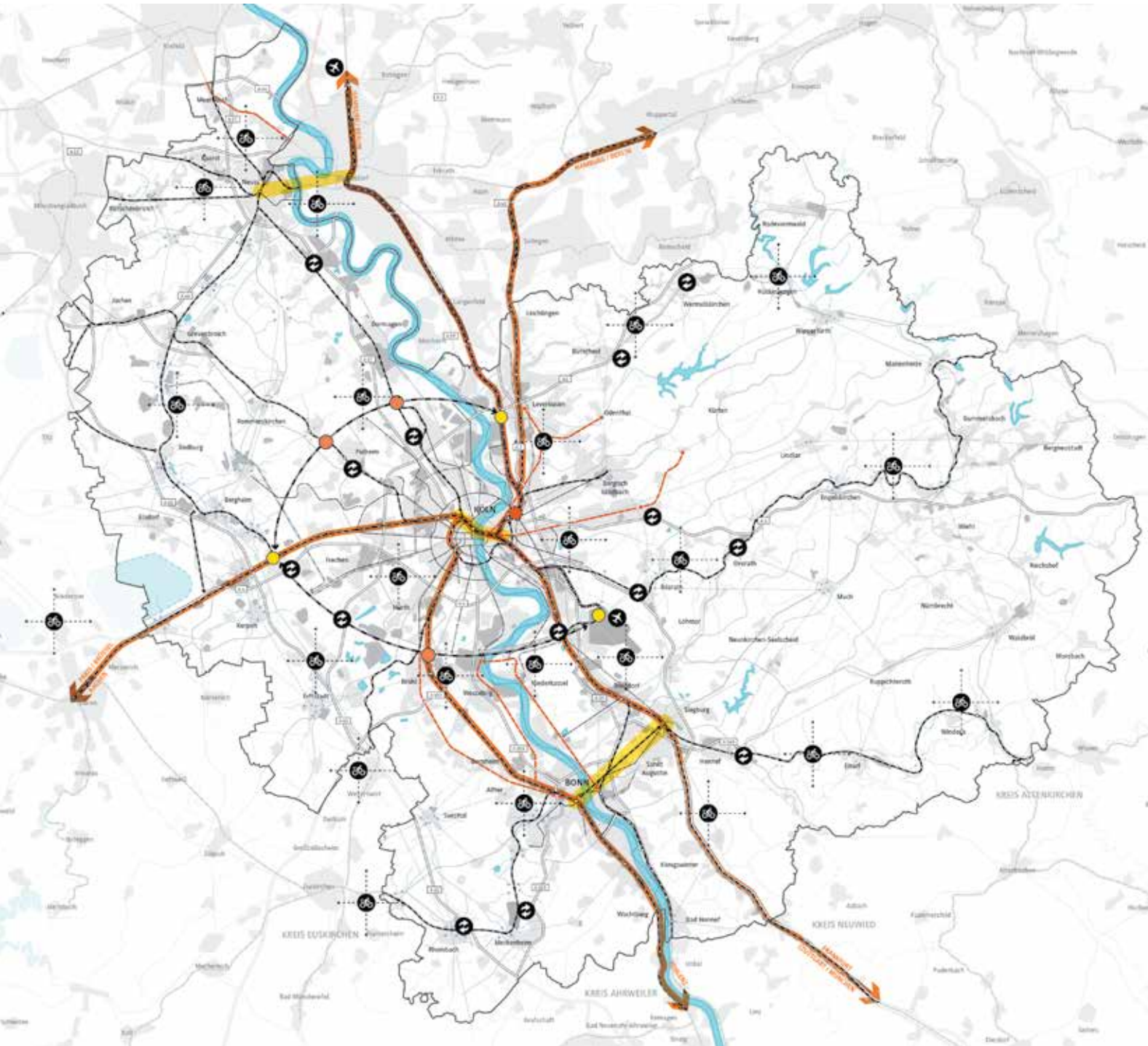
Gesamtbetrachtung, deren Realisierung zum Teil auch erst nach 2040 erfolgen wird und deren Elemente unterschiedliche Planungs- und Beratungsstände aufweisen. Die „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ und die Teilstrategien zur Verkehrsinfrastruktur sind in enger Abstimmung mit dem Kooperationspartner NVR GmbH entwickelt worden.

Angewandte Entwicklungsprinzipien in der Teilstrategie „Umweltverbund“ (Auswahl)

- Schaffung von Redundanzen und eines zweiten ÖPNV-Ring (um Köln) sowie Beschleunigung von Stadtbahnen und besseren Verknüpfungen im Netz
- Entwicklung von leistungsstarken Umstiegen zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr (Intraregionaler Hub, Regio-Hubs, Regioumstiege)
- Stärkung der Tangentialverbindungen abseits der SPNV-Trassen durch Schnellbuslinien und Mobilstationen sowie RadPendlerRouten und ein Wasserbussystem auf dem Rhein
- Multimodale Rheinquerungen zur Verbesserung der Erschließungsqualität
- Schaffung leistungsstarker Zubringersysteme

Kernaufgaben & Ziele (Teilstrategie „Umweltverbund“)

- Zukunftsfähiger Erhalt und Ausbau des Umweltverbunds bis in die Stadtteile/Dörfer
- Entlastung des Bahnknoten Köln, Tangentialverbindungen Nord-Süd und West-Ost-Querungen über den Rhein ausbauen
- Redundanz und Ausfallsicherheit im ÖPNV-Netz erhöhen
- Region leistungsstark an die rechtsrheinische Fernverkehrsachse und den RRX-Hauptkorridor sowie die Ost-West Fernverkehrsachse anbinden
- Bessere Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern durch leistungsfähige Mobilitätshubs herstellen
- Arbeitsteilung im regionalen Netz zwischen dichter Feinerschließung und schnellen regionalen Verbindungen stärken
- Erreichbarkeit der eher ländlich geprägten Teilräume sicherstellen
- Tagebaumfelder im Rheinischen Revier leistungsstark an das SPNV-Netz anbinden
- Frühzeitigen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund durch leistungsstarke Hubs fördern insbesondere im Zulauf zu den Ballungszentren
- RadPendlerRouten als „neue“ Pendlerinfrastrukturen entwickeln
- Zubringerstrukturen zu Mobilitätsachsen insbesondere im eher ländlich geprägten Raum herstellen



UMWELTVERBUND

- 2. ÖPNV-Ring
- Fernverkehrskorridor
- RRX Kernstrecke
- Verknüpfung Fernverkehrsknoten
- Regio-Hub, Anbindung an Schienenfernverkehr
- Intraregionaler Hub
- Knotenpunkt Radiale / 2. ÖPNV-Ring
- Stadtbahn Beschleunigung
- Schnellbuslinie
- Zubringer Mobilitätsknoten (Bus / Rad)
- Netz RadPendlerRouten Rheinschiene
- Regionstieg
- Siedlungsfläche (Ortslage)

VERKEHRSNETZ 2040+

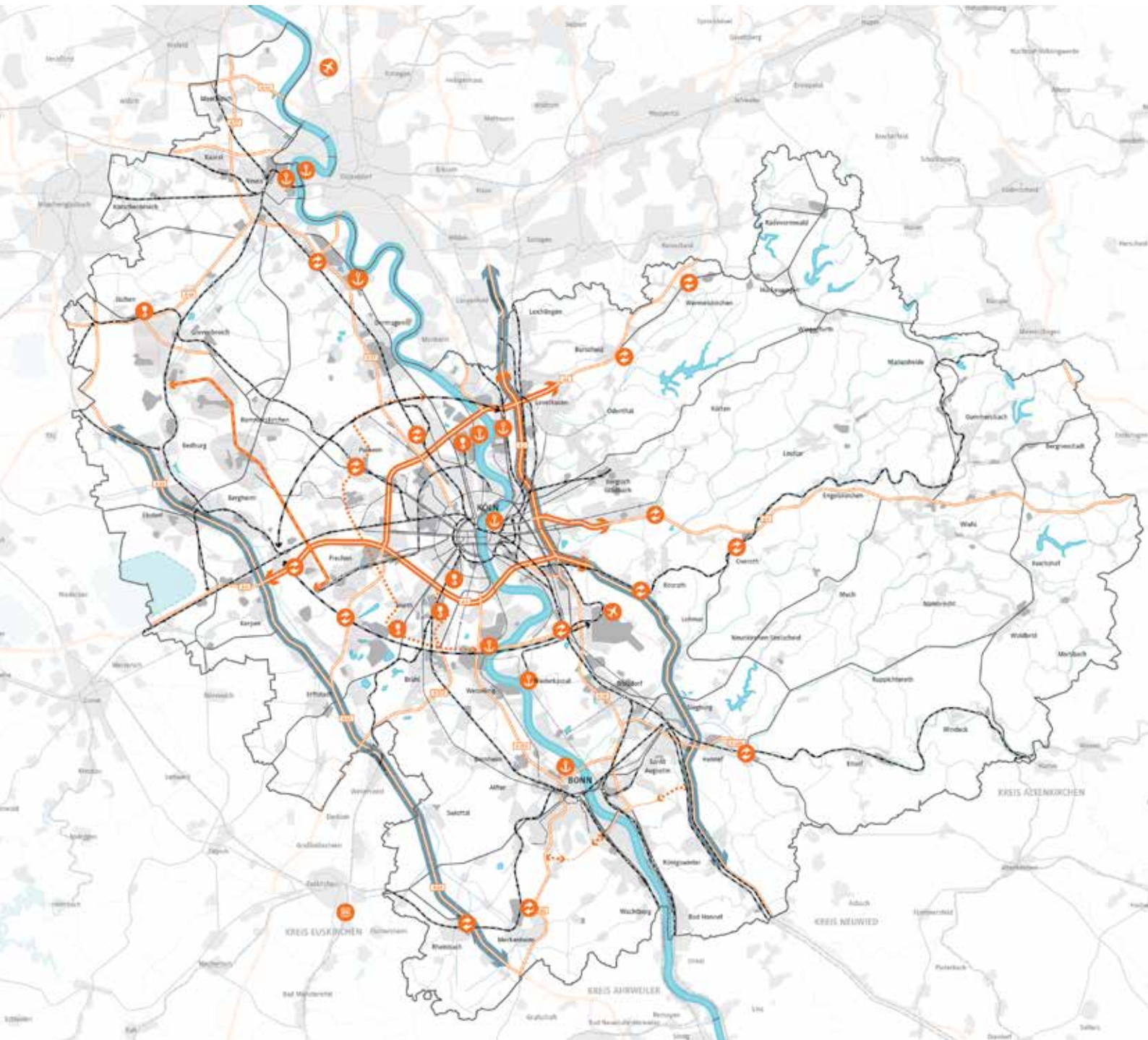
- Schienennetz
- Schienennetz Ergänzung
- Stadtbahn
- Stadtbahn Ergänzung
- Reiner Güterverkehr
- Reiner Güterverkehr Ergänzung
- Autobahn
- Autobahn (Trassenverlauf unklar)
- Bundesstraße
- Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
- Landesstraße
- Wasserbus
- Fähre
- Seilbahn
- Bahnhof
- Haltepunkt

Kernaufgaben & Ziele (Teilstrategie „MIV & Wirtschaftsverkehr“)












- Erreichbarkeit und Anbindung der Region, der Zentren und der Gewerbe- und Industriestandorte sicherstellen
- Tangentialverbindungen Nord-Süd und West-Ost-Querungen über den Rhein stärken
- Potenziale von Schnellbusverbindungen berücksichtigen. Tangenten mit dem SPNV verknüpfen
- Integrierte Industriestandort- und Infrastrukturentwicklung vorantreiben
- Bündelung der Verkehre auf den Haupttrouten, Entflechtung von Transit- und Binnenverkehr auf eigene Spuren sowie SPNV und Güterverkehr auf Hauptbahnstrecken
- Strategische Schnittpunkte von Straße und Schiene für den frühzeitigen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund gestalten
- Güterverkehr auf der Schiene und Rhein stärken und die Anbindungen der regionalen Häfen sichern und ausbauen
- Multimodale Umschlagsplätze an leistungsfähigen Infrastrukturen zur Entlastung der Rheinschiene schaffen
- Leistungsstarke Anbindung der linksrheinischen Wirtschaftsräume an die rechtsrheinische Schienengüterfernverkehrsstrasse
- Verknüpfungspunkte zwischen regionalem Güterverkehr und Güterfernverkehrsnetz im Rechtsrheinischen sichern/ausbauen
- Multimodale Rheinquerungen stärken und ausbauen
- Entlastung der Verkehrssysteme der Ballungsräume ermöglichen

Angewandte Entwicklungsprinzipien in der Teilstrategie „MIV & Wirtschaftsverkehr“
















- Entflechtung der Verkehre, Bündelung und Priorisierung
- Leistungsfähige Anbindung der Region an den Schienengüterfernverkehr
- Regionumstiege und Stärkung der Tangentialverbindungen
- Umwidmung der RWE-Werksbahntrassen für den regionalen Güter- bzw. Personenverkehr



MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

-  Trennung Regional- /Transitverkehr
-  Stärkung Transitfunktion
-  Umwidmung Werksbahntrasse zu regionaler Güterverkehrstrasse
-  Regionstieg
-  Hafen / Kombiniertes Verkehr Terminal sichern
-  Kombiniertes Verkehr - Terminal sichern
-  Railport sichern
-  Flughafen
-  Siedlungsfläche (Ortslage)
-  Gewerbe- und Industriefläche
-  Suchraum GÜGE-Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss

VERKEHRSNETZ 2040+

-  2. ÖPNV-Ring
-  Schienennetz
-  Schienennetz Ergänzung
-  Stadtbahn
-  Stadtbahn Ergänzung
-  Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
-  Reiner Güterverkehr
-  Reiner Güterverkehr Ergänzung
-  Autobahn
-  Autobahn (Trassenverlauf unklar)
-  Bundesstraße
-  Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
-  Landesstraße
-  Bahnhof
-  Haltepunkt

DISKUSSIONSBEITRAG

POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

Das Strukturschema zur polyzentrischen Entwicklung bildet einen Diskussionsbeitrag hinsichtlich der weiteren arbeitsteiligen Entwicklung der Kommunen bei der Bewältigung der Wachstums- und räumlich-infrastrukturellen Umbaufaufgaben in der Region. Das Strukturschema ist keine eigene Teilstrategie und formuliert keine konzeptionelle Setzung innerhalb des Agglomerationskonzeptes. Es ist kein Zentrale-Orte-Konzept im neuen Gewand. Es ist nicht Ziel und Intention, auf Basis der vorgeschlagenen Zentrenkategorien Infrastrukturbedarfe abzuleiten oder bestehende Zuordnungen im Zentrale-Orte-Konzept zu hinterfragen. Die vorgeschlagene Kategorisierung bildet keine Hierarchie. Das Strukturschema liefert vielmehr Diskussionsanstöße hinsichtlich der Funktion, des Profils, der Potenziale und auch der regionalen Verantwortung der einzelnen Kommunen im regionalen Gesamtgefüge.

Das Strukturschema setzt inhaltlich an der in den vergangenen Jahrzehnten bereits gewachsenen polyzentrischen Struktur und Arbeitsteilung in der Agglomeration Region Köln/Bonn an. Um die Entwicklungsfähigkeit der Region mit ihren jeweils spezifische Stärken, Qualitäten und Funktionen aufweisenden Teilräumen und Standorten für die Zukunft zu sichern, soll die polyzentrische Struktur weiter gestärkt werden. Hierin besteht ein zentraler Entwicklungsansatz für die angestrebte „Region in Balance“ und einen auch künftig „guten Raumzustand“ in der Agglomeration.

Mit der Stärkung des polyzentrischen Netzes von Städten und Kommunen in der Region wird die (über)regionale Bedeutung der metropolitanen Zentren am Rhein für die Gesamtregion nicht in Frage gestellt. Vielmehr dient eine Stärkung und weitere Profilierung der Kommunen im näheren und weiteren Umland nicht nur diesen Kommunen,

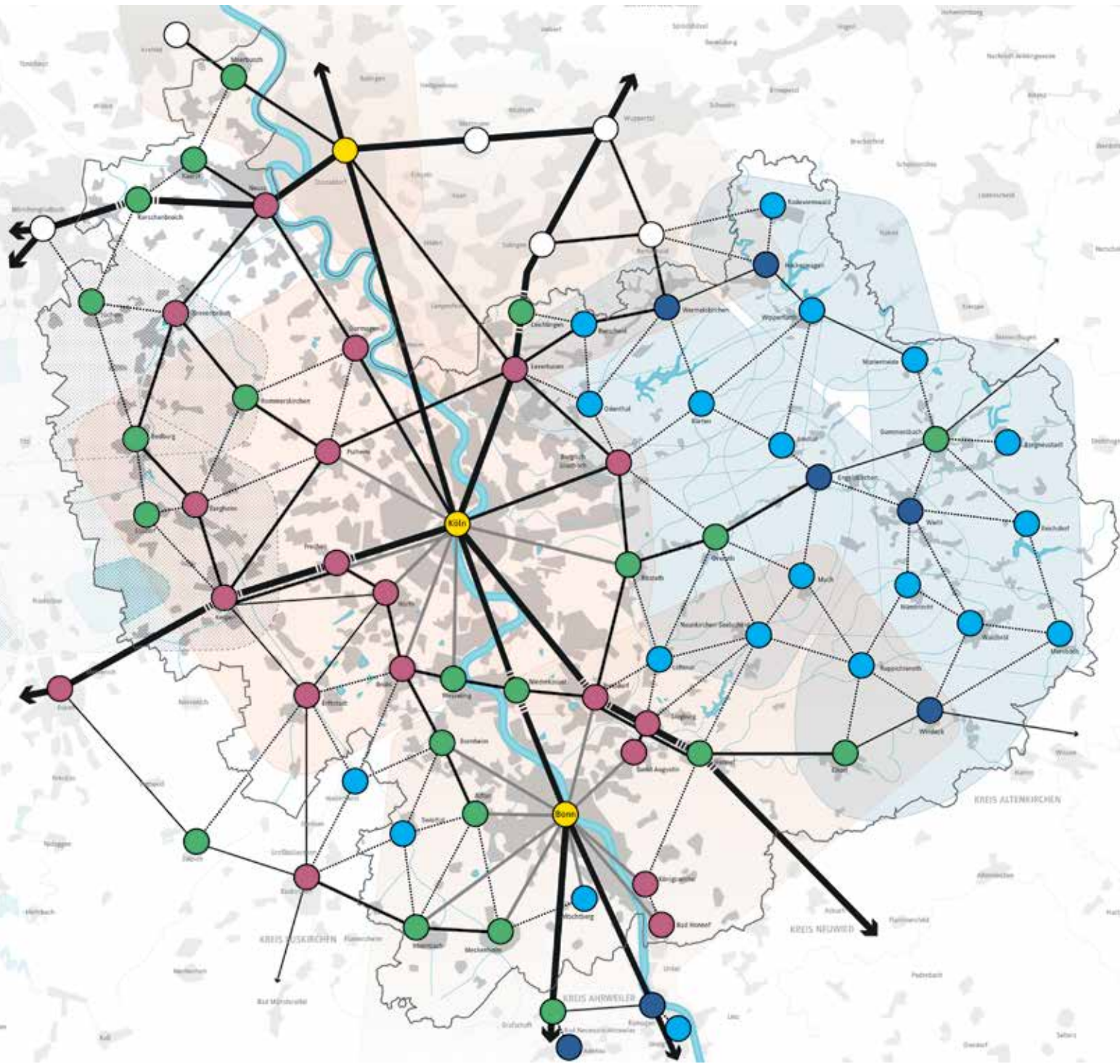
sondern sichert auch die Entwicklungsfähigkeit und Qualitäten der Zentren am Rhein und damit die Zukunftsfähigkeit der Region insgesamt.

Eine Grundaussage der polyzentrischen Entwicklung ist, dass die Steuerung und Gestaltung der dynamischen regionalen Entwicklungen und des Umbaus eine regionale Gemeinschaftsaufgabe darstellt, bei der jeder Teilraum und jede Kommune entsprechend der Lage, Infrastrukturausstattung, Anbindung sowie der gewachsenen Funktion Aufgaben und regionale Verantwortung übernimmt.

Das Strukturschema ist bewusst mit bestehenden und vorgeschlagenen Raumkulissen interkommunaler Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung hinterlegt. Dies unterstreicht, dass konkrete Konzepte und Vereinbarungen der Aufgaben- und Funktionsübernahme und der sinnvollen und tragfähigen Arbeitsteilung in interkommunalen Abstimmungsprozessen entwickelt und getroffen werden sollen. Grundlegend hierfür sind die schon seit langem in der Region etablierten Prinzipien der „Freiwilligkeit“ und „Kooperation auf Augenhöhe“, die die gesetzlich verfassten Aufgaben und Zuständigkeiten der Kommunen und Kreise sowie der Regional- und Landesplanung nicht in Frage stellen.

Standort-/Profilkategorien im Diskussionsbeitrag „Polyzentrische Entwicklung“:

- Metropolitaner Kern
- Urbanes Zentrum
- Urbaner Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker
- Kooperationsräume und Raumgemeinschaften



POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

- Metropolitaner Kern
- Urbanes Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker

- Raumbegrenzung
- Interkommunaler Kooperations- und Entwicklungsraum
- StadtUmland-Verbund
- Siedlungs- und Wirtschaftsfläche

- Bezugsintensität Entwicklungszusammenhänge
- Hoch
 -
 -
 - Niedrig



Joachim Schwister Technischer Beigeordneter der Kolpingstadt Kerpen

Die Kolpingstadt Kerpen, als „Urbanes Zentrum“ im Herzen des sogenannten Erftkorridors gelegen, begreift das Agglomerationskonzept als eine große Chance, qualitativ und mit Bedacht sowie in Einklang mit seinen Nachbarn und der Metropole Köln zu wachsen und damit eine neue Stufe wirtschaftlicher Prosperität bei gleichzeitiger Steigerung seiner Raumstrukturqualitäten zu erreichen.

Eingebettet in die wunderschönen sowie klimatisch und regional bedeutsamen Grünzüge und Landschaften der Erftaue, der Wälder des Villedöhrenzuges und der landwirtschaftlich genutzten Bördeflächen, bietet das Agglomerationskonzept unserer Stadt die Möglichkeit, erstmalig „offenen Auges“ und in Kenntnis der großräumigen Zusammenhänge einer neuen, regional erforderlichen Entwicklungsphase professionell entgegenzugehen bzw. entgegenzutreten. Denn logischerweise und zwangsläufig werden sich aufgrund der genannten Prämissen unserer Stadt und der Anforderungen der Region auch Herausforderungen und Konflikte aus und mit der sehr guten, aber zugleich auch extrem umweltbelastenden Verkehrsanbindung ergeben.

Die im Strukturbild 2040+ aufgezeigte Perspektive eines Ausbaus des Bf. Kerpen-Horrem zum RegioHub am 2. ÖPNV-Ring sowie das schon heute international bedeutsame Autobahnkreuz Kerpen in Verbindung mit dem vorgesehenen Ausbau der A61 zur Transitachse bringen für Kerpen und die Region große Chancen aber auch Herausforderungen mit sich, denen wir mit intelligenten Ideen und Kompensationsplanungen begegnen wollen.

So planen wir, am AK Kerpen mit dem „MobilitätshafenKerpen“ einen bundesweit vorbildhaften WasserstoffHub zu realisieren, der u.a. in Verbindung mit digitaler Verkehrslenkung eine deutliche Reduzierung der Umweltbelastungen bei gleichzeitig schnellerer Erreichbarkeit regionaler und lokaler Zielpunkte ermöglichen und zur wirtschaftlichen Wertschöpfung beitragen soll.

Um die schon bestehende, perspektivisch noch deutlich gestärkte Anbindungsqualität am RegioHub Bf. Horrem in regionaler Verantwortung zu nutzen, ist hier die Bahnstadt Horrem als urbanes Innovations- und Wohnquartier projektiert, in dem alle Aspekte der Sektorenkopplung und Energiewende zusammen mit unseren Stadtwerken umgesetzt werden sollen.

Bekanntermaßen bin ich ein großer Anhänger der These, dass Menschen, um rationale und komplexe Sachverhalte, wie z.B. das Agglomerationskonzept, begreifen und unterstützen zu können, Geschichten und Bilder benötigen, die ihnen diese Inhalte emotional näherbringen. Aus diesem Grund wünsche ich mir im anstehenden Prozess zum Agglomerationsprogramm die gemeinsame Entwicklung und Darstellung solcher speziell dreidimensionaler „begeisternder“ Bilder und Visualisierungen, mit deren Hilfe – da bin ich sicher – dann fast wie von selbst, „Geschichten und Stories“ in den Köpfen der Betrachter entstehen werden, die es braucht, um auch unsere Herzen – nicht nur unseren Verstand – von diesen gemeinsamen Visionen einzunehmen.

In o.g. Sinne erwarten wir „Kerpener“ vom Agglomerationskonzept bzw. dem nun folgenden Programm, dass es durch produktive Auseinandersetzungen die Kraft und Robustheit erlangt, die es unbedingt braucht, damit auf der Grundlage die Kommunen und Planungsträger der Region Köln/Bonn, das Land NRW und der Bund in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine qualitätsvolle, raumverträgliche Entwicklung durch gemeinsames Planen, Denken und Ringen um die beste Zukunft und für einen guten Raumzustand 2040+ der Region in Balance gestalten und umsetzen können.

Gerne wird die Kolpingstadt Kerpen dazu beizutragen, dieses Ziel gemeinsam mit unserem Nachbarn und dem Region Köln/Bonn e.V. zu erreichen.

AUSBLICK & PERSPEKTIVE



DISKUSSION VOR ORT IN DER REGION

Die „Transferkonferenz“ markierte das vorläufige Ende des Prozesses zum Agglomerationskonzept und zugleich den Startpunkt für die weitere Diskussion und Erörterung mit dem „Strukturbild 2040+“ und den thematischen Teilstrategien in den Kreisen, Kommunen und mit Fragen der Raum- und Strukturentwicklung befassten Institutionen in der Region. Hierzu finden zum einen bis zum Sommer 2020 mit Unterstützung der Kreise Bürgermeister- und Dezernentenkonferenzen mit den 58 kreisangehörigen Kommunen der Region und den kreisfreien Städten statt. Hierfür werden kompakte Basisinformationen zum Projekt entwickelt und bereitgestellt, welche die Vorbereitung von Informations-

und Beratungsvorlagen vor Ort unterstützen. Die ausführliche Projektdarstellung und Prozessdokumentation steht ab Anfang 2020 allen Interessierten auf der Projekthomepage und Internetseite des Region Köln/Bonn e.V. zur Verfügung. Die Projektergebnisse werden hierüber auch in die Regionalplanprozesse eingespeist. Bei Bedarf und auf Anfrage steht der Region Köln/Bonn e.V. seinen Mitgliedern, allen kommunalen Gebietskörperschaften und mit Fragen/Aufgaben der räumlichen Entwicklung darüber hinaus befassten Institutionen für einen vertieften Dialog und die Diskussion zum Agglomerationskonzeptes und dessen inhaltliche und räumliche Vertiefung und Operationalisierung zur Verfügung.



AGGLOMERATIONSPROGRAMM

REGION KÖLN/BONN

Zur Operationalisierung des Agglomerationskonzeptes und der parallel entwickelten regionalen Klimawandelvorsorgestrategie startet zum Sommer 2020 ein wiederum regionaler Erarbeitungs- und Dialogprozess mit den Fachakteuren und politischen Entscheidungsträgern in der Region zur Entwicklung des Agglomerationsprogramms. Im Rahmen der Programmentwicklung werden – auch unter Berücksichtigung weiterer teilregionaler Entwicklungsansätze – zum einen planerisch-konzeptionelle Ansätze der regionalen Strategien inhaltlich und im Maßstab weiter vertieft und konkretisiert, zum anderen und darauf aufbauend aber vor allem regionalbedeutsame Projekte und Kooperationen zur Umsetzung identifiziert, konfiguriert und regional abgestimmt. Das Agglomerationsprogramm dient damit der unmittelbaren Vorbereitung bzw. dem Einstieg in die Umsetzung des Agglomerationskonzeptes und der Klimawandelvorsorgestrategie. Parallel sollen und können bereits erste Impulsprojekte aus dem Agglomerationskonzept und der Klimawandelvorsorgestrategie umgesetzt werden.

Auf Grund der dynamischen Entwicklung in der Region soll im Rahmen der Programmerstellung auch eine Überprüfung und Fortschreibung des „Strukturbildes 2040+“ und der regionalen Teilstrategien erfolgen. Die Vorlage des Agglomerationsprogramms ist für Ende 2022 geplant.

Prof. em. Dr. Bernd Scholl **ETH Zürich, Mitglied im Empfehlungsgremium**

„Vom Konzept zum Programm“

Pionierarbeit in der Region Köln/Bonn

Erstmals in Deutschland entstand in der Region Köln/Bonn ein „Agglomerationskonzept“. Es war ein intensiver und anregender Prozess, der zu beachtlichen Resultaten geführt hat. Für die Region Köln/Bonn mit etwa 4 Mio. Einwohnern, eine der wirtschaftlich stärksten und sich dynamisch entwickelnden Regionen Deutschlands, liegt nun ein schlüssiges „Zukunftsbild“ für die kommenden Jahrzehnte vor. Es vereint Herausforderungen aus Mobilität, Landschaft und Siedlung, zeigt Stoßrichtungen der räumlichen Entwicklung und vor allem: Es wird von den Schlüsselakteuren der Region getragen. Kurzum: dass über Gebiets-, Institutionen- und Fachgrenzen entstandene Konzept ist ein integriertes Konzept, das den haushälterischen Umgang mit den Ressourcen forciert und wirtschaftliche und soziale Entwicklungen in nachhaltige Bahnen lenkt. Das Agglomerationskonzept liefert damit eine starke und fundierte Vorlage für die nachfolgenden formellen Planungen der verschiedenen staatlichen Ebenen.

Erfahrungen aus der Schweiz

Agglomerationsprogramme und die sie begründenden Konzepte haben in der Schweiz eine längere Tradition. Seit 2007 beteiligt sich die Eidgenossenschaft mit dem Programm Agglomerationsverkehr finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen.

Zentrale Motivation zur Einführung des Programms ist es, die Entwicklung von Siedlungen, des Verkehrs und der Landschaft, möglichst wirkungsvoll aufeinander abzustimmen. Dies betrifft beispielsweise die Gestaltung öffentlicher Räume und des Straßenverkehrs, neue Angebote im schienengebundenen öffentlichen Verkehr und als multimodale Drehscheiben aufgewertete Bahnhöfe, aber auch Investitionen zur Steigerung des Langsamverkehrs, namentlich des Ausbaus von Rad- und Fußverkehrsnetzen.

Seither wurden in den Aggloprogrammen der 1. und 2. Generation ca. 6 Milliarden CHF verpflichtet. In Umsetzung befinden sich Projekte im Umfang von weiteren 2 Milliarden CHF. Mittlerweile ist die 4. Generation dieser Programme in Vorbereitung.

Vom Konzept zum Programm

Eine zentrale Herausforderung der nun kommenden Programmphase besteht darin, räumliche und thematische Schwerpunkte zur Realisierung empfohlener Projekte zu bilden. Denn, wer alles koordinieren will, koordiniert am Ende nichts! Dabei gilt es die in der Konzeptphase eingeführte und bewährte Konkurrenz „kühner“ Ideen aufrechtzuerhalten und im kritischen Diskurs, verfolgungswerte Projekte herauszudestillieren. Das Agglomerationskonzept lässt bereits Ansätze für Schwerpunktbildungen erkennen: Dazu gehört der „Rechtsrheinische Korridor“ mit großem Potenzial für die integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, einschliesslich zu verbessernder Zugänge des „Bergischen Rheinlandes“. Linksrheinisch ist die weitere Entwicklung der „Erftspange“ und der Umgang mit den Tagebaufolgelandschaften eine der großen Herausforderungen. Als verbindende Klammer beider Rheinseiten könnte ein etapierbarer zweiter ÖPNV-Ring um Köln ein zentrales Element sein. Die Schweizer Erfahrungen zeigen, dass die für das Realisieren von Schlüsselprojekten so wichtige Planungssicherheit vor allem durch verlässliche Finanzierungen entsteht. Innovative Formen der Finanzierung (z.B. Fondslösungen) sollten deshalb geprüft werden.

ANHANG

Gene nach Typologie
im Bereich "Siedlung"

Leute typologie

Abstrakt wichtig,
Differenzierung durchhalten

Radio-Hubs

Stellenplan (Radio-Hubs)
Mitt
1900

Radio-Hubs

A-Kosten?

Gene

Radio-Hubs
Radio-Hubs
Radio-Hubs

Radio-Hubs
Radio-Hubs
Radio-Hubs

Radio-Hubs
Radio-Hubs
Radio-Hubs

Radio-Hubs
Radio-Hubs
Radio-Hubs

Radio-Hubs
Radio-Hubs
Radio-Hubs

Radio-Hubs
Radio-Hubs
Radio-Hubs

Radio-Hubs
Radio-Hubs
Radio-Hubs

Radio-Hubs
Radio-Hubs
Radio-Hubs

BETEILIGTE AKTEURE UND GREMIENMITGLIEDER

Trägerschaft

Region Köln/Bonn e.V.

Jens Grisar | Christoph Hölzer | Jan Danielzok | Christian Schlump | Dr. Reimar Molitor

Begleitbüro

RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH, Dortmund

Prof. Christa Reicher | Holger Hoffschroer | Benjamin Vossen | Mirko Walz | Anne Heidorn

In Zusammenarbeit mit

IMORDE Projekt- und Kulturberatung GmbH, Münster

Jens Imorde | Florian Sandscheiper

BURGDORFFSTADT, Bochum

Frauke Burgdorff

Kooperationspartner

Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH, Köln

Dr. Norbert Reinkober | Holger Fritsch | Silke Frank | Jörg Fellecke

Mitglieder der Steuerungsgruppe

Dr. Joachim Bauer, Stadt Köln / AK Natur & Landschaft der Region Köln/Bonn
 Thilo Bosse / Christiane Jäger / Brigitte Scholz / Nina Sieberns, Stadt Köln / Kooperation K&RN / S.U.N.
 Jan Danielzok / Jens Grisar / Christoph Hölzer / Dr. Reimar Molitor / Christian Schlump, Region Köln/Bonn e.V.
 Sabine Feldmann, Bezirksregierung Köln, Regionalplanung
 Bernhard Fleischer / Gerd Wölwer, Rheinisch-Bergischer Kreis / Kooperation K&RN
 Harald Flügge / Dr. Martina Werheit, Stadt Bergisch Gladbach / Kooperation K&RN
 Silke Frank / Holger Fritsch / Dr. Norbert Reinkober, NVR GmbH
 Christoph van Gemmeren, Bezirksregierung Düsseldorf, Regionalplanung
 Frank Herhaus, Uwe Stranz, Oberbergischer Kreis
 Stefan Karl, Stadt Leverkusen
 Melanie Münzer, Rhein-Erft-Kreis / IntAK / S.U.N.
 Ralf Ritter, Stadt Pulheim / IntAK / S.U.N.
 Dr. Mehmet Sarikaya / Dr. Hermann Tengler, Rhein-Sieg-Kreis / :rak / AK Rhein
 Claudia Schwokowski, IHK zu Köln
 Martin Stiller, Rhein-Kreis Neuss / AK Rhein
 Volker Suermann, RBW / AK Wirtschaftsförderung und Strukturpolitik der Region Köln/Bonn
 Jeanette Wagner, Stadt Bonn / :rak / AK Rhein

Mitglieder des Empfehlungsgremiums

Tonny Bosch, MOVE mobility
 Prof. Dr. Rainer Danielzyk, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), Leibniz-Forum für Raumwissenschaften
 Prof. em. Christl Drey
 Dr. Markus Eltges, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
 Bernhard Faller, QUAESTIO - Forschung & Beratung
 Prof. Dr. Michael Gramm, Regionale Strukturentwicklung und Wirtschaftsförderung
 Prof. Dr. Stefan Greiving, Technische Universität Dortmund, Institut für Raumplanung
 Martin Hennicke, ehemals Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen
 Prof. em. Dieter Prinz
 Prof. em. Dr. Bernd Scholl, Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) Zürich, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung
 Doris Sibum, Futur A
 Prof. Dr. Ursula Stein, Stein + Schultz, Stadt-, Regional- und Freiraumplaner GbR
 Prof. Antje Stokman, Universität Stuttgart, Studio Urbane Landschaften
 Prof. em. Dr. Hartmut Topp, topp.plan: Stadt.Verkehr.Moderation

Planungsteams in Phase 2

MUST Städtebau GmbH, Köln
 H+N+S Landschaftsarchitekten, Amersfoort
 Stellwerk, Darmstadt

orange.edge, Hamburg
 Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln
 Arup Deutschland GmbH, Berlin

urbanista, Hamburg
 Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
 ARGUS Stadt und Verkehr GmbH, Hamburg
 bureau für Raumentwicklung, Zürich
 Andreas Nütten, freier Architekt

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
 mrs partner AG, Zürich
 ASP Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Grundlagenuntersuchung Mobilität

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund
 PTV Transport Consult GmbH, Düsseldorf

Herangezogene Konzepte und Strategien (Auszug)

Interkommunale Kooperationen & Thematische Initiativen

Zukunfts- und Entwicklungskonzepte der StadtUmland-Verbünde der Region
 SUN / NACHWUCHS
 K&RN / Raumperspektive 2035
 shaREgion / NEILA / :rak

Rheinisches Revier

Drehbuch zur Tagebaufolge(n)landschaft Garzweiler
 Masterplan :terra nova
 Raumentwicklungsperspektive für die Tagebaufolgelandschaft Hambach

Bergisches RheinLand

Bewerbung und Strukturprogramm zur REGIONALE 2025 „Bergisches RheinLand“

LEADER Regionen & VITAL.NRW

RES Bergisches Wasserland
 RES 1000 Dörfer 1 Zukunft
 RES Vom Bergischen zur Sieg
 Leitbild Kürten Fortschreibung 2030

diverse Kreis- und Stadtentwicklungskonzepte der Region

Demografie, Siedlungs- und Zentrenstrukturen

KSK Wohnungsmarktbericht 2017
 Demografiebericht RBK 2020+, 2014
 Gemeindeporträts Oberbergischer Kreis, 2017
 Haushaltsvorausberechnung 2017, Statistisches Bundesamt (Destatis) 2017
 Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2011 bis 2030, IT.NRW 2012
 Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040, IT.NRW 2015
 Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2018 bis 2060, IT.NRW 2019

Wirtschaftsstrukturelle Entwicklung

Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan
 Industrie- und Gewerbeflächenkonzepte der Kreise und kreisfreien Städte
 REload-Zukunft des Rhein-Erft-Kreises 2030

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

BVWP 2030 (BMVI 2016)
 Anmeldungen der Region zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen
 Projektvorhaben Ausbau Bahnknoten Köln (Federführung NVR und DB)
 Mobilität in Deutschland 2008 (BMVI 2009)
 Verkehrsstärkenkarte Nordrhein-Westfalen (VM NRW)
 IHK Verkehrsprognose Rheinland (IHK Bonn/Rhein-Sieg)
 Klimaschutzteilkonzept Mobilität (NVR) für das Rheinland
 Nahverkehrspläne der Region

Kulturlandschaften & Freiraum

Freiraumperspektive Rheinschiene
 InHK GI Grünes C
 InHK GI Stadt Köln
 InHK GI IRR
 Grüngürtel Impuls Köln

Regionale Strategien (Region Köln/Bonn e.V.)

Regionale Klimawandelvorsorgestrategie KWVS
 Regionaler Orientierungs- und Handlungsrahmen
 Masterplan :grün 3.0 mit Entwicklungsplan Kulturlandschaft Rhein-Kreis Neuss
 Positionspapier des Arbeitskreises Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung
 Rheincharta

Zwischenergebnisse und Analysen aus dem Prozess

PROJEKTINFO #01
 Thesen zur räumlichen Entwicklung
 Aufgabendossier Raumentwicklung
 Grundlagenuntersuchung Mobilität

KONTAKT

Region Köln/Bonn e.V.

Dr. Reimar Molitor / Jens Grisar / Christoph Hölzer / Jan Danielzok / Christian Schlump
info@agglomerationskonzept.de

Weitere Informationen unter:

www.agglomerationskonzept.de
www.region-koeln-bonn.de

Förderung

Das Projekt wird mit Mitteln der EU und des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung 2014-2020 (EFRE 2014-2020) gefördert.

Hinweis: Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung alle Geschlechter, auch wenn aus Gründen der besseren Lesbarkeit die männliche Form genutzt wurde.

Gefördert von:



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW

Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

In Kooperation mit:



Nahverkehr Rheinland

IMPRESSUM

Herausgeber

Region Köln/Bonn e.V.
Rheingasse 11
50676 Köln
www.region-koeln-bonn.de

V.i.S.d.P.

Dr. Reimar Molitor
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
Region Köln/Bonn e.V.

Konzeption, Redaktion und Corporate Identity

IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH, Münster
REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH, Dortmund
Alexandra Engelberts - Grafikdesign, Münster
Region Köln/Bonn e.V., Köln

Layout

Region Köln/Bonn e.V., Köln

Bildnachweise

S. 4 | Manfred Esser; S. 6 | MWIDE NRW / F. Wiedemeier; S. 8-9, 16, 77, 81, 90, 107 | Annette Etges; S. 10, 27, 35 | Ralf Schuhmann; S. 52-55, 87 | Team MUST; S. 56-61 | Team ORANGE EDGE; S. 63-97 | Team URBANISTA; S. 68-73 | Team VAN DE WETERING; Alle weiteren Bilder: Region Köln/Bonn e.V.

Druck

Heider Druck GmbH
Paffrather Str. 102-116
51465 Bergisch Gladbach

www.agglomerationskonzept.de

www.region-koeln-bonn.de

AGGLOMERATIONSKONZEPT.DE