

Konzept

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 Beteiligter 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
[]	EINLEITUNG	8
	Räumliche Einordnung	10
	Anlass und Ziel	11
	Produkte, Schnittstellen und Grundlagen	14
[]	STRUKTURBILD 2040+ UND REGIONALE TEILSTRATEGIEN	18
	Strukturbild 2040+	19
	Teilstrategie Siedlung	24
	Teilstrategie Wirtschaft	32
	Teilstrategie Freiraum & Landschaft	40
	Teilstrategie Umweltverbund	46
	Teilstrategie MIV & Wirtschaftsverkehr	52
	Diskussionsbeitrag „Polyzentrische Entwicklung“	58
[]	DIALOG UND PLANUNGSPROZESS	66
	Prozess	67
	Akteure	68
[]	AUSBLICK	76
	Vom Konzept zum Programm	77
[]	ANHANG / KONTAKT / IMPRESSUM	80
	Grundlagenuntersuchung Mobilität	81
	Klimawandelvorsorgestrategie der Region Köln/Bonn	84
	Akteure und Gremien	86
	Kontakt / Impressum	87

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 Maßstabsebene 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, die 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.

Der hier vorliegende Konzeptband widmet sich schwerpunktmäßig dem „Strukturbild 2040+“, beschreibt die zentralen Zielvorstellungen des Konzeptes mit seinem programmatischen Leitbild und erläutert die regionalen Teilstrategien. Diese sind hinterlegt mit konkreten, strategiebezogenen Zielen und Entwicklungsprinzipien und bilden gemeinsam die Kernprodukte des Agglomerationskonzeptes. Darüber hinaus wird eine kompakte Übersicht zum Gesamtprozess sowie den beteiligten Akteure und Gremien gegeben. Eine detaillierte Erläuterung des gesamten Prozesses, der Akteure und vielfältigen Veranstaltungen findet sich in der „Prozessdokumentation“.

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

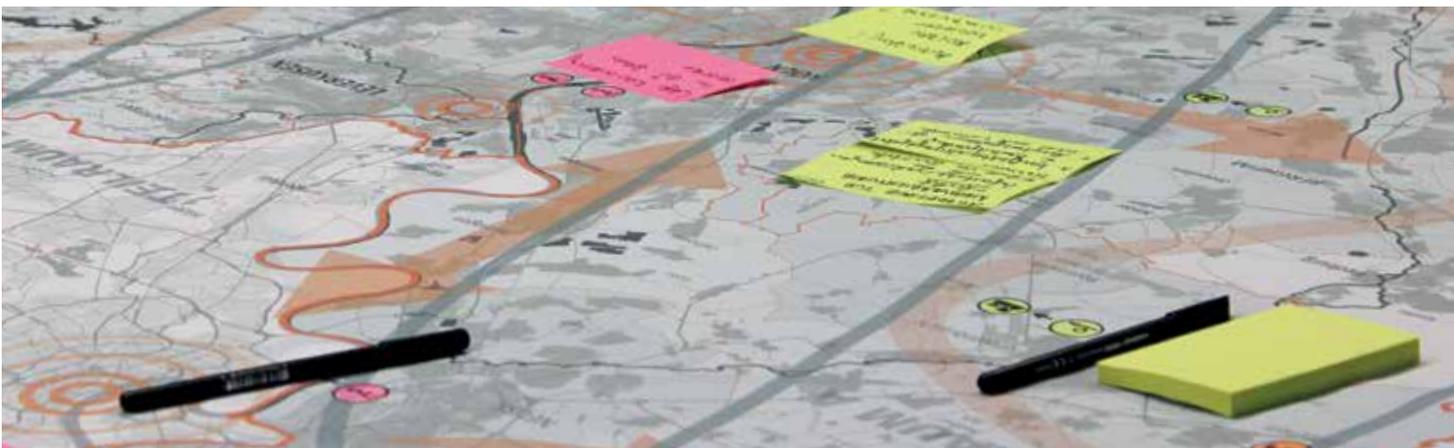
EINLEITUNG



Die Region Köln/Bonn ist durch eine über zwei Jahrzehnte gewachsene interkommunale, regionale Diskussions- und Kooperationskultur zur räumlichen Entwicklung geprägt. Im Rahmen des Strukturprogramms Regionale 2010 wurden im Zeitraum 2003 bis 2012 zahlreiche interkommunale Projekte in der Region initiiert und umgesetzt. Schon der Prozess zur Regionale 2010 konnte dabei auf bestehende interkommunale, regionale Arbeitskreise und Kooperationen aufbauen, die sich seit Anfang der 1990er Jahre in der Region herausgebildet und etabliert haben. Im Rahmen der Regionale 2010 wurden insbesondere für den Bereich der regionalen Freiräume und Kulturlandschaften aber auch hinsichtlich des Umgangs mit den Besonderheiten und Potenzialen entlang des Rheins programmatisch-konzeptionelle Grundlagen geschaffen. Zu nennen sind hier der „Masterplan Grün“ mit seinem Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn und die Rheincharta der Region Köln/Bonn. Mit der Überführung des Arbeitsfeldes Raumentwicklung der Regionalen 2010 in das Regionalmanagement Region Köln/Bonn wurde der Fokus zunehmend auf eine integrierte Betrachtung der räumlichen Entwicklung im regionalen Maßstab gelegt. Der Prozess zum Agglomerationskonzept konnte insofern 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 aufbauen.

Ausgangspunkt für die Überlegungen zum Agglomerationskonzept war und ist, dass die vielfältigen, komplexen Herausforderungen der räumlichen Entwicklung in der Region durch kommunale und sektorale Betrachtungen alleine nicht mehr zu lösen sind. Eine Fortschreibung der Entwicklungslogiken und -mechanismen der vergangenen Jahrzehnte wurde und wird vielerorts den zu bewältigenden Herausforderungen der räumlichen Entwicklung zunehmend nicht mehr gerecht. Auf Basis dieser Analyse und seiner

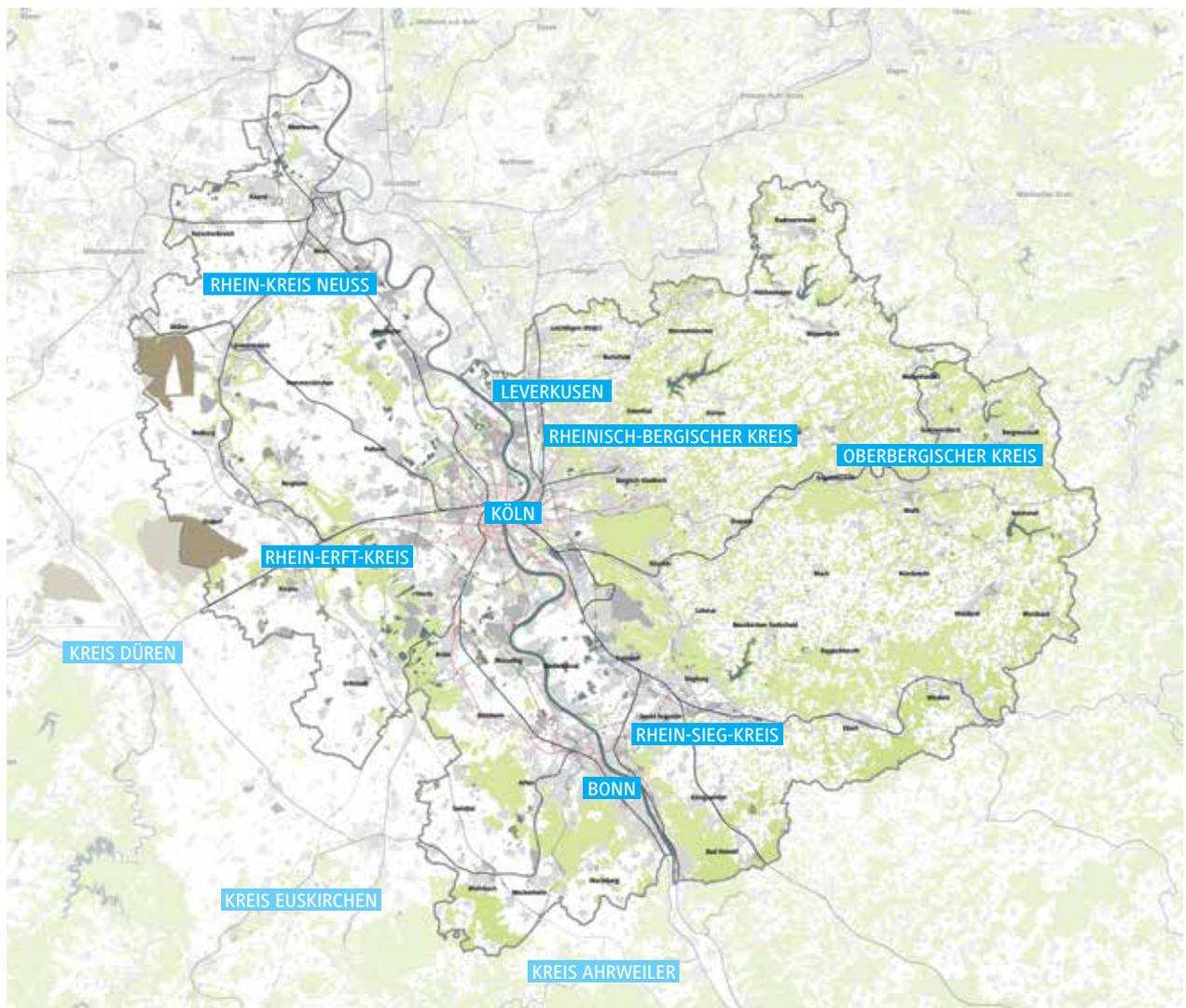
langjährigen Befassung mit der räumlichen Entwicklung in der Region wurde der Region Köln/Bonn e.V. durch seine Facharbeits- und Entscheidungsgremien beauftragt, einen Weg/Prozess hin zur Entwicklung eines tragfähigen räumlichen Zielbildes für die Entwicklung bis 2040 zu beschreiben und Ressourcen für den Prozess zu sichern. Der Verein hat daraufhin ein Projekt- und Prozessdesign ausgearbeitet, erfolgreich Fördermittel der EU und des Landes Nordrhein-Westfalen für das Agglomerationskonzept im Rahmen des Förderaufrufs REGIO.NRW eingeworben und bis Ende 2016 die technischen und fachlichen Voraussetzungen für die Durchführung des Projekts geschaffen. Den offiziellen Startschuss zum Planungs- und Dialogprozess für das Agglomerationskonzept bildete das Regionalforum im Januar 2017 in Bonn. In den letzten Jahren haben sich ergänzend, zum Teil auf Initiative und unter Beteiligung des Region Köln/Bonn e.V., weitere teilregionale Verbünde gebildet bzw. bestehende Kooperationen gefestigt, die zu Fragen der räumlichen Entwicklung mit Bezug zur spezifischen Ausgangslage des jeweils betrachteten Teilraums Zukunftskonzepte und Planungen auf den Weg gebracht haben. Diese bildeten einen großen Fundus und eine weitreichende inhaltliche Basis für das Agglomerationskonzept. Im Umkehrschluss liefert das Agglomerationskonzept auch Impulse für eine weitere Konkretisierung und Vertiefung von Zielen und Konzepten im Rahmen der Kooperationen und Verbünde. Das gilt auch für zahlreiche sektorale oder teilräumliche Konzepte, z.B. die geplanten Vorhaben in der Region in Bezug auf den Verkehrsinfrastrukturausbau oder die kreisweiten Gewerbe- und Industrieflächenkonzepte. Nicht zuletzt bildeten die in der Vorlaufzeit des Projektes und bis heute laufenden formalen Planungsprozesse auf Landes- und Regionalplanungsebene wichtige Ausgangspunkte für den Prozess. Denn es bestand von Beginn an die Zielsetzung, mit dem Agglomerationskonzept einen gemeinsamen, pro-aktiven, perspektivischen Fachbeitrag zu liefern.



RÄUMLICHE EINORDNUNG

Die Region Köln/Bonn umfasst die Gebiete 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 auch gewachsene und wichtige Verflechtungen in östlicher Richtung, z.B. in die Region Südwestfalen oder auch in den Kreis Altenkirchen, auf. Mit einer Gesamtfläche von ca. 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 raumfunktionale Verflechtungen geprägt ist. Zugleich kennzeichnen vielfältige und wertvolle Kulturlandschaften und Freiräume den Raum.



ANLASS UND ZIEL

Die Region Köln/Bonn sieht sich aktuell und in den nächsten zwei Jahrzehnten vielfältigen Herausforderungen der räumlichen Entwicklung ausgesetzt. Die daraus hervorgehenden, auf engem Raum zusammenkommenden Nutzungsansprüche stehen in Wechselwirkung und zum Teil in Konkurrenz zueinander. Lösungen zur Bewältigung der Entwicklungsaufgaben können daher zunehmend nur noch in einem überlokalen, regionalen Maßstab und in Form integrierter Entwicklungskonzepte gesucht und gefunden werden.

Angesichts hoher und weiter steigender Transitverkehre, starker innerregionaler Pendlerverflechtungen und einem über Jahrzehnte aufgebauten Sanierungsstau, stellt die Infrastruktur eine zentrale Entwicklungs herausforderung für die Region dar. So sind die Belastungsgrenzen der Verkehrsinfrastruktur weitestgehend erreicht bzw. überschritten und die grundsätzliche Mobilitätsfähigkeit der Region im Innern, aber auch in ihrer Rolle als europäischer Transitraum, gefährdet.

Darüber hinaus ist die Region mit einer dynamischen demografischen Entwicklung konfrontiert, die eine differenzierte Betrachtungsweise von Kern und Peripherie bedingt: Gemäß den Prognosen wird die Bevölkerung entlang der Rheinschiene und ihren großen Zentren, aber auch in den Anrainerkommunen sowie Städten und Gemeinden im weiteren Umland in den nächsten Jahren zum Teil sehr dynamisch wachsen. In den zentrenferneren, eher ländlich geprägten Teilräumen der Region gehen die Prognosen hingegen teilweise von einer Stagnation und mittelfristig auch von Bevölkerungsrückgängen aus.

Gerade in diesen voraussichtlich eher von Stagnation und Bevölkerungsrückgang betroffenen Teilräumen der Region gilt es daher die vorhandenen Siedlungsstrukturen mittel- bis langfristig umzubauen, verbunden mit den Aufgaben Zentralität, Daseinsvorsorge und Bildungsinfrastruktur im interkommunalen Verbund zu sichern bzw. neu zu organisieren sowie die sozialen und technischen Infrastrukturen anzupassen.

Gleichzeitig besteht in weiten Teilen der Region ein hoher Siedlungsdruck, ausgelöst durch den stellenweise enormen Wohnbauflächenbedarf sowie einen gesamtregional weiterhin bestehenden dringenden Bedarf an Entwick-



lungsflächen für Gewerbe und Industrie. Angesichts dieses Entwicklungsdrucks bestehen Zielkonflikte zwischen der Freiraumentwicklung/-vernetzung und der weiteren siedlungsräumlichen Entwicklung, die es zu bewältigen gilt. Zudem führen die Herausforderungen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel zu erweiterten Anforderungen an die dichten Siedlungsräume sowie Kulturlandschaften der Region, die ebenfalls von konkurrierenden Nutzungs- und Entwicklungsansprüchen geprägt sind. Zusätzlich machen übergeordnete Rahmenbedingungen weitere Anpassungen erforderlich. So ist die Digitalisierung in vollem Gange und sorgt nicht nur für einen tiefgreifenden Wandel in nahezu allen Lebensbereichen, sondern auch für einen Umbruch tradierter Marktlogiken. Die zunehmende Digitalisierung betrifft alle Branchen und Stufen der Wertschöpfung und wird auch das Gewerbe und die Produktion in der Region verändern. Für die Raumüberwindung eröffnen sich durch die Digitalisierung neue Chancen, die bei den Faktoren Standort und Erreichbarkeit zu neuen Maßstäben führen wird und entsprechend bei der weiteren Entwicklung der Region mitgedacht werden muss.

Die skizzierten Entwicklungsfragen und Aufgaben sind nicht mehr durch sektorale Planungen und auf kommunaler Ebene alleine zu lösen. Vielmehr gilt es die Wechselwirkungen und Zusammenhänge von Standorten/Räumen und den verschiedenen Raumansprüchen im Sinne einer funktionsräumigen Gesamtbetrachtung in den Blick zu nehmen. Es braucht neue Maßstäbe (interkommunal, regional) der Entwicklung und integrierte Planungen/Konzepte, um die Herausforderungen der Zukunft gemeinsam bewältigen zu können. Das Agglomerationskonzept soll hierzu einen Beitrag leisten.

Ziel des Projektes war es daher, in einem kooperativen regionalen Dialog- und Planungsprozess ein Ziel- und Strukturbild für die räumliche Entwicklung der Region Köln/Bonn im Zeithorizont bis 2040+ zu erarbeiten. Auf Grundlage einer differenzierten Betrachtung der Entwicklungsaufgaben, Prägungen und Profile der regionalen Teilräume, liefert das Agglomerationskonzept mit den vorliegenden Ergebnissen ein Bild einer möglichen, nachhaltigen und balancierten perspektivischen räumlichen Entwicklung. Es formuliert Hin-

weise und Ansatzpunkte für teilregionale, interkommunale Kooperationen und Projekte zur Raum- und Strukturentwicklung, unterstützt eine Ausweitung der regionalen Arbeitsteilung zwischen Standorten und zeigt Perspektiven für eine weitere integrierte Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklung über kommunale und Kreisgrenzen hinweg auf.

Mit dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) und den Regionalplänen der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf wird der Rahmen für die räumliche Entwicklung der Region in den kommenden zwei Jahrzehnten definiert. Für die Region Köln/Bonn mit ihren Kommunen, Kreisen und raumgestaltenden Akteuren bietet das Agglomerationskonzept die Chance, sich pro-aktiv mit eigenen Konzepten und Vorschlägen sowie Ideen im Kontext eines regionalen Strukturkonzeptes in die formellen Planungsprozesse einzubringen. Ebenfalls bietet es für die kommunale Planungsebene Diskussionsbeiträge hinsichtlich der eigenen mittel- bis langfristigen Entwicklung und Profilierung im regionalen Gesamtgefüge.



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.

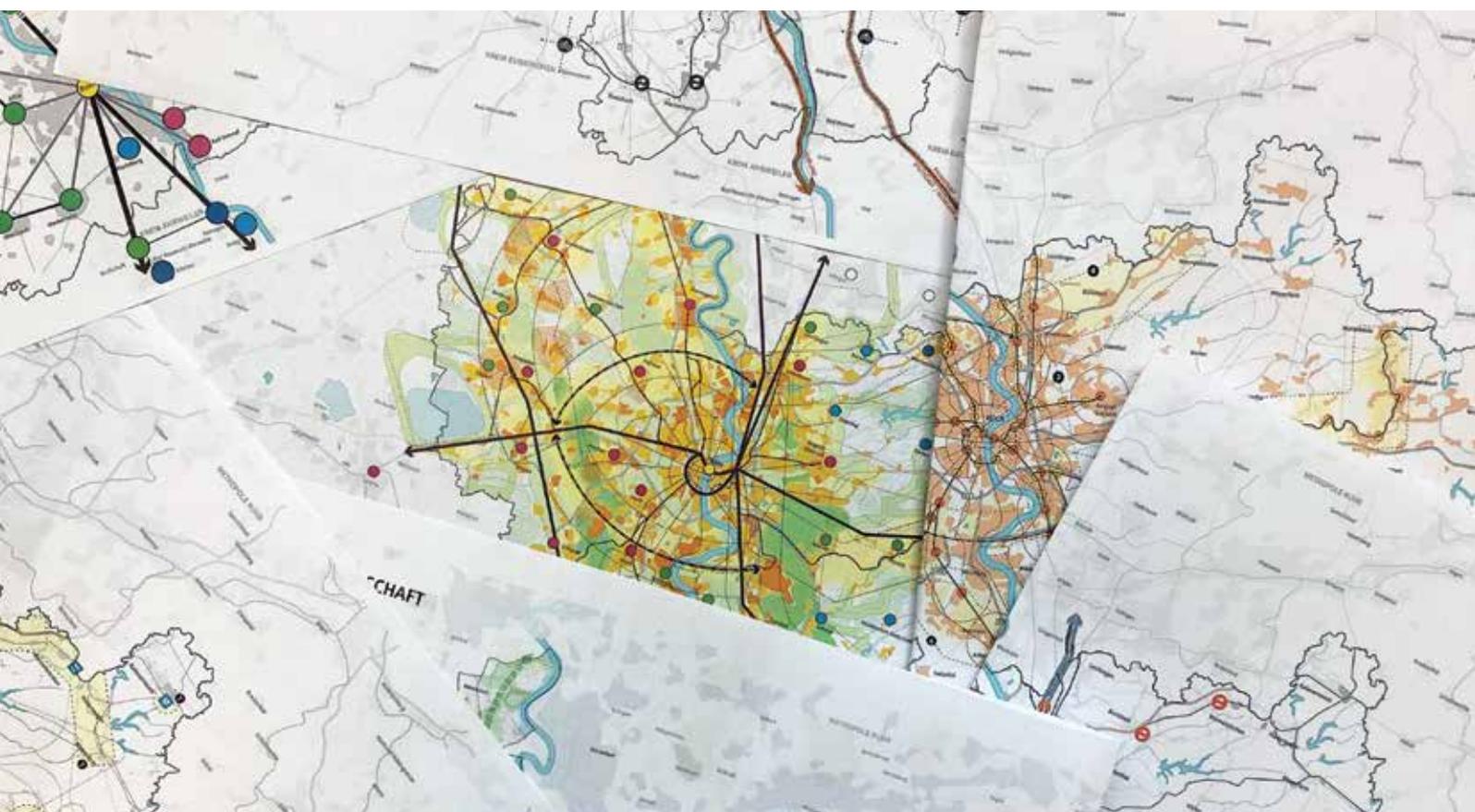
Nun wird das Agglomerationskonzept als Fachbeitrag in den Prozess der Fortschreibung des Regionalplans eingehen und entsprechende Beachtung erfahren. Dabei ist es gelungen, dass sich die beiden Prozesse optimal ergänzen. Wir stehen beim Regionalplan am Ende der informellen Phase, die jetzt mit der Erstellung 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.

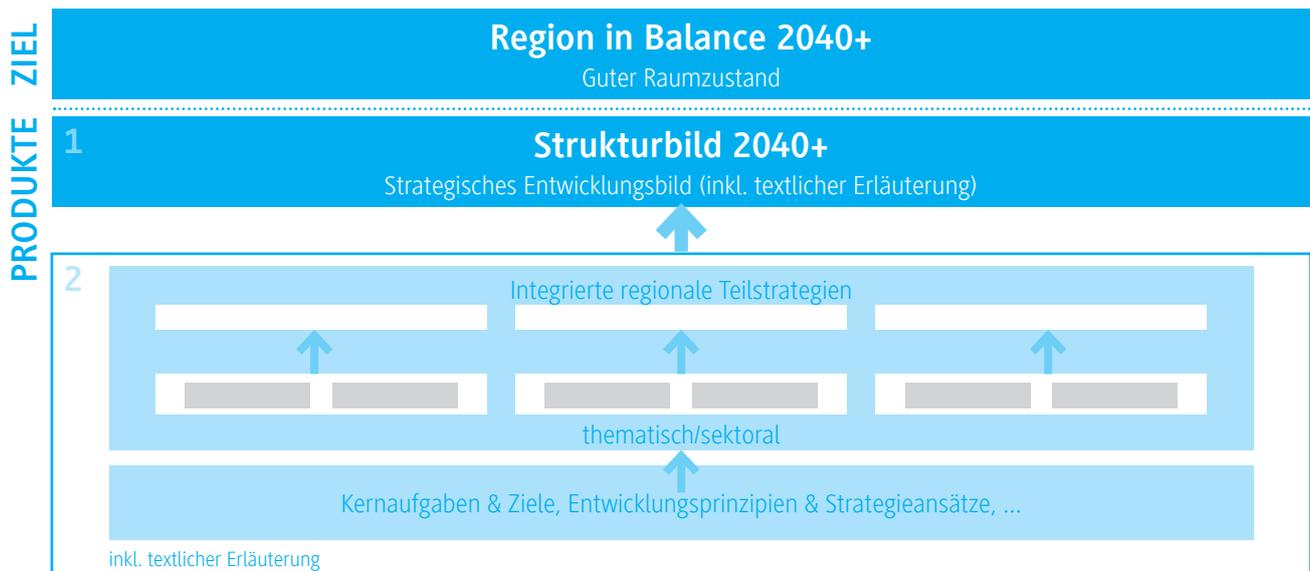
Ich wünsche dem Region Köln/Bonn e.V. weiterhin viel Erfolg und freue mich auf die Fortsetzung unseres anregenden und konstruktiven Dialogs mit dem Verein und allen Partnern.

PRODUKTE, SCHNITTSTELLEN UND GRUNDLAGEN

Die zentralen Bausteine des Agglomerationskonzeptes – das „Strukturbild 2040+“ und die regionalen Teilstrategien – wurden entsprechend der programmatischen Zielaussagen 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, teilträumlichen 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 nochmals aufgegriffen werden und werden daher im Sinne eines Projektspeichers gesichert.

Mit der „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ und der regionalen Klimawandelvorsorgestrategie bestehen zudem zwei weitere Untersuchungen, die sich – eng verzahnt mit dem Prozess des Agglomerationskonzeptes – ebenfalls themenspezifisch mit der Region auseinandergesetzt haben (siehe Anhang).





Kernprodukte

Die zentralen Zielvorstellungen des Konzeptes für die Region Köln/Bonn werden im programmatischen Leitbild der „Region in Balance“ zusammengefasst. Das Leitbild stellt somit den übergeordneten Rahmen für die unterschiedlichen Teilprodukte dar.

Die Inhalte der regionalen Teilstrategien sind integriert erarbeitet und für eine bessere Lesbarkeit thematisch gebündelt dargestellt. Die Grundlage für die unterschiedlichen Teilstrategien werden durch die Kernaufgaben und Ziele des jeweiligen Themas definiert. Diese umfassen die zentralen Herausforderungen, Vorhaben und Zielvorstellungen für die Themen Siedlung, Wirtschaft, Mobilität, Freiraum und polyzentrische Entwicklung.

Die planerischen Zielvorstellungen übersetzen sich anschließend in räumliche und strategische Prinzipien, die in den regionalen Teilstrategien zusammengefasst und auf den Raum übertragen werden. Die dargestellten Planaussagen sind dabei nicht abschließend und umfassen neben räumlich konkreten Aussagen und Zielvorstellungen auch Vertiefungs- und Abwägungsaufgaben für die weitere Bearbeitung vor Ort.

Das „Strukturbild 2040+“ zeigt ein ambitioniertes, integriertes Zielbild für eine mögliche und balancierte Raument-

wicklung der Region mit Zeithorizont bis 2040 und darüber hinaus. Das Bild ist kein Plan. Es dient vielmehr der Orientierung für die räumliche Entwicklung der Region. In ihm werden die wesentlichen Zielvorstellungen, Informationen und Ansätze der thematischen Teilstrategien „Siedlung“, „Wirtschaft“, „Freiraum & Landschaft“, „Umweltverbund“, „MIV & Wirtschaftsverkehr“ zusammengeführt, ohne diese in ihrer ganzen Komplexität wiedergeben zu können. Die Darstellung fokussiert explizit auf diejenigen Aspekte, zu denen das Agglomerationskonzept als raumstrukturelles und -funktionales Zukunftsbild auf der Maßstabsebene „Region“ konzeptionelle Aussagen treffen kann.

Die strategischen und räumlichen Aussagen des Agglomerationskonzeptes für die Dimensionen der Mobilität, der Siedlungs-, Wirtschafts-, Freiraum- und polyzentrischen Entwicklung wurden integriert, aufeinander abgestimmt erarbeitet, ohne konkrete und formale Abwägungsprozesse auf vertiefenden Maßstabsebenen und in formellen Planungsprozessen vorwegzunehmen. Insbesondere in der Abwägung der Zielaussagen zwischen der Freiraum- und Siedlungsentwicklung bestehen aufgrund der hohen Maßstäblichkeit des Konzeptes parallele Zielaussagen, die in der weiteren Bearbeitung vor Ort mit den ortsspezifischen Belangen abgewogen und vertieft werden müssen.

Grundlagenuntersuchung Mobilität

Als Input für das Agglomerationskonzept wurden im Auftrag des Region Köln/Bonn e.V. und in enger Kooperation mit der Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH die Themen Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur in einer eigenständigen „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ aufbereitet. Auf der Basis vorliegender Daten und Modelle beschreibt die Untersuchung aktuelle und künftige Herausforderungen der Mobilität und Verkehrsinfrastrukturentwicklung in der Region sowie relevante gesellschaftliche, ökonomische und technologische Trends. Der Betrachtungsschwerpunkt liegt auf der Analyse und Bewertung des Status quo und künftiger Entwicklungen, unter anderem im Rahmen einer Wirkungsabschätzung geplanter Infrastrukturausbauvorhaben im Netz, sowie dem Aufzeigen regionaler Zusammenhänge und Verflechtungen. Darüber hinaus werden Zukunftsszenarien sowie Handlungsempfehlungen für die Region bzw. für ihre Teilräume beschrieben (siehe Anhang).

Regionale Klimawandelvorsorgestrategie

Parallel zu und zugleich verzahnt mit dem Agglomerationskonzept hat die Region Köln/Bonn eine regionale Klimawandelvorsorgestrategie (KWVS) erarbeitet, deren Schwerpunkt auf der räumlichen Anpassung der Region und ihrer Teilräume an die Folgen des Klimawandels liegt. Eine Klimawirkungsanalyse zu den fünf räumlichen Handlungsfeldern – Siedlung, Infrastruktur, Wasser-, Forst- und Landwirtschaft – zeigt auf, welche Klimawirkungen in den Kommunen der Region auftreten. Im Rahmen der Klimawirkungsanalyse wird nicht nur betrachtet, welche klimatischen Einflüsse auf einen Raum wirken, sondern auch wie empfindlich der betroffene Raum aufgrund seiner strukturellen Beschaffenheit auf diese Einflüsse reagiert. Darüber hinaus wurden verschiedene Planungshinweiskategorien erarbeitet. Diese zeigen priorisierte Handlungsbedarfe zur Anpassung an den Klimawandel aus einer regionalen Perspektive auf und geben damit Handlungsempfehlungen für die kommunale Ebene.

Die Ergebnisse der KWVS wurden sukzessive in den Erarbeitungsprozess zum Agglomerationskonzept eingespeist. Insbesondere hat die KWVS für den Maßstab Gesamtregion wertvolle Hinweise zu den Klimafunktionen und Leistungen der regionalen Freiräume geliefert, die insbesondere in die Teilstrategie „Freiraum & Landschaft“ eingeflossen sind. Wichtige Erfordernisse und Strategieansätze für die Siedlungsentwicklung und generell eine weiterführende Verzahnung wird im Rahmen der Konkretisierung der Konzepte auf konkreteren Maßstabsebenen und im Rahmen der Konfiguration konkreter Projekte für das Agglomerationsprogramm erfolgen (siehe Anhang).

Teilregionale Konzepte und Schnittstellen

In der Region Köln/Bonn existiert eine Reihe interkommunaler Kooperationen und Verbände, die an Konzepten der räumlichen Entwicklung arbeiten. Um der Gleichzeitigkeit der Entwicklungen auf den unterschiedlichen Maßstabsebenen in der Region gerecht zu werden, erfolgte im Prozessverlauf ein kontinuierlicher Abgleich mit diesen Konzepten, Prozessen und Kooperationen mit dem Agglomerationskonzept sowie die Integration von (Zwischen-)Ergebnissen.

Hierzu zählen u.a.:

- Die drei StadtUmland-Verbände:
 - Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.) / NACHWUCHS der Stadt Köln und dem Rhein-Erft-Kreis mit den beteiligten Kommunen: Bedburg, Bergheim, Brühl, Dormagen, Elsdorf, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Rommerskirchen und Wesseling
 - shareREgion / NEILA / :rak der Bundesstadt Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis mit den beteiligten Kommunen Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Meckenheim, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg, Swisttal, Troisdorf und Wachtberg sowie dem Kreis Ahrweiler
 - Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn (K&RN) / Raumperspektive 2035 der Städte Köln, Leverkusen und Bergisch Gladbach, Rösrath, Troisdorf und Niederkassel, des Rheinisch-Bergischen Kreises und des Rhein-Sieg-Kreises und den Kooperationspartnern Region Köln/Bonn e.V., Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH und Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)
- Der Projektraum REGIONALE 2025 „Bergisches Rheinland“
- Der Projektraum Rheinisches Revier (RR); darin der Zweckverband LandFolge Garzweiler, der Zweckverband :terra nova, die Tagebaumfeldinitiative Hambach und die Kooperation „Rheinisches Sixpack“



STRUKTURBILD 2040+ UND REGIONALE TEILSTRATEGIEN



STRUKTURBILD 2040+

Das „Strukturbild 2040+“ ist ein ambitioniertes integriertes Zielbild für eine mögliche und balancierte Raumentwicklung der Region mit Zeithorizont 2040 und darüber hinaus.

Zur Sicherung eines guten Raumzustands bzw. einer Region in Balance im Jahr 2040 sind im Agglomerationskonzept folgende Ziele gleichberechtigt zu verfolgen:

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

Region in Balance – der gute Raumzustand

Die Region wächst! Bis 2040 werden für große Teile der Region zum Teil stark ansteigende Einwohnerzahlen prognostiziert. In den zentrenferneren Teilräumen der Region ist hingegen von einer stagnierenden bis rückläufigen Einwohnerentwicklung auszugehen. Zuwanderung und Alterung sind in allen Bereichen wesentliche Merkmale der demografischen Entwicklung. Ziel ist es, das Wachstum und die erforderlichen Umbauprozesse unter Berücksichtigung und Gleichberechtigung der vielfältigen Raumbelange und der spezifischen Ausgangslagen wie auch der Qualitäten ausgewogen und raumverträglich in der Region zu gestalten und damit zur Sicherung der Zukunfts- und Entwicklungsperspektiven aller Teilräume beizutragen. Hierzu bedarf es eines ambitionierten Zielnetzes für die Mobilität, das einen Qualitätssprung unter Berücksichtigung einer Verkehrswende ermöglicht: das Zielnetz 2040+. Das dem Strukturbild zugrunde liegende Zielnetz 2040+ beinhaltet alle Maßnahmen im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie alle Anmeldungen der Region zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen. Es enthält darüber hinaus unter anderem mit einem zweiten ÖPNV-Ring um Köln Ergänzungen und Weiterentwicklungen im Rahmen einer integrierten räumlichen Gesamtbetrachtung, deren Realisierungsdatum 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 auf Leistungssteigerung und Resilienz setzt und einen Qualitätssprung in der zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung bringen soll.

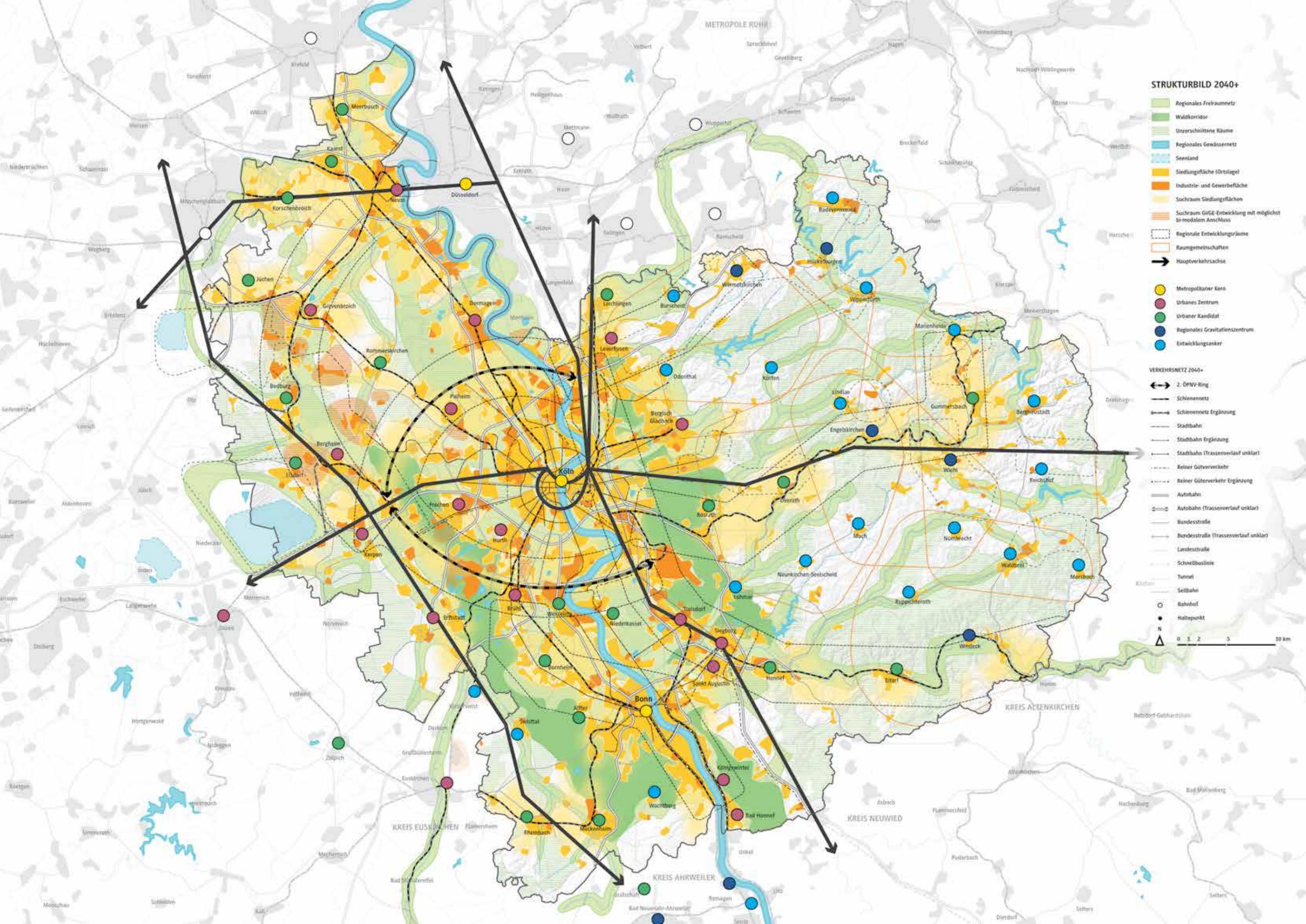
Auf Basis des entwickelten Zielnetzes 2040+ sowie einer integrierten Betrachtung werden Qualitäts- und Wachstumskriterien für die Bestandsentwicklung definiert sowie Korridore und Suchräume für die Entwicklung identifiziert, um die Umbauprozesse und das Wachstum in der Region balanciert zwischen Nutzungsansprüchen und Teilräumen zu gestalten.

Mit dem Ansatz der Transportorientierten Siedlungsentwicklung sowie im Abgleich mit weiteren Prinzipien, trägt das Konzept dem Ziel, Wachstum und Entwicklung ausgewogen in der Region zu verteilen und raumverträglich zu gestalten, Rechnung. Hierzu werden einerseits die sogenannten Raumbereitschaften als Kooperations- und Entwicklungsräume, „Regionale Entwicklungskorridore“ und Suchräume für die Siedlungsentwicklung identifiziert und auf der Zielebene unter anderem mit der „dreifachen Innenentwicklung“ Prinzipien für die Bestandsentwicklung definiert. Gleichmaßen 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 Gewerbe und Industrie aufgenommen, die interkommunal entwickelt werden und zur Profilierung der Region beitragen. Darüber hinaus formuliert das Agglomerationskonzept „Regionale Entwicklungsräume“, die als Such- und Potenzialräume für weitere regionalbedeutsame Ansiedlungen neuer Unternehmen unter anderem in Form von gewerblichen Nutzungen, Büro/Dienstleistungen oder urbane Produktion dienen.

Die Stärke der Region Köln/Bonn liegt in ihrer Polyzentralität, die eine Vielzahl von Verflechtungen und Kooperationen und unterschiedliche Profile sowie 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.



STRUKTURBILD 2040+

- Regionales Freiraumnetz
- Waldkorridor
- Unzerschnittene Klüfte
- Regionales Gewässernetz
- Seenland
- Siedlungsfläche (Ortslage)
- Industrie- und Gewerbefläche
- Suchraum Siedlungsflächen
- Suchraum GüGE-Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
- Regionale Entwicklungsräume
- Raumgemeinschaften
- Hauptverkehrsachse
- Metropolitärer Kern
- Urbanes Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker

VERKEHRSNETZ 2040+

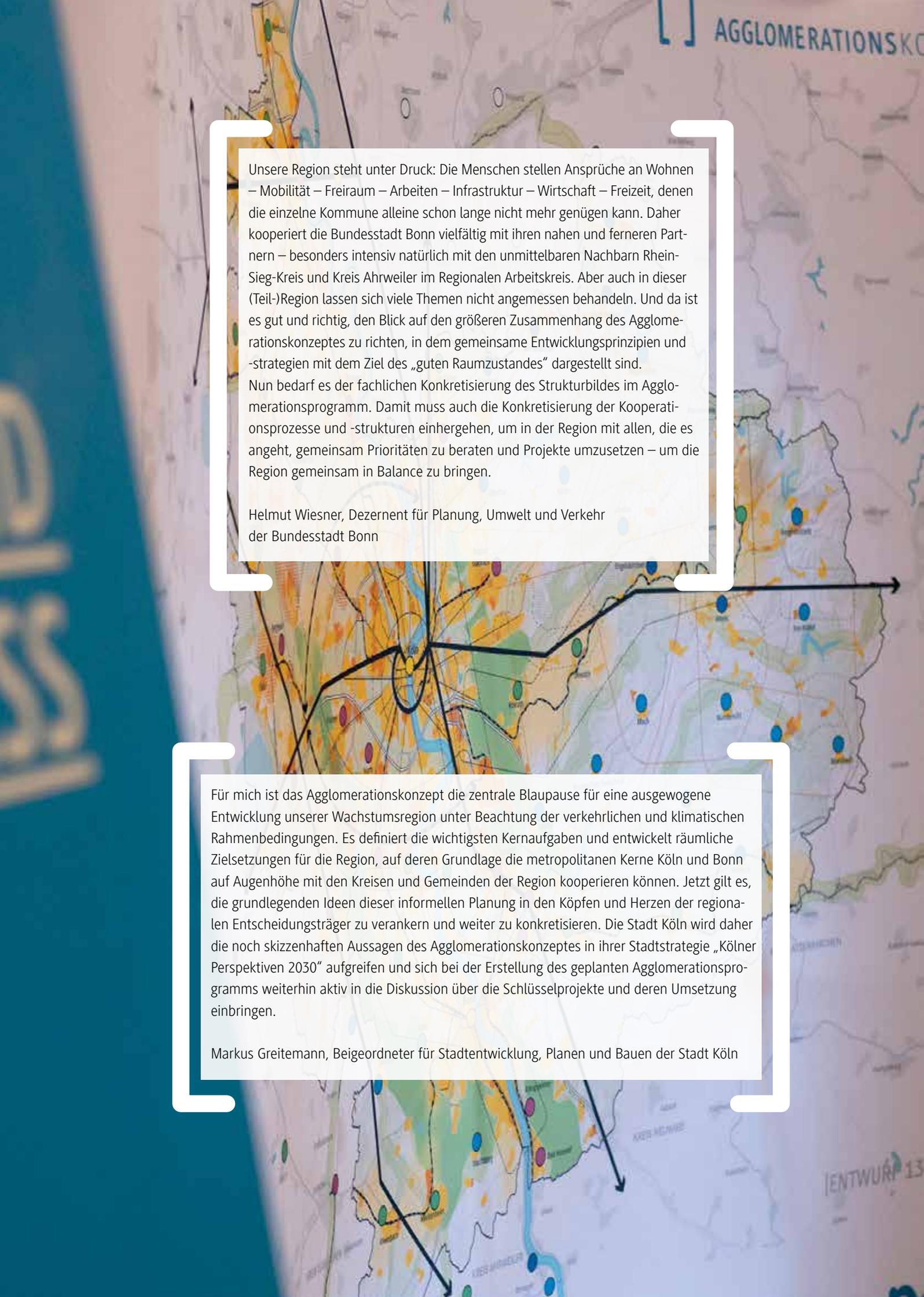
- ↔ 2. ÖPNV-Ring
- Schienennetz
- Schienennetz Ergänzung
- Stadtbahn
- Stadtbahn Ergänzung
- Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
- Reiner Güterverkehr
- Reiner Güterverkehr Ergänzung
- Autobahn
- Autobahn (Trassenverlauf unklar)
- Bundesstraße
- Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
- Landesstraße
- Schnellbuslinie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



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.

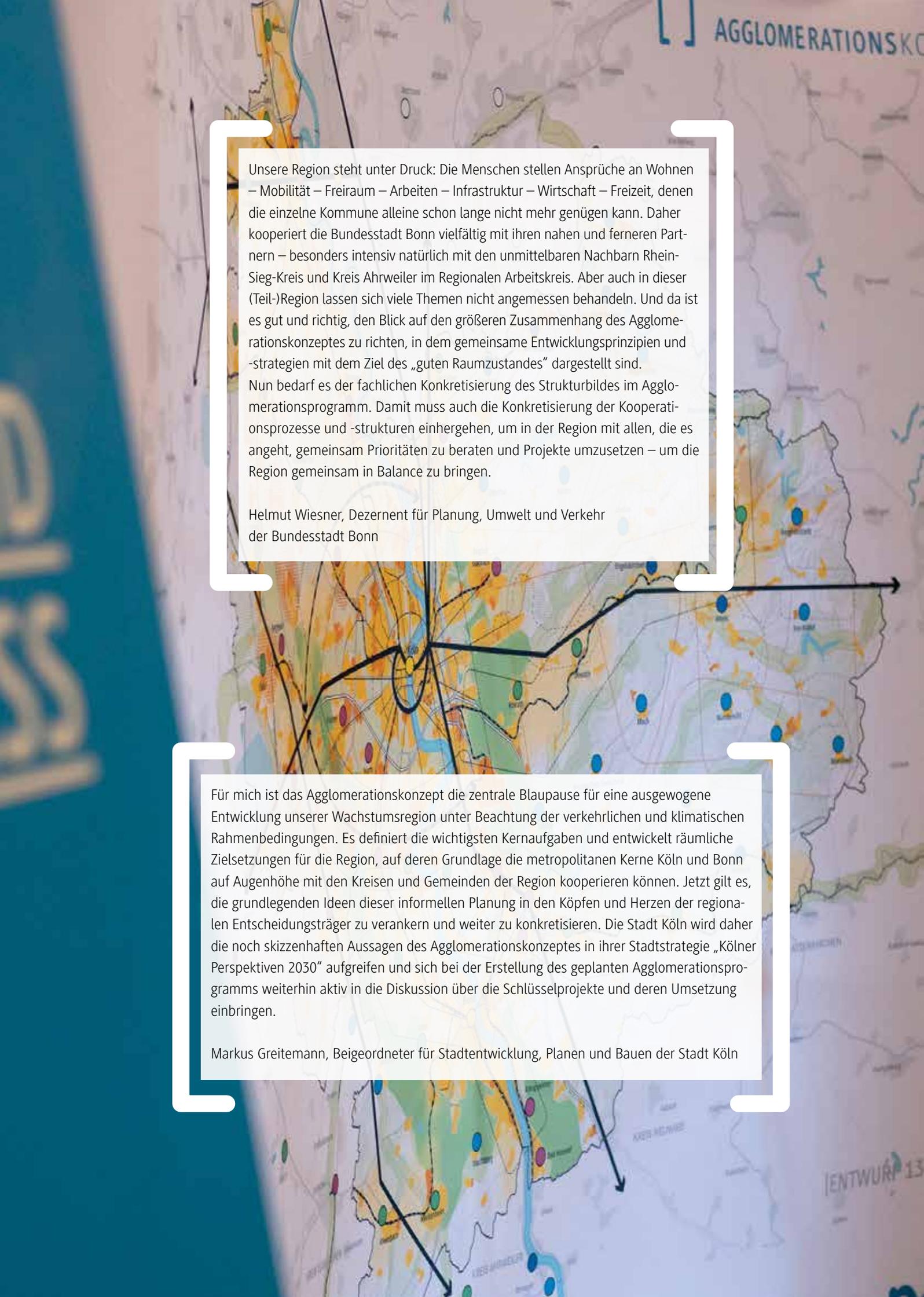
Jochen Hagt, Landrat Oberbergischer Kreis

DIALOGPROZESS



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

Kernaufgaben und 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 aufzeigen
- Kleinteilige Funktionsmischung von Wohnen und Arbeiten, Versorgung/Handel und Freizeit im Bestand und bei Neubau realisieren
- Siedlungserweiterungen raumverträglich gestalten

Der Begriff Siedlung im Sinne des Agglomerationskonzeptes umfasst Flächen für Wohnen, Versorgung, Büro und Dienstleistung sowie nicht störendes bzw. wohnverträgliches Gewerbe. Gewerbe- und Industrieflächen werden in der Teilstrategie „Wirtschaft“ gesondert behandelt.

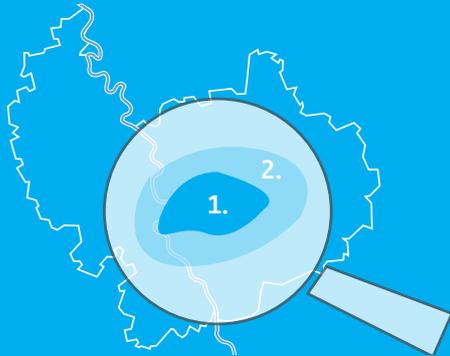
In der prosperierenden Region Köln/Bonn führt die hohe Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbeflächen in weiten Teilen zu einem immensen Siedlungsdruck. Kernaufgabe ist es, weiteres Wachstum raumverträglich und flächensparend zu ermöglichen und bauliche wie funktionale Dichten im Bestand sowie bei Neubau ortsangemessen weiterzuentwickeln. In eher zentrenfernen Räumen und Bereichen abseits der Hauptverkehrsachsen besteht die Zukunftsaufgabe hingegen in einer Stabilisierung durch Umbau und Anpassung von Beständen und einer behutsamen Entwicklung. Das Agglomerationskonzept formuliert dabei in der Teilstrategie „Siedlung“ den Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung. Jedoch wird es auch weitere Flächeninanspruchnahmen geben müssen, um der Aufgabe sowohl quantitativ als auch zeitlich adäquat zu begegnen. Neue Siedlungsflächen sollen zur Vermeidung eines weiteren Anstiegs des motorisierten Individualverkehrs durch eine Verknüpfung von Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung realisiert werden. Grundsätzlich gilt die Priorisierung einer guten Erreichbarkeit, insbesondere mit dem Umweltverbund. Im Sinne der Transportorientierten Entwicklung zeigt das Konzept entsprechende Suchräume im Zielnetz 2040+ auf, die auf Grund ihrer Erschließungsgunst besonderes Potenzial bieten. Die Suchräume umfassen demnach von Schutzansprüchen (u.a. Naturschutzgebiete/Fauna-Flora-Habitate/festgesetzte Überschwemmungsgebiete) weitestgehend freie Räume, in denen gemeinsam mit den Kommunen und teilregionalen Verbänden nach bestimmten Prinzipien und Kriterien konkreter nach Entwicklungspotenzialen gesucht werden sollte, da hier grundsätzlich eine raumverträgliche Entwicklung möglich ist. Ergänzt wird dieser Entwicklungsansatz durch die Ausweisung von „Regionalen Entwicklungsräumen“, die aufgrund ihrer Lage, Flächenverfügbarkeit und Anbindung ein besonders hohes Potenzial für die Siedlungsentwicklung besitzen, jedoch nicht unmittelbar an die Erschließung durch bestehende SPNV-Achsen gebunden sind.

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 kann die zukünftige siedlungsräumliche Entwicklung nicht wie bisher fortgeschrieben werden. Es gilt, durch eine zielgerichtete Innenentwicklung die Freiflächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke deutlich zu reduzieren, zugleich aber dafür Sorge zu tragen, dass für verschiedene Bevölkerungsgruppen und Unternehmen in der ganzen Region ein adäquates Angebot an urbanen Wohn- und Arbeitsstandorten geschaffen wird.

Hierfür bieten insbesondere die Standorte in direkter Nähe zu bestehenden und geplanten ÖPNV-Haltepunkten die größten Potenziale. Dies betrifft sowohl untergenutzte Quartiere und Konversionsgebiete im Bestand, als auch Siedlungsarrondierungen und -erweiterungen entlang der SPNV-Achsen.

Die weitere Siedlungsentwicklung soll also vor allem durch Innenentwicklung sowie in enger Verknüpfung mit bestehender und geplanter öffentlicher Verkehrsinfrastruktur entwickelt werden. Für weniger dynamische Wachstumsbereiche werden zudem Entwicklungsperspektiven für den Umbau und die Stabilisierung aufgezeigt und neue Instrumente zur Steuerung und Trägerschaft von Entwicklung in interkommunaler Gemeinschaft vorgeschlagen.

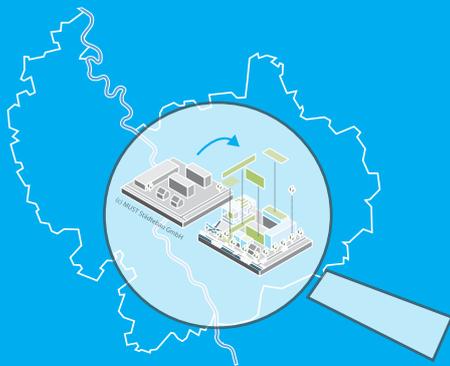
PRINZIPIEN DER TEILSTRATEGIE



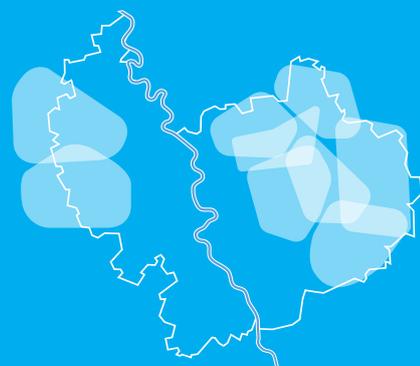
[1] Vorrang Innenentwicklung vor Außenentwicklung



[2] Transportorientierte Siedlungsentwicklung, vor allem an leistungsstarken Haltepunkten



[3] Dreifache Innenentwicklung



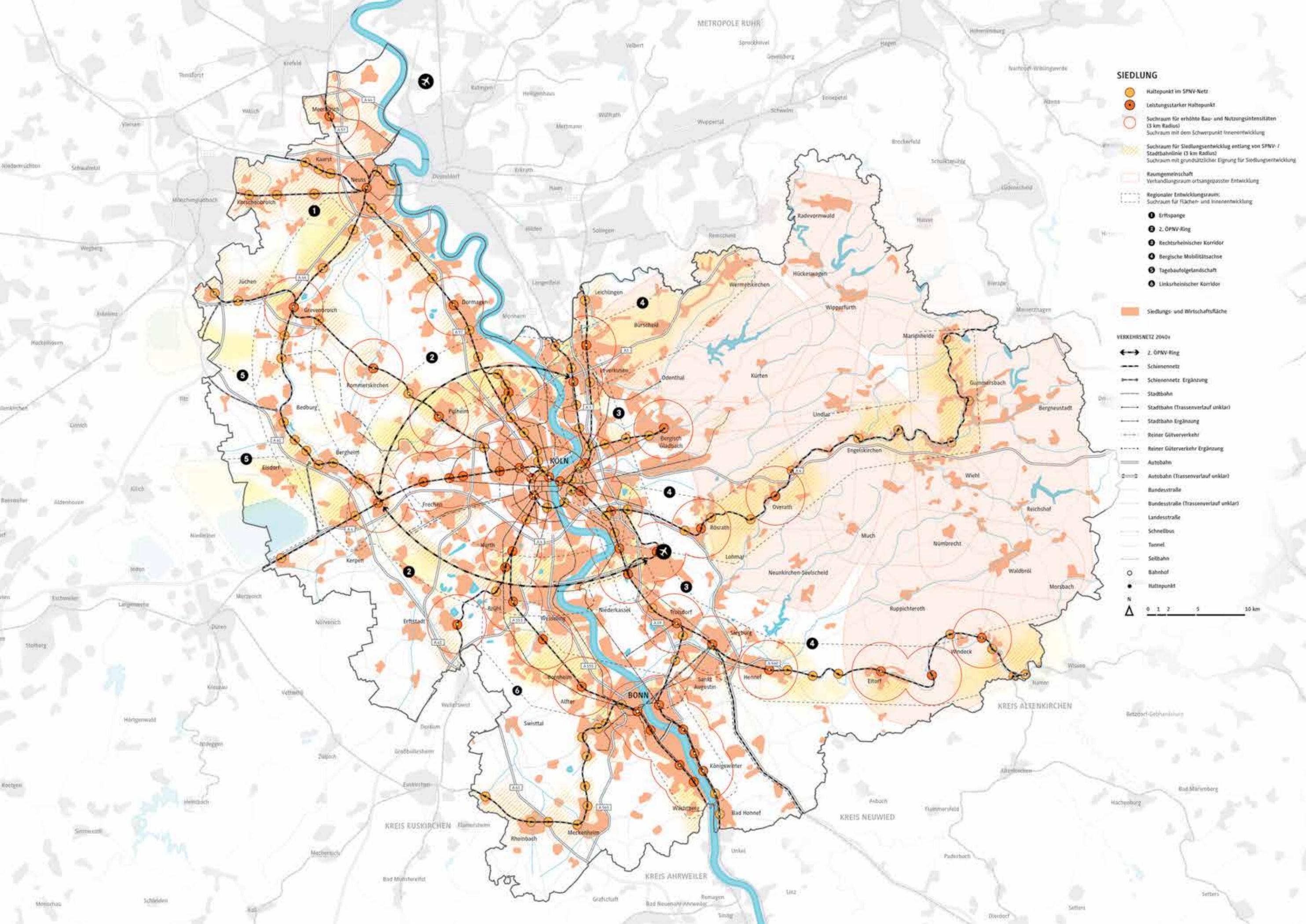
[4] Raumgemeinschaften



[5] Funktionsmischung und Flexibilisierung



[6] Regionale Entwicklungsräume



METROPOLE RUHR

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
- Raumgemeinschaft
Verhandlungsraum ortsangepasster Entwicklung
- Regionaler Entwicklungsraum
Suchraum für Flächen- und Innenentwicklung
- 1. Erftspange
- 2. ÖPNV-Ring
- 3. Rechtsrheinischer Korridor
- 4. Bergische Mobilitätsachse
- 5. Tagebau-/Gefeldsachse
- 6. Linksrheinischer Korridor
- Siedlungs- und Wirtschaftsfläche

VERKEHRSNETZ 2040

- 2. ÖPNV-Ring
- Schiennetz
- Schiennetz 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



KREIS RUSKIRCHEN

KREIS AHRWEILER

KREIS ALTENKIRCHEN

KREIS NEUWIED

BONN

KÖLN

ERLÄUTERUNG DER PRINZIPIEN

[1] Vorrang Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Als grundsätzliches Prinzip soll die Entwicklung in bereits besiedelten Gebieten der Neuerschließung und -ausweisung von Flächen im Außenbereich – wenn möglich – vorgezogen werden.

Im Falle von unvermeidbaren, regional bedeutsamen Siedlungserweiterungen im Außenbereich soll als Voraussetzung eine leistungsstarke ÖPNV-Anbindung als Erschließung gewährleistet sein. Die neu entstehenden Quartiere sollen dabei möglichst als baulich verdichtete, Nutzungsgemischte Quartiere konzipiert werden, um auch langfristig nachhaltigen und attraktiven Wohnraum zur Verfügung stellen zu können. In Bestandsgebieten sollen zusätzlich Strategien für die Anpassung bestehender Siedlungsstrukturen an veränderte Anforderungen entwickelt werden.

[2] Transportorientierte Siedlungsentwicklung, vor allem an leistungsstarken Haltepunkten

Um das Siedlungswachstum in der Region möglichst raumverträglich auszugestalten, ist die Transportorientierte Siedlungsentwicklung entlang leistungsfähiger Mobilitätsachsen des Bestands- und Zielnetzes 2040+ des Umweltverbundes ein grundlegendes Prinzip. Rund um die Haltestellen des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der Stadtbahnen wird ein engerer, prioritärer Suchraum von einem 1-km-Radius und ein erweiterter Suchraum von einem 3-km-Radius bei den SPNV-Haltestellen definiert. Entwicklungs- und Nachverdichtungsvorhaben sollen sich hier vorrangig im Bestand und innerhalb dieser Suchräume konzentrieren, ohne eine bandartige Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Dabei liegt ein Fokus auf besonders leistungsstarken regional und überregional angebotenen Haltepunkten, in deren Umfeld in regionaler Verantwortung Entwicklungen mit hoher/überdurchschnittlicher, zugleich ortsangemessener Dichte und Funktionsmischung entstehen sollten. In einem 3-km-Radius um diese Standorte sollen Entwicklungspotenziale durch Transformation, Innenentwicklung, Nutzungsoptimierung und ortsangepasste Dichten gehoben werden. Die Leistungsfähigkeit der Haltepunkte definiert sich unter anderem über die Zahl geführter Linien und durch die Taktichte im Ausbauzustand des Zielnetzes 2040+.

Die Kriterien im Detail sind:

- Erreichbarkeit der Rheinschiene in weniger als 30 Minuten Fahrzeit
- Mindestens zwei verschiedene Linien steuern den Haltepunkt in der Hauptverkehrszeit an
- Es werden stündlich mindesten vier Verbindungen in der Hauptverkehrszeit geführt
- Verknüpfungen/Umstiege zur Stadtbahn werden berücksichtigt

[3] Dreifache Innenentwicklung

Um die negativen Folgen einer Verdichtung (Versiegelung, Verkehrsaufkommen, Verletzlichkeit im Zuge des Klimawandels) von vornherein zu minimieren, gilt es – im Sinne einer „dreifachen Innenentwicklung“ – neben der Erhöhung der Bebauungsdichte und Nutzungsvielfalt (Diversifizierung), gleichzeitig die Quantität und Qualität des Freiraums zu erhöhen sowie das Mobilitätsangebot vor Ort multimodal und klimagerecht zu optimieren. Denkbare Maßnahmen hierfür sind eine stärkere Durchmischung von Nutzungen, Aufstockung, Erweiterung und/oder Ergänzung von Gebäuden bzw. städtebaulichen Strukturen, Schaffung von neuen und vertikalen Freiräumen durch Dach- und Fassadenbegrünung sowie die funktionale Anreicherung bestehender Grünstrukturen und die bessere Einbindung sowie der Ausbau der ÖPNV-Knotenpunkte und Sharingangebote im Mobilitätsbereich.

Das Agglomerationskonzept formuliert mit der „dreifachen Innenentwicklung“ ein integriertes Entwicklungsprinzip für die Bestandsentwicklung, aber auch für Flächenneuausweisungen. Die Umsetzung von ortsangepassten baulichen und funktionalen Dichten muss mit der Steigerung des Mobilitätsangebots sowie der Qualifizierung des Grün- und Freiraums einhergehen. Ziel ist es, attraktive flächensparende und urbane Siedlungsstrukturen im Sinne einer verbesserten Klimaresilienz zu schaffen.

[4] Raumgemeinschaften

Als interkommunale Verantwortungsgemeinschaften von Kommunen im eher ländlich geprägten Raum sollen die Raumgemeinschaften künftig stärker die eigenen Qualitäten und Potenziale in den Blick nehmen und die interkommunale Kooperation und Aufgabenteilung als essentiellen Bestandteil der Kommunalentwicklung etablieren. Hierdurch kann die polyzentrische Entwicklung im Verbund

weiter ausgebaut werden. Raumgemeinschaften werden in verschiedenen Teilstrategien vorgeschlagen und widmen sich unterschiedlichen Herausforderungen im eher ländlich geprägten Raum: Wohnbau- und Wirtschaftsflächenentwicklung, Daseinsvorsorge/Zentralität, Mobilität usw. Die Raumgemeinschaften sind zudem nicht trennscharf abgegrenzt, sondern können sich überlagern. Ausgangspunkte für eine sinnvolle Abgrenzung können beispielsweise lokale Arbeitsmärkte, Wohn- und Arbeitsstandortverflechtungen, bereits bestehende Kooperationsstrukturen sowie Faktoren wie gemeinsame Identitäten, die Topographie oder Raum- und Landschaftsprägungen sein.

[Hinweis: Die dargestellte Abgrenzung der Raumgemeinschaften ist rein grafisch-illustrierend. Eine sinnvolle Abgrenzung und Ausgestaltung soll in weiteren Prozessen – u.a. im Rahmen der REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand – erfolgen.]

[5] Funktionsmischung und Flexibilisierung

Für eine nachhaltige Stadtentwicklung ist sowohl im Bestand als auch bei Neubau bei der Dorf-, Quartiers- und Stadtteilentwicklung das Prinzip der Funktionsmischung, also die räumliche Integration unterschiedlicher Nutzungen, anzustreben. Um auch künftigen Bedarfen gerecht zu werden und Transformationen im Bestand zu ermöglichen, sollten hierfür flexible Nutzungskonzepte erarbeitet werden.

[6] Regionale Entwicklungsräume

Im Rahmen des Prozesses wurden „Regionale Entwicklungsräume“ identifiziert. Diese besitzen aufgrund ihrer Lage, Bestandsstruktur, Flächenverfügbarkeit und Anbindung ein besonders hohes Potenzial für die Siedlungsentwicklung. Die konkreten Entwicklungsmöglichkeiten in den aufgezeigten Räumen und die Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen, allen voran zwischen Flächenentwicklung und Freiraumschutz, gilt es in weiteren Prozessen mit den Kommunen und raumrelevanten Akteuren im Rahmen interkommunaler, integrierte Konzeptentwicklungen herauszuarbeiten und zu konkretisieren.

Zu den „Regionalen Entwicklungsräumen“ zählen:

- **Erftspange: Siedlungsentwicklung entlang der Erft und Erfttal-S-Bahn**
Im nordwestlichen Teil der Region gelegen weist der

Raum der „Erftspange“ mit der Entwicklung der künftigen Erfttal-S-Bahn, der Nähe zur A61, den im Zuge des Strukturwandels mittelfristig frei werdenden Flächen und Infrastrukturen der Braunkohleverstromung sowie der direkten Nähe zu den Tagebaufolgelandschaften und -umfelder im Rheinischen Revier sowohl für gewerblich-industrielle Entwicklungen aber auch als Standort für die weitere Wohnflächenentwicklung hohes Potenzial auf. Als besondere Herausforderung stellen sich die Profilierung und eine qualitätsvolle, neue Typologien und Dichten berücksichtigende Entwicklung sowohl von Siedlungs- als auch Wirtschaftsflächen in diesem ballungsraumnahen Bereich dar, im Einklang und unter angemessener Berücksichtigung der hohen frei- und naturräumlichen Qualitäten entlang der Erft.

- **Zweiter ÖPNV-Ring: Flächenpotenziale und Lagegunst im Übergangsbereich zur Metropolregion**

Mit der Schaffung des zweiten ÖPNV-Rings um Köln sollen das Ballungszentrum und der Bahnknoten Köln langfristig entlastet und die Tangentialverbindungen auf der Rheinschiene gestärkt werden. Durch den zweiten ÖPNV-Ring entstehen dabei nicht nur verbesserte (über-)regionale Anbindungsqualitäten für die Ville und Börde im Westen und das Bergische RheinLand im Osten. Es ergeben sich auch vor allem im linksrheinischen Umland Suchräume für neue Wohnraumpotenziale, die sich für urbane Siedlungsentwicklungen eignen, deren Flächenpotenziale zeitlich an die Umsetzung des ÖPNV-Rings gebunden sind.

- **Rechtsrheinischer Korridor: Raum für urbane Quartiere, Dienstleistung und urbane Produktion**

Der Rechtsrheinische Korridor weist mit dem Flughafen Köln/Bonn und aufgrund seiner Durchdringung mit regional und national bedeutsamen Schienen- und Autobahntrassen eine in der Region einzigartige Erschließungsgunst und Wahrnehmbarkeit auf. Unter Beachtung seiner Nähe und den Zuläufen zum Hauptbahnhof Köln, dem Bahnhof Köln/Messe-Deutz, der KölnMesse, dem ICE Bahnhof Bonn/Siegburg sowie des Chem-Parks Leverkusen prägt er das Bild der Region für viele Besucher und von Durchreisenden. Die herausragenden Potenziale als Adresse und Aushängeschild der Region

sind im Raum heute vielerorts nicht genutzt. Neben den genannten (Groß-)Infrastrukturen prägen an vielen Stellen minder- und ungenutzte Flächen, Brachen sowie Abstands- und Restflächen das Bild. Sie bieten im Umkehrschluss ein immenses Potenzial für eine hochqualitative, urbane Entwicklung an der Nahtstelle von Rheinschiene und Bergischem Rheinland. Der Rechtsrheinische Korridor bietet hervorragende Möglichkeiten für Urbane Gebiete und Produktion sowie Büro, Dienstleistung und Gewerbe. Eine Konkretisierung der Perspektiven unter Berücksichtigung der spezifischen Rahmenbedingungen für Entwicklungen im Umfeld des Flughafens gilt es in vertiefenden Planungsprozessen zu verfolgen.

- **Bergische Mobilitätsachsen: Historisch gewachsene urbane Siedlungskerne und Produktionsstandorte im linearen Verbund**

Die Bergischen Mobilitätsachsen entlang der Balkantrasse bzw. der Autobahn A1, der Autobahn A4 bzw. der Strecke der Regionalbahn RB 25 sowie der Siegtalstrecke bilden leistungsstarke Anbindungen und traditionelle Entwicklungsachsen im eher ländlich geprägten Bergischen Rheinland im Osten der Region. Im topographisch bewegten Raum bilden die Standorte und Lagen entlang der Achsen wichtige Bezugspunkte, weisen Versorgungsfunktionen auf und fungieren als Verknüpfungspunkte mit der Rheinschiene. Sie bieten damit wichtige Standortvoraussetzungen für die weitere Entwicklung von möglichst gemischt genutzten Quartieren und Wirtschaftsflächen. Zugleich gilt es, vor allem zu den Haltepunkten des SPNV leistungsfähige Zubringersysteme zu etablieren, um hierüber auch die Potenziale im räumlichen Umfeld zu erschließen. Die Bergischen Mobilitätsachsen eignen sich besonders für die Ansiedlung von KMU sowie ortsangemessene urbane Wohnbauentwicklungen.

- **Tagebaufolgelandschaft: Gestaltung der Tagebaumfelder als Modellraum für die Siedlungsentwicklung**

Im Westen der Region steht das Rheinischen Revier aufgrund des geplanten Kohleausstiegs vor großen Transformationsprozessen. Die mittelfristige Beendigung des Braunkohleabbaus und die damit verbundene

sukzessive Freisetzung von Standorten und Infrastrukturen der Kohleverstromung (z.B. Kraftwerksanlagen, Transportinfrastruktur/Schienen etc.) sowie die Gestaltung der Tagebaufolgelandschaften bringen große Herausforderungen aber auch Potenziale mit sich. Die freiwerdenden Flächen und die Tagebaufolgelandschaften bieten Raum und vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten sowohl für profilierte, gewerblich-industrielle- als auch Siedlungsentwicklung. Im Kontext des Strukturwandelprozesses und mit Hilfe der avisierten Strukturmittel könnten die Tagebaufolgelandschaften zu Modell- und Experimentierträumen für hochinnovative neue Wohn- und Arbeitsquartiere werden. Dabei ist der heterogen, spannungsreichen Prägung des Raumes zwischen ballungsraumnahen Mittel- bis großstädtischen Strukturen, Kleinstädten und Dörfern, weitläufigen Landschaftsräumen und Großstrukturen Rechnung zu tragen.

- **Linksrheinischer Korridor: Siedlungsraum vom Rhein zum Villehang**

Der linksrheinische Korridor zwischen Köln und Bonn zeichnet sich durch die parallel verlaufenden Stadtbahnlinien 16 und 18, dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke mittels S-Bahn und der A555 durch eine starke innerregionale Erschließungsqualität aus. Die Siedlungsentwicklung steht hier schon immer im Spannungsfeld von Lage und Erschließung auf der einen, und landschaftlichen Qualitäten (Rhein, Vorgebirge) sowie einer Hochwertigkeit der fruchtbaren Böden und damit landwirtschaftlicher Produktion auf der anderen Seite. Hinzu kommen Nutzungsansprüche wie der Kiesabbau und Restriktionen durch Hochwasserrisiko im Rheintal. Dennoch birgt der linksrheinische Korridor noch erhebliche Entwicklungspotenziale im Bereich Konversion, Umbau, Nachverdichtung und Arrondierung entlang der Mobilitätsachsen und im Umfeld selbst bestehender Haltepunkte, die im Rahmen einer integrierten, den besonderen landschaftsräumlichen Anforderungen Rechnung tragenden, Planung aktiviert werden sollten. Dabei sollten ortsangemessene höhere Dichten verwirklicht und im Umfeld der Haltepunkte auch Nutzungsgemischte Quartiersentwicklungen im vorhandenen klein- bis mittelstädtischen Maßstab geprüft werden.



WIRTSCHAFT

Kernaufgaben und Ziele

- Sicherung der endogenen Entwicklung des Industriebestands
- Schaffung von Entwicklungsperspektiven für die Industrie in allen Teilräumen der Region
- Wachstum in der Region raumverträglich und flächensparend gestalten
- Schaffung von Entwicklungspotenzialen durch Optimierung im Bestand, Konversion und neue Flächenausweisungen
- 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

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Prosperität bei gleichzeitiger Flächenknappheit in der Region herrscht in weiten Teilen ein hoher Siedlungsdruck sowie ein gesamtreional 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 neue Ansiedlungen in der Region auf, ohne jeweils standortkonkrete Aussagen zu treffen. Such- und Entwicklungsräume für nicht störendes Gewerbe sowie urbane und gemischt genutzt Gebiete sind hingegen in der Teilstrategie „Siedlung“ abgebildet.

Die bestehenden Industrie- und Gewerbeflächenkonzepte der Kommunen und Kreise bilden eine Grundlage 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 Aussagen 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 Industrie- und Gewerbeflächenkonzepte bleiben unbenommen.

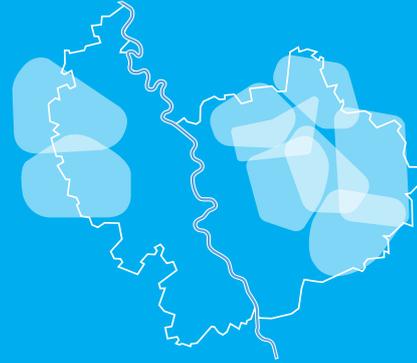
Das Ziel einer ausbalancierten Entwicklung der Region bis 2040+ beinhaltet den Anspruch, den Wirtschaftsstandort Region Köln/Bonn teilraumspezifisch zu stärken und die Wettbewerbsfähigkeit der Region als Ganzes langfristig zu sichern. „Regionale Entwicklungsräume“ setzen an den Standortpotenzialen an und bilden die Basis für eine teilräumliche Profilierung. Die Schaffung von Entwicklungsperspektiven für die endogene Entwicklung der Industrie und des störenden Gewerbes in allen Teilräumen der Region sowie für neue Ansiedlungen zum Beispiel in den vom Strukturwandel betroffenen Bereichen des Rheinischen Reviers muss jedoch im Sinne des Agglomerationskonzeptes mit der Hebung von Flächenpotenzialen durch Optimierung im Bestand sowie einer Erhöhung der Flächenproduktivität und -ausnutzung einhergehen.

Die hohe Flächen- und Nutzungskonkurrenz sowie sich wandelnde Produktionsprozesse erfordern darüber hinaus auch neue Standortentwicklungen. Hier setzt das Agglomerationskonzept auf die gelebte Kooperation der Region und fördert die interkommunale Zusammenarbeit bei der Flächenentwicklung sowie fordert – mit Blick auf die notwendige Verkehrswende – eine möglichst bi-modale Erschließung neuer Standorte.

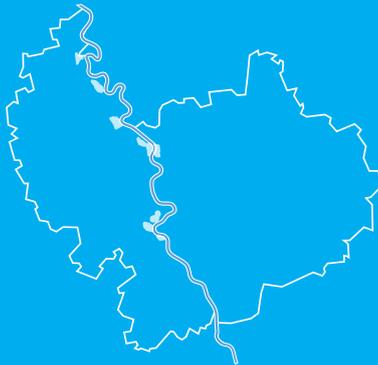
PRINZIPIEN DER TEILSTRATEGIE



[1] Möglichst bi-modaler Verkehrsanschluss



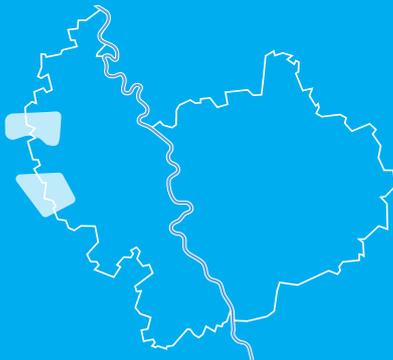
[2] Raumgemeinschaften



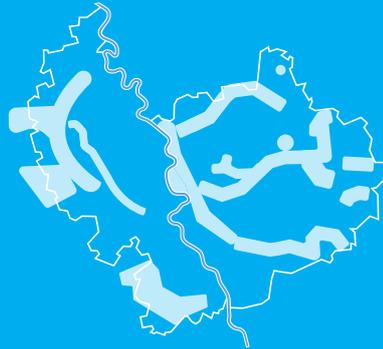
[3] Sicherung und Ausbau bestehender Wirtschaftsstandorte



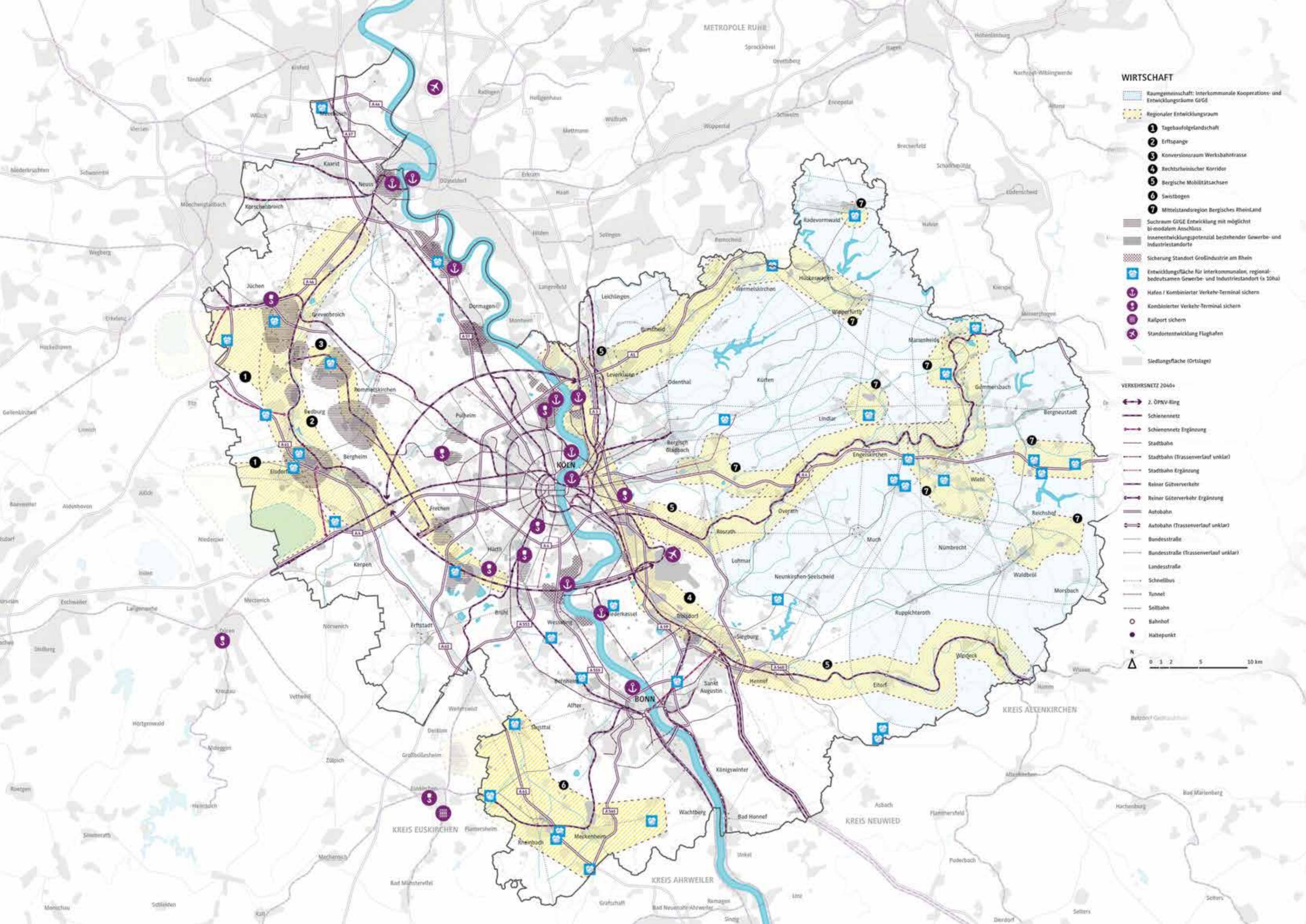
[4] Interkommunale, regionalbedeutsame Industrie- und Gewerbestandorte



[5] Erschließung neuer Arbeitsfelder in den Tagbaumfeldern



[6] Regionale Entwicklungsräume



METROPOLE RUHR

WIRTSCHAFT

- Raumgemeinschaft: Interkommunale Kooperations- und Entwicklungsräume GÜGE
- Regionaler Entwicklungsraum
- 1 Tagbaufolgelandschaft
- 2 Erftspange
- 3 Konversionsraum Werksbahntrasse
- 4 Rechtsrheinischer Korridor
- 5 Bergische Mobilitätsachsen
- 6 Swistbogen
- 7 Mittelstandsregion Bergisches RheinLand
- Suchraum GÜGE Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
- Innenentwicklungspotenzial bestehender Gewerbe- und Industriestandorte
- Sicherung Standort Großindustrie am Rhein
- Entwicklungsfläche für interkommunale, regional-bedeutungsvolle Gewerbe- und Industriestandorte (≥ 10ha)
- Hafen / Kombiniertes Verkehrs-Terminal sichern
- Kombiniertes Verkehrs-Terminal sichern
- Railport sichern
- Standortentwicklung Flughafen
- Siedlungsfläche (Ortstage)

- 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
- N
0 1 2 5 10 km

KÖLN

BONN

KREIS AACHEN

KREIS NEUWIED

KREIS EUSKIRCHEN

KREIS AHRWEILER

ERLÄUTERUNG DER PRINZIPIEN

[1] **Möglichst bi-modaler Verkehrsanschluss**

Zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene oder Wasserwege und zur Vermeidung weiterer Verkehre auf der Straße liegt dem Agglomerationskonzept der Grundsatz der Transportorientierten Entwicklung zu Grunde. Zielsetzung ist daher eine stärkere integrierte Betrachtung von Wirtschaftsstandorten und die Verknüpfung von Wirtschaftsflächenentwicklung mit bestehender oder geplanter Schienen- (oder Wasserstraßen)verkehrsinfrastruktur. Bei den aufgezeigten Bereichen handelt es sich um Suchräume, die eine Andienung mit Gütern und Personen an Schnittpunkten unterschiedlicher leistungsfähiger Verkehrsachsen ermöglichen. Darüber hinaus werden im Umfeld der Bergischen Mobilitätsachsen aufgrund der topographischen Gegebenheiten und der entsprechend weniger dichten Verkehrsinfrastrukturausstattung ebenfalls verkehrsgünstig gelegene Räume in diesem Bereich betrachtet.

[2] **Raumgemeinschaften**

Analog des Ansatzes in der Teilstrategie „Siedlung“ soll im Rahmen der Raumgemeinschaften als interkommunale Entwicklungs-, Kooperations- und Aushandlungsräume auch eine raumverträgliche, arbeitsteilige Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung erfolgen. Hierdurch können Nutzen und Lasten von Flächenerschließungen geteilt und die – vor allem im Bergischen RheinLand – aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nur sehr begrenzt noch vorhandenen neuen Entwicklungsflächen nachhaltig zur Bestandssicherung der örtlichen Unternehmen genutzt werden.

[3] **Sicherung und Ausbau bestehender Wirtschaftsstandorte**

Eine Stärke der Region ist die diversifizierte Wirtschaftsstruktur, die sich sowohl aus den produzierenden kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) als auch aus den Großunternehmen und Industrien der Rheinschiene (Automobil-, Petro- oder Chemieindustrie und Pharmazie etc.), einem differenzierten Dienstleistungssektor und der ausgeprägten Hochschul- und Forschungslandschaft zusammensetzt. Die Diversifizierung ist ein wesentlicher Grund für die Stärke und bisherige Resilienz der Region in wirtschaftlichen Strukturwandelprozessen. Die Wirtschaftsstandorte bilden einen wichtigen wirtschaftlichen Stützpfiler der Region. Um auch in Zukunft die Region im Wettbewerb nach außen hin zu positionieren, sollen diese Standorte langfristig gesichert

und in ihrer dynamischen Entwicklung, stetigen Transformation und Modernisierung für neue industrielle Nutzungen unterstützt werden.

[4] **Interkommunale, regionalbedeutsame Industrie- und Gewerbestandorte**

Weite Teile der Region Köln/Bonn sind aufgrund von Besiedlung, Topographie, landwirtschaftlicher/forstwirtschaftlicher Nutzung oder Schutzansprüchen der Landschaft durch hohe Restriktionen für weitere Wirtschaftsflächenentwicklung gekennzeichnet. Im Umkehrschluss bilden entsprechende Potenzialbereiche ein zunehmend knappes Gut. Die in weiten Teilen der Region bestehende Flächenknappheit für emittierendes Gewerbe und Industrie erfordert, die verbleibenden, noch aktivierbaren Flächen für eine nachhaltige Bestandssicherung der regionalen Unternehmen zu nutzen und Neuansiedlungen profiliert in interkommunaler Trägerschaft gemeinsam zu entwickeln. Gemeinsames Ziel der regionalen Akteure muss es sein, bereits ansässigen Unternehmen in der Region Entwicklungsmöglichkeiten zu offerieren und diese somit dauerhaft zu halten sowie auf den vergleichsweise wenigen zusätzlichen Entwicklungsflächen eine möglichst hohe Produktivität zu erreichen. Im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit kann es gelingen, Industrie- und Gewerbestandorte effizienter zu nutzen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu stärken. Insbesondere Industrie- und Gewerbestandorte mit über 10 ha Größe sind dabei als regionalbedeutsam zu betrachten.

[5] **Erschließung neuer Arbeitsfelder in den Tagebaumfeldern**

Der anstehende wirtschaftliche Strukturwandel und räumliche Umbau im Rheinischen Revier bringt die große Herausforderung und zugleich Chance mit sich, in den Tagebaufolgelandschaften durch Konversion und neue Flächenentwicklungen neue Arbeits- und Wirtschaftsfelder zu erschließen und damit neue Wertschöpfung vor Ort und in der Region zu schaffen. Aufgrund der Dimension des anstehenden Strukturwandels für die betroffenen Tagebauanrainer- und Belegheitskommunen von Kraftwerken und weiteren Betriebsstandorten muss es ein regionales Gesamtanliegen sein, hier neue wirtschaftliche Entwicklungen zu unterstützen und befördern. Zugleich bieten die Flächenpotenziale im Rheinischen Revier auch Möglichkeiten der Kooperation

zwischen den Revierkommunen und der Rheinschiene, wo vielerorts keine geeigneten Flächenangebote für Unternehmen mehr gemacht werden können.

[6] Regionale Entwicklungsräume

Das Agglomerationskonzept formuliert sieben „Regionale Entwicklungsräume“, die auf Grund ihrer Lage, infrastrukturellen Anbindung und zum Teil Flächenverfügbarkeit als Räume für regionalbedeutsame Entwicklungen und neue Ansiedlungen besondere Potenziale aufweisen. Diese werden durch Transformation, Innenentwicklung, Nutzungsoptimierung oder Erweiterung erschlossen.

Zu den „Regionalen Entwicklungsräumen“ zählen:

- **Tagebaufolgelandschaft**

In der Tagebaufolgelandschaft entstehen im westlichen Teil der Region große Potenziale und zugleich Notwendigkeiten für neue Unternehmensansiedlungen, um dem Strukturwandel aktiv zu begegnen. Um dabei einen harten Konkurrenzkampf zwischen den vom Strukturwandel betroffenen Kommunen zu verhindern und eine qualitätsvolle Entwicklung insbesondere in den noch Jahrzehnte durch räumliche Umbauprozesse erfassten Bereichen zu vermeiden, braucht es hierbei interkommunale Abstimmung und/oder Trägerschaft sowie ein Konzept und eine Verständigung über die Arbeitsteilung und Profilierung der Standorte. Auch hier sollten Konversion und Umbau im Bestand vor Neuflächeninanspruchnahme angewendet werden.

- **Erftspange**

Zwischen den Tagebaumfeldern und dem „Konversionsraum Werksbahntrasse“ gelegen, zeichnet sich die Erftspange durch ihre Erschließungsgunst durch die A61 und die Schiene aus. Letztere soll im Zuge des Erfttal-S-Bahn-Ausbaus und deren Durchbindung nach Düsseldorf, so wie es das Agglomerationskonzept vorschlägt, noch deutlich an Bedeutung gewinnen. Zugleich weist der Raum als Wohnstandort am Rande der Rheinschiene und durch die Erftaue weitere bedeutende Raumqualitäten auf, die insgesamt in Einklang zu bringen sind. Aufgrund der Lage und räumlichen Charakteristika eignet sich der Raum daher insbesondere für flächenproduktive, arbeitsplatzintensive Ansied-

lungen. Interkommunale gemeinsame Trägerschaften mit Städten der Rheinschiene sollten in den Blick genommen werden, um Unternehmen gemeinsam Entwicklungsmöglichkeiten in der Region aufzeigen zu können.

- **Konversionsraum Werksbahntrasse**

Neben den großflächigen Tagebaugebieten bzw. Tagebaumfeldern werden auch ehemalige RWE-Kraftwerksstandorte und die dazugehörigen Infrastrukturen mittel- bis langfristig für neue Nutzungen frei. Diese relativ restriktionsfreien Flächen eignen sich im besonderen Maße für eine gewerbliche oder industrielle Nutzung. Mit der bereits bestehenden Infrastrukturtrasse der RWE-Werksbahn besteht darüber hinaus ein großes Potenzial zur Umwidmung für den Schienenverkehr. Der „Konversionsraum Werksbahntrasse“ bietet mittel- bis langfristig immenses Potenzial, neue Arbeitsorte für transport- und flächenintensive Nutzungen und Entwicklungen. Die Umwidmungs-Potenziale der bestehenden Werksbahntrasse sind dabei in der dicht besiedelten Region einmalig. Insofern muss eine Perspektive für den Konversionsraum die Möglichkeiten der Nachnutzung der Schieneninfrastruktur für regionalen oder überregionalen Güterverkehr und den Personenverkehr wie die Potenziale der dadurch bereits heute erschlossenen großformatigen Betriebsanlagen der RWE Power AG, die in großen Teilen mittel- bis langfristig zur Umnutzung anstehen, gleichermaßen und von Beginn an integriert betrachten.

- **Rechtsrheinischer Korridor: Raum für urbane, durchmischte Entwicklungen u.a. in Form von gewerblichen Nutzungen, Büro/Dienstleistung, urbane Produktion**

Der „Rechtsrheinische Korridor“ weist mit dem Flughafen Köln/Bonn und aufgrund seiner Durchdringung mit regional und national bedeutsamen Schienen- und Autobahntrassen eine in der Region einzigartige Erschließungsgunst und Wahrnehmbarkeit auf. Unter Beachtung seiner Nähe zum Hauptbahnhof Köln, dem Bahnhof Köln/Messe-Deutz, der KölnMesse, dem ICE Bahnhof Bonn/Siegburg sowie des ChemParks Leverkusen prägt er das Bild der Region für viele Besucher und von Durchreisenden.

Die herausragenden Potenziale als Adresse und Aushängeschild der Region sind im Raum heute vielerorts nicht genutzt. Neben den genannten (Groß-)Infrastrukturen prägen an vielen Stellen minder- und ungenutzte Flächen, Brachen sowie Abstands- und Restflächen das Bild. Sie bieten im Umkehrschluss ein immenses Potenzial für hochqualitative repräsentative Standortentwicklungen an der Nahtstelle von Rheinschiene und Bergischem RheinLand. Hier könnten Ansiedlungen erfolgen, die die herausragende Nähe zu den international bedeutenden Verkehrsknoten und -adern, den Hochschul-, Forschungs- und Dienstleistungsangeboten der Rheinschiene und dem hochinnovativen produzierenden Mittelstand im Bergischen RheinLand gleichermaßen suchen und die der Lagegunst mit hohem Anspruch an die städtebauliche Entwicklung gerecht werden. Daneben bzw. als integraler Bestandteil der Gesamtqualifizierung des Raums bietet der rechtsrheinische Korridor hervorragende Möglichkeiten für urbane Gebiete und Produktion sowie Büro, Dienstleistung und Gewerbe. Eine Konkretisierung der Perspektiven unter Berücksichtigung der spezifischen Rahmenbedingungen und Potenziale für Entwicklungen im Umfeld des Flughafens und auch des ChemParks Leverkusen gilt es in vertiefenden Planungsprozessen zu verfolgen.

- **Bergische Mobilitätsachsen**

Die Bergischen Mobilitätsachsen entlang der Balkantasse bzw. der Autobahn A1, der Autobahn A4 bzw. der Strecke der Regionalbahn RB 25 sowie die Siegtalstrecke bilden leistungsstarke Anbindungen und traditionelle Entwicklungsachsen im eher ländlich geprägten Bergischen RheinLand im Osten der Region. Entlang der Flusstäler von Wupper, Agger und Sieg mit ihren Zuläufen liegen die Ursprünge der industriellen Entwicklung des Raumes, die vielerorts Ausgangspunkt einer folgenden Besiedlung war. Im topographisch bewegten Raum bilden die Standorte und Lagen entlang der Achsen bis heute wichtige Bezugspunkte, und weisen als Verknüpfungspunkte mit der Rheinschiene im teilräumlichen Kontext besondere Anbindungsqualitäten auf. Insofern sind hier auch gute Standortvoraussetzungen für die weitere Entwicklung von Unternehmen gegeben. Der engere Talbereich der Achsen eignet sich dabei weniger für flächenintensive, großformatige Entwicklungen,

sondern vielmehr für die Ansiedlung von KMU, die aufgrund der Arbeitsplätze oder ihrer Verflechtungen auf die gute Anbindung zur Rheinschiene angewiesen sind. Entsprechend abgewogen und interkommunal arbeitsteilig sollten Entwicklungen in diesem Bereich erfolgen. Zugleich gilt es, vor allem zu den Haltepunkten des SPNV leistungsfähige Zubringersysteme zu etablieren, um hierüber auch die Potenziale für Wirtschaftsflächenentwicklungen im räumlichen Umfeld der Talachsen zu erschließen.

- **Swistbogen**

Der im südwestlichen Teil der Region gelegene Raum entlang an der A61 ist durch seine Anbindungsgunst, vor allem aber durch sehr hohe Bodenwertzahlen und damit verbunden durch den Anbau von Sonderkulturen im Obst- und Gemüseanbau, geprägt. Mit dem Bio Innovation Park in Rheinbach und Meckenheim existiert hier ein interkommunaler Kompetenzraum in den Bereichen Agrobusiness und Zukunft landwirtschaftlicher Produktion, der ergänzt um Grüne Technologien Ausgangspunkt für eine weitere Profilierung und Entwicklung dieses regionalen Entwicklungsraums ist.

- **Mittelstandsregion Bergisches RheinLand**

Die Bestandssicherung des innovativen Besatzes an kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) ist für die zukunftsfähige Entwicklung des Bergischen RheinLands von großer Bedeutung. Die kleinteilige Siedlungsstruktur des Teilraums spiegelt sich auch in der dispersen räumlichen Verteilung der Unternehmensstandorte wider. Die lokalen Arbeitsmärkte sind kleinräumig abgegrenzt, die Unternehmensstandorte untereinander vernetzt, die Verfügbarkeit von Fachkräften überlebensnotwendig für die ansässigen Betriebe.

Vor diesem Hintergrund umfasst die „Mittelstandsregion Bergisches RheinLand“ das Ziel und die Räume zur Sicherung und Weiterqualifizierung von Standorten ansässiger mittelständischer Unternehmen und von produzierendem Gewerbe. Hierbei ist ebenfalls eine kleinteilige Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen denkbar.



FREIRAUM & LANDSCHAFT

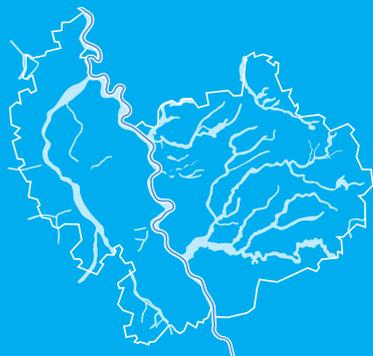
Kernaufgaben und Ziele

- Sicherung und Vernetzung der regionalen Landschafts- und Erholungsräume, 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 Freiraumentwicklung und Nachverdichtung, Wohnbau- und Wirtschaftsflächen- sowie der Verkehrsinfrastrukturentwicklung vor allem in den hoch verdichteten Lagen der Region
- Berücksichtigung der biologischen Vielfalt, Funktionen und der regionalen Identitäten von Landschaftsräumen
- Vorausschauende Anpassung an den Klimawandel und Stärkung der Resilienz. Verzahnung mit und Integration der raumstrukturellen Aussagen und Erkenntnisse der regionalen Klimawandelvorsorgestrategie
- Bewahrung der unzerschnittenen und verkehrsarmen Räume
- 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

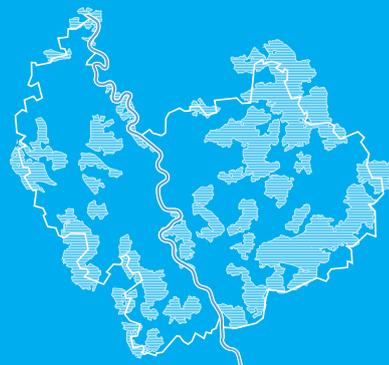
Die Region besitzt auf rund 4.400 Km² Fläche hochwertige Freiräume unterschiedlicher Funktion, deren Qualität es trotz Siedlungsdrucks und den daraus resultierenden Zielkonflikten zwischen der regionalen Freiraumsicherung und -vernetzung zukünftig zu sichern und zu entwickeln gilt. Bei der Sicherung und Entwicklung der Landschaft hat die Region Tradition und Expertise: u.a. mit dem „Masterplan Grün“ mit seinem Kulturlandschaftsnetzwerk, den Konzepten von „RegioGrün“ und „Grünes C“ liegen (teil-)regionale Konzepte vor, die wichtige Grundlagen der Teilstrategie bilden. Darüber hinaus wurden mit der Klimawandelvorsorgestrategie wertvolle Erkenntnisse zu den Funktionen der Landschaft im Kontext des Klimawandels gewonnen, die in die Strategien eingeflossen sind. Klimawandelvorsorgestrategie und Agglomerationskonzept ergänzen sich somit zu einer integrierten räumlichen Betrachtung in der Teilstrategie „Freiraum & Landschaft“.

Die vielfältigen Freiräume und Landschaften bilden mit ihrem feingliedrigen Gewässernetz, den waldreichen Gebieten im Bergischen RheinLand und fruchtbaren Böden in Ville und Börde das Rückgrat der Region Köln/Bonn und machen sie zu einem der lebenswertesten Standorte in Deutschland. Die Landschaft bietet die Grundlage für die regionale Lebensmittelproduktion und die Trinkwasser- und Kaltluftversorgung, dient der Naherholung und dem Tourismus, ist ein wichtiger Träger der Identität und bietet Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Das zu erwartende, weitere Siedlungswachstum und der prognostizierte Klimawandel erhöhen den Druck auf die Freiräume und Landschaften und damit auch die Notwendigkeit zu deren Sicherung und qualitativen Weiterentwicklung. Mit der Teilstrategie „Freiraum & Landschaft“ gilt es, die vorhandenen Freiraumqualitäten zu stärken, miteinander zu verknüpfen und entsprechend ihrer Begabungen auszubauen, um dem Flächenverbrauch ein robustes 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.

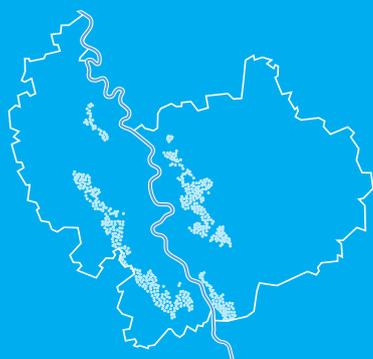
PRINZIPIEN DER TEILSTRATEGIE



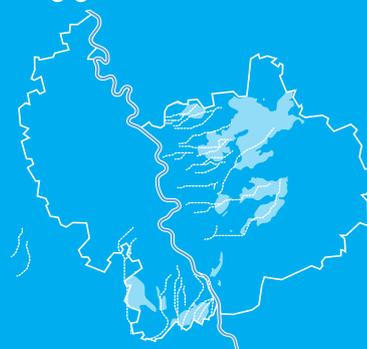
[1] Blau-Grüne Infrastrukturen für die Region aufbauen



[2] Schutz unzerschnittener verkehrsarmer Räume, Freihalten von NSG-, FFH- sowie Überschwemmungsgebieten



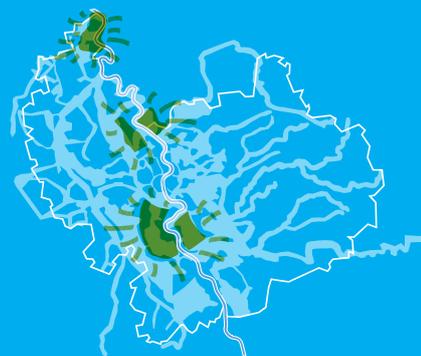
[3] Waldgürtel mit Retentions- und bioklimatischer Ausgleichsfunktion



[4] Trinkwasser- und Kaltluftversorgung im regionalen Verbund



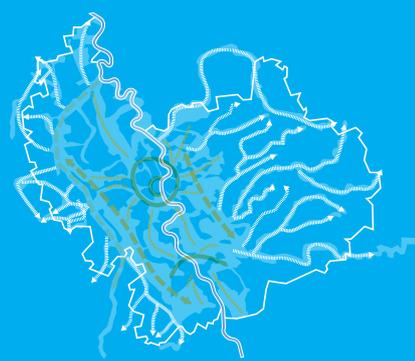
[5] Regionale Lebensmittelproduktion



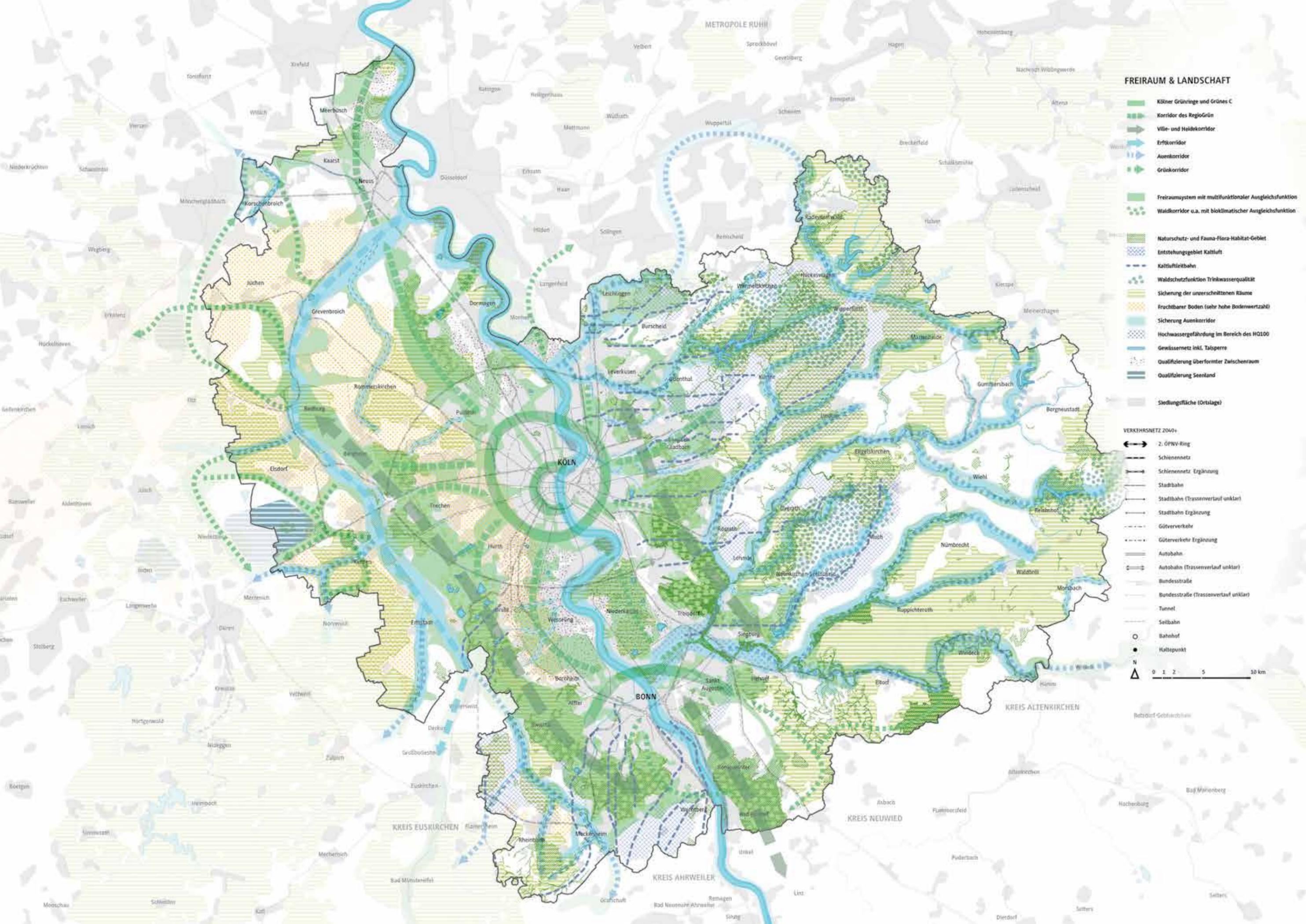
[6] Neue Identitäten und Qualitäten für überformte Räume



[7] Multicodierung der Freiräume



[8] An- und Einbindung bedeutender Strukturen außerhalb der Region



METROPOLE RUHR

FREIRAUM & LANDSCHAFT

- Kölner Grünlänge und Grünes C
- Korridor des RegioGrün
- Ville- und Heidekorridor
- Erftkorridor
- Auenkorridor
- Grätkorridor

- Freiraumsystem mit multifunktionaler Ausgleichsfunktion
- Waldkorridor u.a. mit bioklimatischer Ausgleichsfunktion

- Naturschutz- und Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
- Entstehungsgebiet Kaltluft
- Kaltluftleitbahn
- Waldschutzfunktion Trinkwasserqualität
- Sicherung der unerschützten Räume
- Fruchtbare Böden (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
- N
- 0 1 2 5 10 km

Betriebs-Gebietsgrenzen

KREIS ALTENKIRCHEN

KREIS NEUWIED

KREIS AHRWEILER

KREIS EUSKIRCHEN

ERLÄUTERUNG DER PRINZIPIEN

[1] Blau-Grüne Infrastrukturen für die Region aufbauen

Die vielfältigen Kulturlandschaften mit ihren Wäldern, dem feingliedrigen Gewässernetz aus Flüssen, Auenkorridoren und Talsperren, den produktiven Grünland- und Ackerflächen sowie den intensiv genutzten urbanen Freiräumen, bildet die raumstrukturelle Grundlage und die „Basis-Infrastruktur“ der Region. Aufbauend auf diesen Begabungen und unter Berücksichtigung der bereits erfolgreich umgesetzten teilregionalen Konzepte („Grünes C“, „RegioGrün“ etc.), sollen diese blauen und grünen Qualitäten durch die Betrachtung der immanenten Ökosystemleistungen im Sinne der Klimawandelanpassung ergänzt und zu einer „Blau-Grünen Infrastruktur“ weiterentwickelt werden und als starkes, räumliches Netz wichtigen sozialen Anforderungen sowie Funktionen der Naherholung und des Ausgleichs gerecht werden.

[2] Schutz unzerschnittener verkehrsarmer Räume sowie Freihalten von Naturschutz-, FFH- sowie Überschwemmungsgebieten

Räume mit geringer Zersiedelung, Zerschneidung und Lärmbelastung stellen in einer bevölkerungsreichen, stark besiedelten Region eine besondere, zu bewahrende Qualität und Ressource dar. Neben den bereits geschützten, von Bebauung und Beeinträchtigung frei zu haltenden, FFH- und Naturschutzgebieten sowie den festgesetzten Überschwemmungsgebieten (HQ100) gilt es, die noch vorhandenen großflächigen unzerschnittenen Gebiete als Frei-, Rückzugs- und Bewegungsräume für Tiere, als Naturerfahrungs- wie Erholungsräume und auch als Flächen für die regionale Landwirtschaft langfristig zu erhalten und zu schützen.

[3] Waldgürtel mit Retentions- und bioklimatischer Ausgleichsfunktion

Zusammenhängende Waldstrukturen wirken thermisch ausgleichend und positiv auf den Wasserrückhalt in der Fläche. Die Waldgürtel gelten deshalb im teilweise stark reliefierten Übergangsbereich von Rheinschiene zu Ville und Börde sowie zum Bergischen RheinLand als vielfältige Ausgleichsräume, unter anderem für den thermischen Ausgleich, Erosionsschutz, CO₂-Senken sowie als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und Erholungsraum. Als „grüne Bänder“ bilden die Waldgürtel darüber hinaus überregional bedeutsame Waldbrücken und Biotopverbünde. Im Rahmen

des Agglomerationskonzeptes sind sie aufgrund ihrer wichtigen Bedeutung für die regionale Landschaftsentwicklung zu schützen und weiterzuentwickeln.

[4] Trinkwasser- und Kaltluftversorgung im regionalen Verbund

Das Bergische RheinLand gilt mit seinem Wasserreichtum und seiner hohen Talsperrendichte als wichtiger Wasserlieferant der Region und sichert die Wasserversorgung vieler Kommunen. Mit dem Erhalt bestehender, vor allem zusammenhängender Wälder, dem klimaangepassten Waldumbau im Einzugsgebiet der Talsperren sowie dem Ausbau der Waldschutzfunktion, soll die Trinkwasserversorgung auch im Zuge des Klimawandels nachhaltig gesichert werden. Über die Bereitstellung von Trinkwasser hinaus, sind die Wasser-einzugsgebiete im Bergischen RheinLand sowie zusammenhänge Wälder im Kottenforst wichtige Kaltluftentstehungsgebiete für die Rheinschiene, deren Bedeutung im Kontext des Klimawandels und der damit einhergehenden steigenden thermischen Belastung verdichteter Siedlungsräume in Zusammenhang mit ihren Leitbahnen gesichert, von Entwicklungen prioritär freigehalten und in ihrer Funktionalität gestärkt werden sollten.

[5] Regionale Lebensmittelproduktion

Die Region Köln/Bonn ist ein Gunstraum der Acker- und Grünlandwirtschaft sowie für den Anbau von Sonderkulturen. Mit den fruchtbaren Lössböden der Kölner Bucht und im Rhein-Erft-Kreis sowie der Milchviehwirtschaft im Bergischen RheinLand, ist die Region für die Produktion von regionalen Lebensmitteln auch mit Blick auf die wachsende Bevölkerung von großer Bedeutung. Darüber hinaus sind die Regionalvermarktung und standortnahe Produktion durch kurze Wege ressourcenschonend. Die besonders fruchtbaren Böden stellen eine wichtige zu bewahrende Ressource für die Region Köln/Bonn dar.

[6] Neue Identitäten und Qualitäten für überformte Räume

Der Ballungsraum der Rheinschiene ist im Zuge des Wachstums der letzten Jahrzehnte ohne Zielbild zu einer Agglomeration zusammengewachsen und hat teilweise überformte und konturlose Landschaftsräume erzeugt. Auch das Rheinische Revier steht vor großen Umbrüchen und wird neue Landschaftsräume im Zuge der Transformation

hervorbringen. Aufgabe ist es daher, für diese überformten Landschaften neue Qualitäten zu entwickeln, um als landschaftsbezogener Naherholungsraum, landwirtschaftliche Produktionsstätte und bioklimatischer Ausgleichsraum gleichermaßen zu funktionieren.

[7] Multicodierung der Freiräume

Siedlungswachstum, Biotopverbund, Strukturwandel in der Landwirtschaft und Nutzungsdruck: Anstelle einer eindimensionalen funktionalen Zuordnung müssen Freiräume künftig im Sinne einer „Multicodierung“ parallel soziale, ökologische, ökonomische und technische Funktionen übernehmen. Insbesondere die klimatischen und sozialen Funktionen der urbanen Freiräume sind zu sichern, Retentionsräume zur Hochwasservorsorge auszuweiten und Städte wassersensibel und hitzeresilient zu entwickeln.

[8] An- und Einbindung bedeutender Strukturen außerhalb der Region

Mit der Verknüpfung und der Qualifizierung von urbanen Frei- und Landschaftsräumen, Auenkorridoren, Waldkorridoren und wertvollen Kulturlandschaftsbereichen hat die Region in den letzten Jahren ein Kulturlandschaftsnetzwerk realisiert, das durch den Biotopverbund wichtige Habitats gesichert hat, durch Kaltluftbahnen den innerregionalen Austausch und bioklimatischen Ausgleich stabilisiert und ein verzweigtes Gerüst einer Grünen Infrastruktur als wichtige Basis formuliert. Dieses regionale Kulturlandschaftsnetzwerk gilt es, als nun starkes Fundament, über die Region hinaus in angrenzende Räume weiterzudenken.

UMWELTVERBUND

Kernaufgaben und Ziele

- Zukunftsfähiger Erhalt und Ausbau des Umweltverbunds bis in die Stadtteile/Dörfer
- Bahnknoten Köln entlasten
- 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/Anbindung der eher ländlich geprägten Teilräume sicherstellen
- Tagebauumfelder im Rheinischen Revier leistungsstark an das SPNV-Netz anbinden
- Frühzeitigen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund durch leistungsstarke Hubs fördern, insbesondere im Zulauf auf die Ballungszentren
- RadPendlerRouten und Wasserbusse auf dem Rhein als „neue“ Pendlerinfrastrukturen entwickeln
- Zubringerstrukturen zu Mobilitätsachsen insbesondere im eher ländlich geprägten Raum herstellen

Zielnetz 2040+

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 Menschen in der Region im Inneren gefährdet. Das Agglomerationskonzept formuliert daher das übergeordnete Ziel, unter Berücksichtigung der teilräumlichen Ausgangslage die Mobilitätsfähigkeit und damit Entwicklungsfähigkeit der Region nachhaltig 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 Abstimmung mit dem Kooperationspartner NVR entstanden.

Aufbauend auf den Maßnahmen mit vordringlichem Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der regionalen Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen setzt das Agglomerationskonzept neben der Sanierung auf den Umbau und Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur und unterstützt eine integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung unter Priorisierung des Umweltverbunds. Um der existierenden Polyzentralität der Region gerecht zu werden, sollen neue Tangentialverbindungen und multimodale Querungen über den Rhein eine verbesserte Anbindung der Region an die rechtsrheinisch verlaufende Fernverkehrsachse, den RRX-Hauptkorridor sowie die Ost-West-Fernverkehrsachse zur Entlastung der Region schaffen sowie Redundanzen und Ausfallsicherheiten im ÖPNV-Netz herstellen. Perspektivisch entlasten darüber hinaus zwei ÖPNV-Ringe um Köln dauerhaft den Bahnknoten Köln und binden die Region u.a. mit neuen leistungsfähigen Umstiegen in den Regional- und Fernverkehr ein. Kernaufgaben sind nicht zuletzt der Ausbau des Umweltverbunds bis in die Stadtteile und die eher ländlich gelegenen Räume sowie die bessere Verknüpfung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern durch leistungsfähige Umstiegspunkte.

PRINZIPIEN DER TEILSTRATEGIE



[1] Zweiter ÖPNV-Ring, Beschleunigung der Stadtbahn und Verknüpfungen



[2] Intraregionaler Hub, Regio-Hub und Verknüpfung Fernverkehr



[3] Schaffung leistungsstarker SPNV-Zubringersysteme



[4] Schnellbuslinien und Mobilstationen



[5] RadPendlerRouten



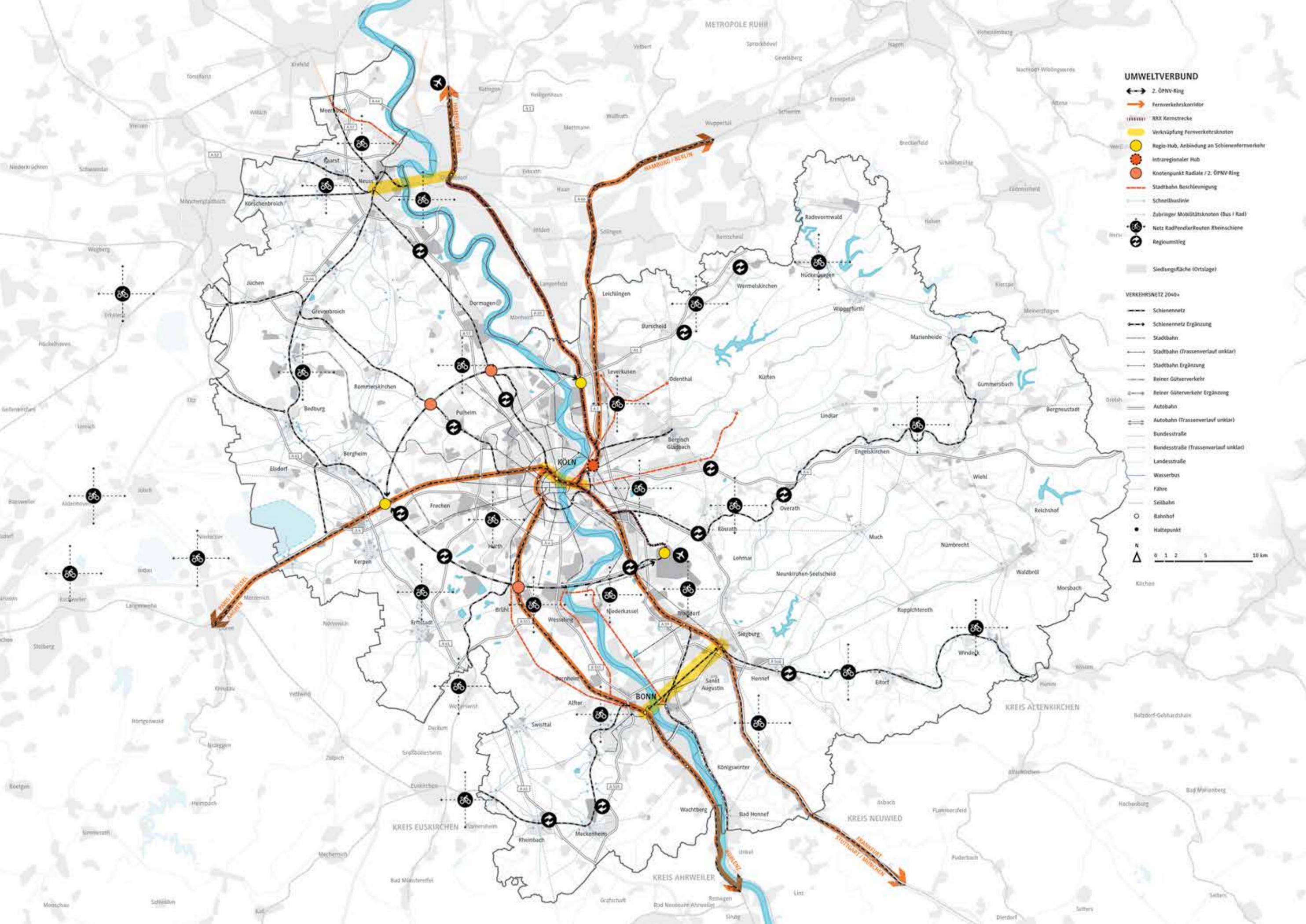
[6] Multimodale Querungen



[7] Regionumstiege



[8] Ausbau Verkehrsknoten



UMWELTVERBUND

- ↔ 2. ÖPNV-Ring
- Fernverkehrskorridor
- ▬ RBX Kernstrecke
- Verknüpfung Fernverkehrsknoten
- Regio-Hub, Anbindung an Schienenfernverkehr
- Intraregionaler Hub
- Knotenpunkt Radiale / 2. ÖPNV-Ring
- Stadtbahn Beschleunigung
- Schnellbuslinie
- Zubringer Mobilitätsknoten (Bus / Rad)
- Netz Radpendler Routen Rheinschiene
- Regionstiegl
- Siedlungsfläche (Ortslage)

VERKEHRSNETZ 2040+

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



Köln

ERLÄUTERUNG DER PRINZIPIEN

[1] Zweiter ÖPNV-Ring, Beschleunigung der Stadtbahn und Verknüpfungen

Die Ambition des Zielnetz 2040+ zeigt sich u.a. in der Schaffung von Redundanzen im Netz und einem zweiten ÖPNV-Ring um den Ballungsraum Köln, der zur langfristigen und zusätzlichen Entlastung des Bahnknoten Köln und zu einer Stärkung der Tangentialverbindungen in der Region beitragen soll. Mit dem Lückenschluss im inneren S-Bahn-Ring über die Südbrücke und im Rechtsrheinischen sollen Verkehre in Zukunft zudem leistungsstärker abgewickelt werden. Auf Grundlage des Infrastrukturzielnetzes soll eine Arbeitsteilung zwischen dichter Feinerschließung (Stadtbahnen) und schnellen regionalen Verbindungen (S- und Regionalbahnen) die Leistungsfähigkeit stärken. Dazu werden u.a. Stadtbahnverbindungen im Zulauf auf die Zentren sowie auf den zweiten ÖPNV-Ring beschleunigt und die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger miteinander zur Förderung von intermodalen Wegekettens ausgebaut.

[2] Intraregionaler Hub, Regio-Hub und Verknüpfung Fernverkehr

Mit der Entwicklung des zweiten ÖPNV-Rings und durch seine Verknüpfung mit dem Stadtbahnliniennetz entstehen zusätzliche leistungsfähige Hubs und Umstiegspunkte. Dabei bilden zum einen die Regio-Hubs in Kerpen-Horrem, Leverkusen und am Flughafen Köln/Bonn leistungsstarke Umstiege auf den Schienenfernverkehr. Darüber hinaus sollen leistungsfähige Verknüpfungen bzw. schnellere Verbindungen zwischen den Bahnhöfen Bonn Hauptbahnhof und Siegburg/Bonn, Köln Hauptbahnhof und Köln Messe/Deutz sowie Düsseldorf Hauptbahnhof und Neuss Hauptbahnhof hergestellt werden. Mit dem Halt des RRX in Köln-Mülheim wird der Bahnhof zusätzlich als intraregionaler Hub zu einer wichtigen Drehscheibe des Schienenverkehrs innerhalb der Region insbesondere zur interregionalen Anbindung des „Bergischen Rheinlands“.

[3] Schaffung leistungsstarker SPNV-Zubringersysteme

Entlang leistungsfähiger Schienenachsen in der Region sollen unterschiedlich ausgestaltete Zubringersysteme aus Rad-, Schnellbus- und Shuttlebussystemen eine attraktive Anbindung an das regionale Schienennetz sicherstellen und die Erreichbarkeit der Rheinschiene verbessern. Die Zubringersysteme sollen durch Anpassung der Taktfrequen-

zen in das regionale ÖPNV-System integriert und damit ein wichtiger Teil der intermodalen Ketten werden.

[4] Schnellbuslinien und Mobilstationen

Zur besseren Anbindung des eher ländlich geprägten Raums und zur Stärkung der Tangentialverbindungen abseits der SPNV-Trassen sollen neue Mobilitätsoptionen und die Vernetzung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern und Angeboten u.a. durch ein Netz von Schnellbuslinien ermöglicht werden. Es sollen neue Zubringersysteme zu den leistungsstarken ÖPNV-Trassen (mit dort verkehrenden Schnellbuslinien) eingerichtet werden und mit dem Ausbau eines Netzes von Mobilstationen soll zudem die Attraktivität des Umweltverbunds insgesamt gesteigert und der Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern erleichtert werden. In eher ländlich geprägten Räumen könnten diese Stationen neben der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote auch weitere Funktionen wie beispielsweise Versorgungsfunktionen oder Co-Working-Angebote aufweisen

[5] RadPendlerRouten und Wasserbus

Zur Entlastung der Verkehrsnetze und als Grundbaustein einer regionalen Fahrrad-Verkehrsinfrastruktur soll ein Netz von RadPendlerRouten für die Rheinschiene entwickelt werden. Das Netz soll möglichst querungsfreie Radwegeverbindungen mit hoher Qualität und Alltagsfunktionalität als Pendlerinfrastruktur aufweisen, in das Netz der Mobilstationen eingebunden werden und Anschlüsse an RadPendlerRouten-Netze im Westen und Osten der Region herstellen, so dass mittelfristig ein gesamtregionaler Verbund entsteht. Im Bergischen RheinLand und im Rheinischen Revier können die RadPendlerRouten als Zubringer zu den Mobilitätsachsen und Arbeitsplatzschwerpunkten einen wichtigen Beitrag zum Umweltverbund leisten. In Ergänzung hierzu soll durch ein Wasserbussystem auf dem Rhein, das mit RadPendlerRouten verknüpft und in das ÖPNV-System eingebunden wird, ein zusätzliches innerregionales Angebot zur Durchquerung der Region in Nord-Süd-Richtung entstehen.

[6] Multimodale Querungen

Die Querungen über den Rhein sind Nadelöhre im regionalen Verkehrsnetz. Zur Erhöhung der Redundanz und zur Verbesserung der Ausfallsicherheit sollen bestehende und neue Rheinquerungen unter Berücksichtigung von verschiedenen Verkehrsträgern möglichst multimodal ausgestaltet werden. Dies soll langfristig zu einer verbesserten Erschließungsqualität in der Region beitragen.

[7] Regioumstiege

Die hohe Auslastung im Straßenverkehr stellt die Region vor zunehmende Herausforderungen. An strategisch günstig gelegenen Schnittstellen entlang des zweiten ÖPNV-Rings bzw. im Zulauf zur Rheinschiene mit Autobahnanschluss sollen Regioumstiege daher als wichtige Umstiegspunkte zwischen dem MIV und dem Umweltverbund realisiert werden. Diese ermöglichen einen frühzeitigen Wechsel vom MIV auf den Umweltverbund und sollen so die gesamte Verkehrsbelastung in der Region reduzieren.

[8] Ausbau Verkehrsknoten

Mit dem Ziel einer verbesserten regionalen Anbindung an die rechtsrheinische Nord-Süd-Fernverkehrsachse und den RRX-Hauptkorridor, zielt das Agglomerationskonzept auf den Ausbau bzw. die beschleunigte Verbindung zwischen zentralen linksrheinischen und rechtsrheinischen Bahnhöfen entlang der Rheinschiene. Neben der Verbindung zwischen Bonn Hauptbahnhof und ICE Bahnhof Siegburg/Bonn sowie Köln Hauptbahnhof und Köln Messe/Deutz soll auch die Verbindung zwischen Neuss Hauptbahnhof und Düsseldorf Hauptbahnhof noch leistungsfähiger gestaltet werden, um so eine bessere überregionale Anbindung der Region zu gewährleisten.

Digitalisierung im Verkehr

Für eine bessere Vernetzung zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern sollen die Vorteile der Digitalisierung genutzt werden. Hierdurch soll ein reibungsloser Umstieg mit nahtloser Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger und Sharing-Angebote im Umweltverbund erreicht werden. Darüber hinaus sollen u.a. Parkleitsysteme, Mitfahrssysteme und Echtzeit-Navigation den Verkehrsfluss optimieren und Kapazitäten auslasten.

MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

Kernaufgaben und Ziele

- Erreichbarkeit und Anbindung der Region, der Zentren und der Gewerbe- und Industriestandorte sicherstellen
- Tangentialverbindungen in Nord-Süd-Richtung und West-Ost-Querungen über den Rhein stärken
- Integrierte Industriestandort- und Infrastrukturentwicklung vorantreiben
- Bündelung der Verkehre auf den Haupttrouten, Entflechtung von Transit- und Binnenverkehr durch Ausweisung jeweils eigener Spuren auf der Straße sowie von SPNV- und Güterverkehr auf Hauptbahnstrecken
- Strategische Schnittpunkte von Straße und Schiene für den frühzeitigen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund gestalten
- Güterverkehr auf 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 ermöglichen
- Verknüpfungspunkte zwischen regionalem Güterverkehr und Güterfernverkehrsnetz im Rechtsrheinischen sichern/ausbauen
- Multimodale Rheinquerungen stärken und ausbauen
- Entlastung der Verkehrssysteme der Ballungsräume ermöglichen

Zielnetz 2040+

Die verkehrliche und technische Infrastruktur trägt im Wesentlichen zur Zukunftsfähigkeit der Region Köln/Bonn bei. Der Handlungsbedarf ist gravierend und herausfordernd zugleich: Marode und überlastete Straßen, Schienen und Brückenbauwerke auf der einen Seite, ein anhaltend steigendes Verkehrsaufkommen sowohl im Binnen- als auch im Transitverkehr und fehlende Flächen für Infrastruktureneubauten auf der anderen Seite. Das Agglomerationskonzept formuliert das übergeordnete Ziel, unter Berücksichtigung der teilräumlichen Ausgangslage die Mobilitätsfähigkeit und damit Entwicklungsfähigkeit der Region sicherstellen.

Um dies dauerhaft zu erreichen, bedarf es aus Sicht der „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ und des Agglomerationskonzeptes eines ambitionierten Zielnetzes, das einen Qualitätssprung in der Mobilität ermöglicht: das Zielnetz 2040+.

Das Zielnetz 2040+ berücksichtigt alle angemeldeten Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit vordringlichem Bedarf und alle regionalen Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW. Es sieht darüber hinaus Ergänzungen, Maßnahmen und Weiterentwicklungen im Rahmen einer integrierten räumlichen Gesamtbetrachtung vor, deren Realisierung auch erst nach 2040 liegen wird und deren Elemente unterschiedliche Planungs- und Beratungsstände aufweisen.

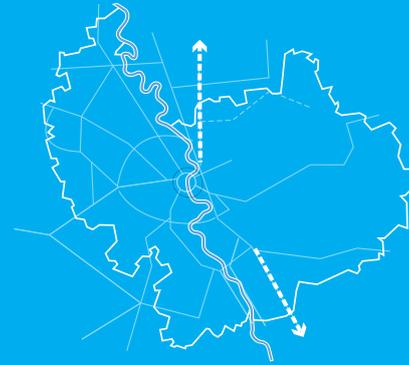
Die Grundlagenuntersuchung Mobilität und die Teilstrategien zur Verkehrsinfrastruktur sind in Abstimmung mit dem Kooperationspartner NVR entstanden.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und Europa legt nahe, dass der Wirtschafts- und Güterverkehr in der Region weiter zunehmen wird. Im Schnittpunkt europäischer Transit- und Güterverkehrskorridore gelegen und aufgrund der Nähe zu den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) ist die Region Köln/Bonn schon heute stark von Transitverkehren betroffen, die auf Straße und Schiene mit den regionalen Verkehrsströmen in Konkurrenz treten. Aufbauend auf den Maßnahmen mit vordringlichem Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 unterstützt das Agglomerationskonzept mit seinem Zielnetz 2040+ die Entflechtung von Fern-/Transitverkehren und regionalen Binnen- und Zielverkehren zur Entlastung der vorhandenen Netze zu Gunsten des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs auf Schiene und Straße in der Region. Neue Tangentialverbindungen, Lückenschlüsse im Straßennetz und multimodale Rheinquerungen verstärken das Verkehrsnetz und schaffen Redundanzen und Ausweichmöglichkeiten bei Störungen. Ein frühzeitiger Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund an strategischen Schnittpunkten von Straße und Schiene wird darüber hinaus zu einer Entlastung von Straßen führen und zusätzliche Kapazitäten freisetzen. Der Rhein als Bundeswasserstraße und die regionalen Hafenstandorte sollen für den Güterverkehr gesichert sowie multimodale Umschlagsplätze an leistungsfähigen Infrastrukturen zur Entlastung der Rheinschiene geschaffen werden.

PRINZIPIEN DER TEILSTRATEGIE



[1] Entflechtung der Verkehre, Bündelung und Priorisierung



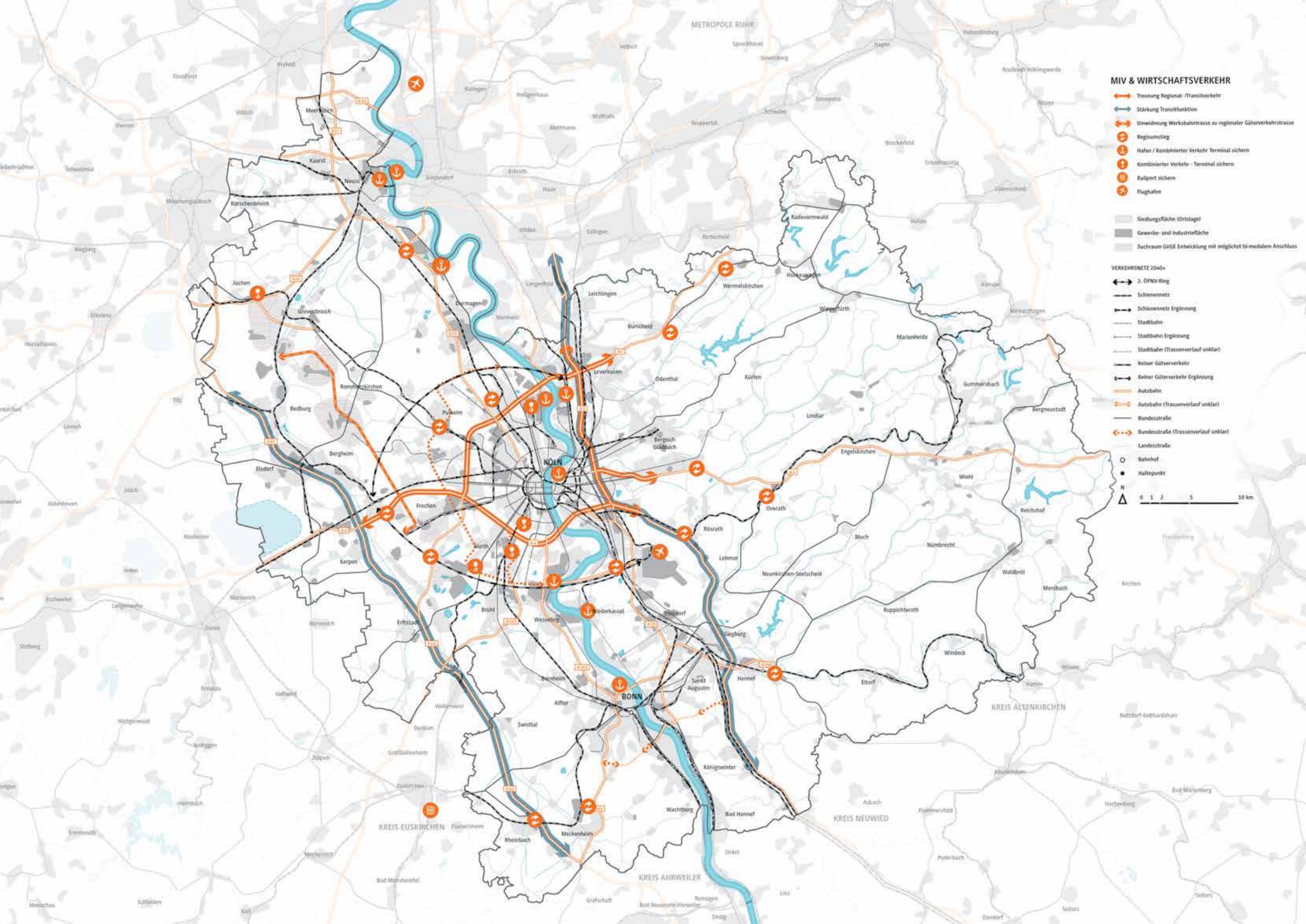
[2] Leistungsfähige Anbindung an den Güterfernverkehr



[3] Regiounstiege



[4] Umwidmung RWE-Werksbahntrasse



METROPOLE RUHR

MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

- Trennung Regional- / Transitverkehr
- Stärkung Transitfunktion
- Umwidmung Werksbahntrasse zu regionaler Güterverkehrstrasse
- Regionaltieg
- Hafen / Kombierter Verkehr Terminal sichern
- Kombierter Verkehr - Terminal sichern
- Railport sichern
- Flughafen

- Siedlungsfläche (Ortslage)
- Gewerbe- und Industriefläche
- Suchraum GüVE 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)
- Landestraße
- Bahnhof
- Haltepunkt



KÖLN

BONN

KREIS ALTENKIRCHEN

KREIS EUSKIRCHEN

KREIS AHRWEILER

KREIS NEUWIED

ERLÄUTERUNG DER PRINZIPIEN

[1] Entflechtung der Verkehre, Bündelung und Priorisierung

Als wichtiges nationales und internationales Drehkreuz sowie aufgrund starker innerregionaler Verflechtungen weist die Region insgesamt ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Das Agglomerationskonzept setzt auf die Entflechtung von Fern-/Transitverkehren und regionalen Binnen- und Zielverkehren zur Entlastung der vorhandenen Netze zu Gunsten des regionalen Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs. Mit der Priorisierung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden A3 und A61 für den Transitverkehr und der Trennung von Transit- und Regionalverkehren auf dem Kölner Autobahnring und seinen Zuläufen wird eine Entflechtung der Verkehre erreicht und sollen Kapazitäten für die regionalen Verkehre ohne weiteren Autobahnausbau geschaffen werden. Das Entwicklungsprinzip wird ebenfalls auf den Schienengüterverkehr übertragen, um so Verkehre auf den Fernverkehrstrassen zu bündeln und Kapazitäten für den SPNV freizusetzen. Darüber hinaus sollen Personen- und Wirtschaftsverkehre durch eine bessere Verkehrssteuerung und eine engere Verknüpfung der Schiene mit dem Umweltverbund effizienter und verträglicher abgewickelt und die Verkehrssysteme der Ballungsräume so langfristig entlastet werden.

[2] Leistungsfähige Anbindung an den Güterfernverkehr

Die leistungsfähige Anbindung der Region an den Güterfernverkehr über den Rhein hinweg Richtung Südosten soll durch Anschluss an die in Prüfung befindliche Güterfernverkehrstrasse Troisdorf-Mainz-Bischofsheim sowie notwendige Zubringersysteme sichergestellt und durch die Prüfung einer Kapazitätssteigerung der rechtsrheinischen Gütertrasse in Richtung Norden mit Anbindung an die Betuwe-Linie (Oberhausen) langfristig verbessert werden. Insgesamt soll mit der Schaffung bzw. Einbindung regionaler Umschlagzentren zudem eine verbesserte Verknüpfung von Binnen- und Fernverkehr erreicht werden.

[3] Regioustiege

Die hohe Auslastung im Straßenverkehr stellt die Region zunehmend vor größere Herausforderungen. An strategisch günstig gelegenen Schnittstellen entlang des zweiten ÖPNV-Rings bzw. im Zulauf zur Rheinschiene mit Autobahnanschluss, sollen Regioustiege daher als wichtige Umstiegspunkte zwischen dem MIV und Umweltverbund

realisiert werden. Diese ermöglichen einen frühzeitigen Wechsel vom MIV auf den Umweltverbund und sollen so die gesamte Verkehrsbelastung in der Region reduzieren.

[4] Umwidmung RWE-Werksbahntrasse

Mit dem Strukturwandel freierwerdende private Infrastrukturtrassen im Rheinischen Revier sollen zukünftig für den regionalen Güterverkehr sowie ggf. für den Personenverkehr genutzt werden. Im Fokus steht hier vor allem die „Nord-Süd-Bahn“ genannte Werksbahntrasse der RWE Power AG, die für die zukunftsfähige, bi-modale Erschließung der entlang der Trasse perspektivisch entstehenden neuen Arbeits- und Produktionsorte genutzt werden sollte. Die Umwidmung der Trassen für den (regionalen) Güterverkehr schafft eine wichtige Ergänzung im linksrheinischen Netz und trägt so zu auch zur Entlastung im Straßenverkehr bei.





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 Umbauaufgaben in der Region.

Das Strukturschema ist keine eigene Teilstrategie und formuliert keine konzeptionelle Setzung innerhalb des Agglomerationskonzeptes. Es soll das Zentrale-Orte-Konzept nicht ersetzen. Dementsprechend ist es auch 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 Funktionen, des Profils, der Potenziale und auch der jeweils regionalen Verantwortung der einzelnen Kommunen bei der Bewältigung der Wachstums- und Umbauaufgaben im regionalen Gesamtgefüge.

Inhaltlich setzt das Strukturschema an der in den vergangenen Jahrzehnten bereits gewachsenen polyzentrischen Struktur und Arbeitsteilung in der Agglomeration Köln/Bonn an. Um die Entwicklungsfähigkeit der Region mit ihren jeweils spezifischen 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.

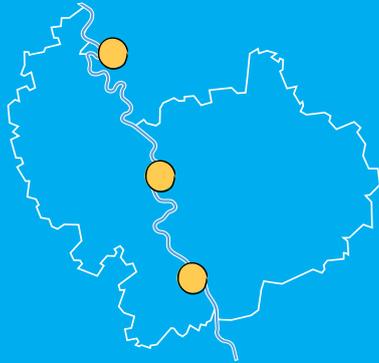
Mit der Stärkung des polyzentrischen Netzes von Städten und Kommunen in der Region wird die (über)regionale Bedeutung der metropolitanen Zentren am Rhein für die Gesamtregion nicht in Frage gestellt. Vielmehr dient eine Stärkung und weitere Profilierung der Kommunen im näheren und weiteren Umland nicht 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 darstellen, bei der jeder Teilraum und jede Kommune entsprechend ihrer Lage, Infrastrukturausstattung, Anbindung sowie der gewachsenen Funktion Aufgaben und regionale Verantwortung übernimmt.

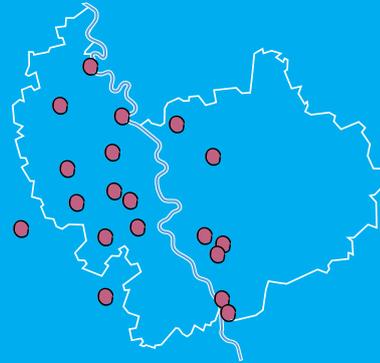
Das Strukturschema ist bewusst mit bestehenden und vorgeschlagenen Raumkulissen interkommunaler Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung unterlegt. Dies unterstreicht, dass konkrete Konzepte und Vereinbarungen der Aufgaben- und Funktionsübernahme und der sinnvollen und tragfähigen Arbeitsteilung in interkommunen 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, sondern ergänzen.

Das Strukturschema zeigt ein Gesamtsystem und Beziehungsgeflecht der Kommunen in der Agglomeration Region Köln/Bonn, in der jede Kommune auf Grund der Ausgangssituation, Lage, Anbindung, historisch gewachsener Funktion etc. ein spezifisches Profil und eine bestimmte Funktion einnimmt. Die im Strukturschema abgebildeten Verbindungen zwischen den Orten kennzeichnen Lage und Einbindung in dieses regionale System mit seinen überregionalen Anschlüssen, zugleich auch Zusammenhänge zwischen einzelnen Kommunen. Deutlich wird, wie die metropolitanen Kerne am Rhein durch ein Netz gestärkter und profilierter Standorte und (Kooperations)Räume im näheren und weiteren Umland ergänzt werden, die Funktionen und Teile der regionalen Wachstums- und Umbauaufgaben übernehmen bzw. im Verbund ausgestalten und damit die Region als Ganzes stärken.

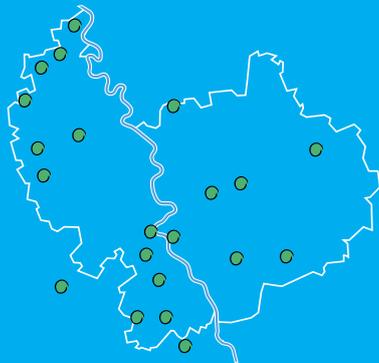
STANDORT-/PROFILKATEGORIEN



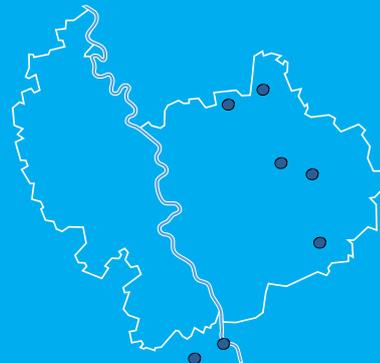
[1] Metropolitane Kerne



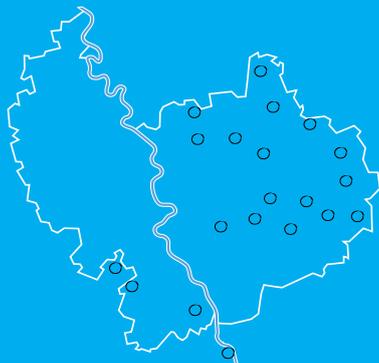
[2] Urbane Zentren



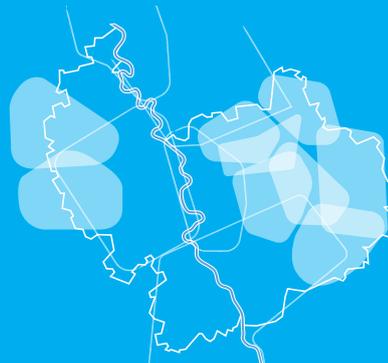
[3] Urbane Kandidaten



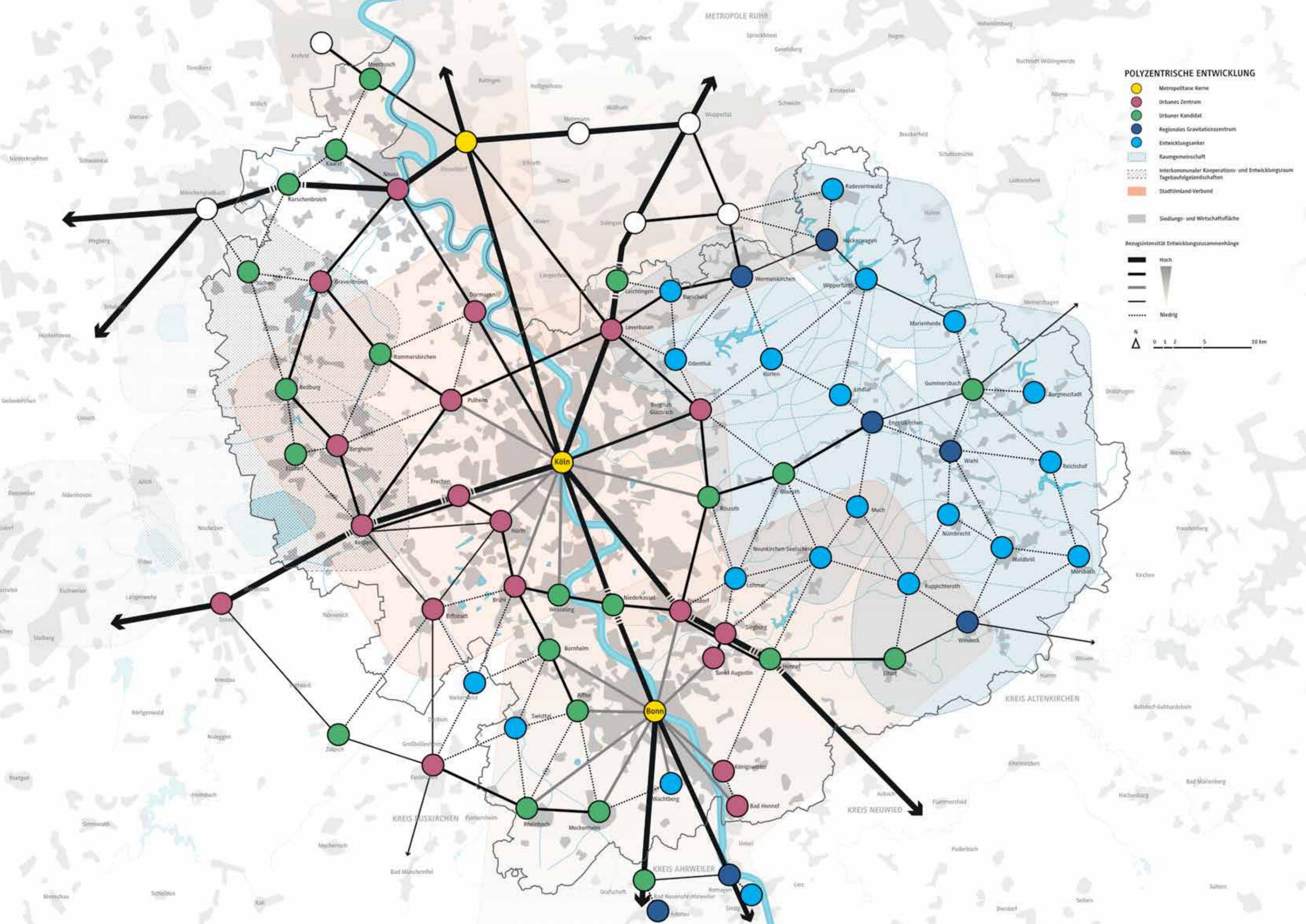
[4] Regionale Gravitationszentren



[5] Entwicklungsanker



[6] Kooperationsräume und Raumbewirtschaftungen



POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

- Metropolitane Kerne
- Urbanes Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker
- Raumeinheit
- Interkommunaler Kooperations- und Entwicklungsraum
- StadtUmland-Verbund

Bezugsintensität Entwicklungszusammenhänge

- Hoch
 - Mittel
 - Niedrig
- N
 0 1 2 5 10 km

Köln

Bonn

KREIS VUSKIRCHEN

KREIS NEUWIED

KREIS AHRWEILER

KREIS ALTENKIRCHEN

KREIS VUSKIRCHEN

KREIS NEUWIED

KREIS AHRWEILER

KREIS ALTENKIRCHEN

ERLÄUTERUNG DER STANDORT-/PROFILKATEGORIEN

[1] **Metropolitane Kerne**

Die metropolitenen Kerne Köln, Bonn und Düsseldorf sind auch künftig die Motoren und Attraktoren der Region. Sie werden in ihren metropolitenen Funktionen gesichert und gestärkt. Die regionale Aufgabenteilung untereinander sollte künftig noch stärker als bisher ausgebaut werden. Sie sind aufgrund ihrer (über)regionalen Bedeutung und Anziehungskraft zentraler Auslöser von und Akteur in regionalen Kooperationen zur räumlichen Entwicklung und tragen hier besondere Verantwortung.

[2] **Urbane Zentren**

Die Urbanen Zentren ergänzen das Angebot der Metropolitenen Kerne und stellen Funktionen für die Gesamtregion sowie ihr näheres und weiteres Umfeld zur Verfügung. Die Urbanen Zentren sind sehr gut im regionalen SPNV-Zielnetz angebunden und erfüllen dadurch eine wichtige Verknüpfungsfunktion (Hub) in Bezug auf die Einbindung ihres näheren und weiteren Umfelds in die Region und die Anbindung an überregionale Räume. Sie sind durch eine hohe Zentralität und Urbanität gekennzeichnet und eignen sich besonders für die Aufnahme weiteren Wachstums und die Ansiedlung/Entwicklung von urbanen Quartieren.

[3] **Urbane Kandidaten**

Ähnlich der Urbanen Zentren nehmen auch die Urbanen Kandidaten weiteres Wachstum auf und haben die Aufgabe, Funktionen für ihr erweitertes Umfeld bereitzustellen. Sie weisen mittelfristig noch keine verkehrliche Hubfunktion auf. Entsprechend gilt es, gekoppelt mit dem weiteren Wachstum und der funktionalen Stärkung, die Anbindungen und Verknüpfungen zu den Urbanen Zentren oder Metropolitenen Kernen auszubauen. Die Urbanen Kandidaten entwickeln ein jeweils eigenes urbanes Profil, um weiteres Wachstum nachhaltig und ortsspezifisch auszugestalten.

Langfristig (2040+) können sich die Urbanen Kandidaten zu Urbanen Zentren entwickeln. Hierfür ist die verkehrliche Anbindung/Hubfunktion leistungsstark weiterzuentwickeln.

[4] **Regionale Gravitationszentren**

Die Regionalen Gravitationszentren bilden in den eher ländlich geprägten Teilräumen der Region wichtige Bezugspunkte und zentrale Standorte für die Raumgemeinschaften als interkommunale Entwicklungs- und Kooperationsräume (vgl. Teilstrategien „Siedlung“ und „Wirtschaft“). Dementsprechend sind die Gravitationszentren leistungsstark an die Urbanen Zentren anzubinden. Aufgrund ihrer Zentralitätsfunktionen und Anbindung bilden sie vorrangige Suchräume für die Verortung größerer interkommunaler Entwicklungen innerhalb der Raumgemeinschaften. Hierdurch werden sie in ihrer Zentrenfunktion für die Raumgemeinschaften weiter gestärkt. Für die Gravitationszentren ist ein eigener Ansatz ortsspezifischer Urbanität zu entwickeln und umzusetzen.

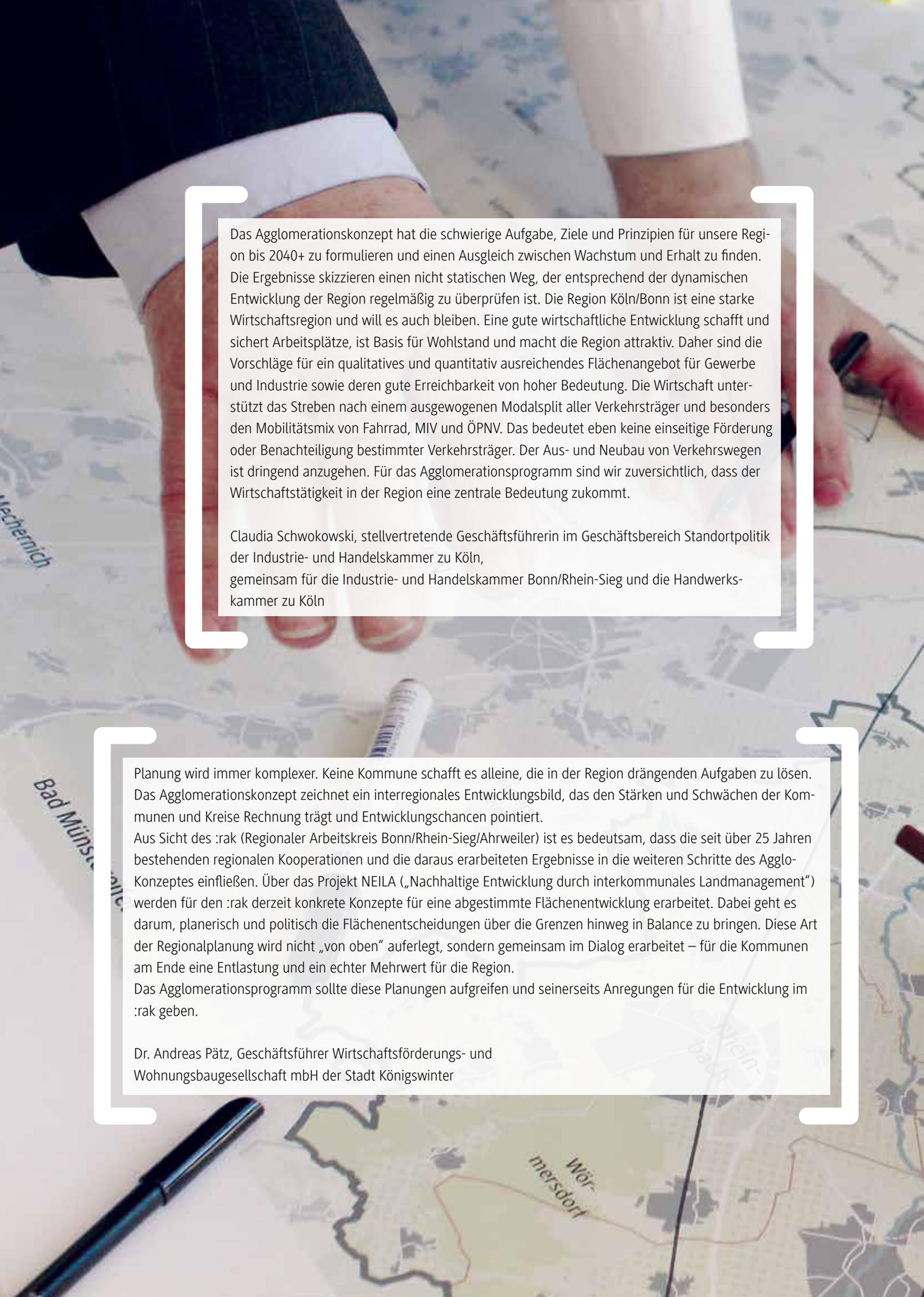
[5] **Entwicklungsanker**

Die Entwicklungsanker sind im eher ländlich geprägten Raum verortet und bilden einen wichtigen Bezugspunkt für ihr näheres räumliches Umfeld. Sie entwickeln ihr Profil, ihre Qualitäten und grundzentralen Funktionen innerhalb der Raumgemeinschaften nachhaltig weiter. Um dauerhaft und zukunftsfähig Angebote und Funktionen bereitzustellen, organisieren die Entwicklungsanker Zentralität arbeitsteilig untereinander im Verbund und im Verhältnis zu den Gravitationszentren. Die Anbindungen der Entwicklungsanker an die Gravitationszentren (oder ggf. nah/näher gelegene Urbane Zentren) möglichst mit dem ÖPNV sind auszubauen. Profilstärkende kommunale und kleinmaßstäbliche Entwicklungen werden in den Entwicklungsankern verortet, um diese in ihrer Funktion nachhaltig weiterzuentwickeln.

Die zur Diskussion gestellten und dem Strukturschema zu Grunde liegenden Aufgaben, Profile und Funktionen sollen in interkommunalen Kooperationen konkretisiert und vereinbart werden.

[6] Kooperationsräume und Raumgemein- schaften

Mit den existierenden StadtUmland-Verbänden bestehen bereits etablierte und gut funktionierende Kooperationsstrukturen innerhalb der Region. Ergänzend dazu sollen mit Raumgemeinschaften als interkommunale Verantwortungsgemeinschaften von Kommunen und Gemeinden gebildet werden und ähnlich wie die bestehenden Kooperationsstrukturen künftig stärker die eigenen Qualitäten und Potenziale in den Blick nehmen, die interkommunale Kooperation und Aufgabenteilung als essentiellen Bestandteil der Kommunalentwicklung etablieren und so die polyzentrische Entwicklung im Verbund weiter ausbauen.



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 map of the Rhine region. A person's hand in a white shirt sleeve is pointing at a specific area on the map. Another hand is holding a pencil over the map, appearing to be in the process of drawing or marking a line. The map shows various towns and roads, including labels like 'Bornheim', 'Swistal', 'Buschoven', 'Klerzheim', 'Walberlar', 'Westaling', and 'A 565'.

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

DIALOG- UND PLANUNGSPROZESS



PROZESS

Der Prozess des Agglomerationskonzeptes wurde als regionaler Planungs- und Zukunftsdialog angelegt, bei dem durch Zusammenarbeit der regionalen Akteure ein Zielbild der räumlichen Entwicklung der Region Köln/Bonn im Zeithorizont bis 2040+ entwickelt wurde. Die Kommunen, Kreise und vielzähligen raumgestaltenden Akteure der Region wirkten bei Workshops und Veranstaltungen im Prozess mit. Konkrete Bedarfe und Perspektiven für die weitere räumliche Entwicklung der Region und ihrer Teilbereiche wurden durch die regionalen Akteure selbst aufgezeigt.

Eine zentrale Rolle hat hierbei die Steuerungsgruppe gespielt, die als regionaler „Spiegel“ den Gesamtprozess aus der Region heraus intensiv begleitet, reflektiert und an der inhaltlich-strategischen Ausrichtung des Konzeptes maßgeblich mitgewirkt hat. Ergänzt wurde die regionale Fachsicht durch die externe Fachexpertise des interdisziplinären, internationalen Empfehlungsgremiums und vier ebenfalls interdisziplinär und internationale Planungsteams sowie durch das Begleitbüro.

Als Planungsteams am Prozess mitgewirkt haben:

Team MUST

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

Team orange.edge

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

Team urbanista

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

Team Van de Wetering

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

Das Begleitbüro REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH, IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH und BURGDORFF STADT hatte neben der Unterstützung des gesamten Verfah-

rensmanagements die Aufgabe, den Prozess inhaltlich und fachlich zu begleiten.

Ihm oblag zudem die Begleitung und Beratung der Planungsteams in Phase 2 sowie die Zusammenführung und Weiterentwicklung 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.

Das Agglomerationskonzept wird als strategischer Fachbeitrag aus der Region in die Regionalplanung eingebracht. Über die differenzierte Betrachtung der Entwicklungsaufgaben, Prägungen und Profile der regionalen Teilräume hinaus liefert das Agglomerationskonzept zahlreiche und vielfältige Hinweise und Ansatzpunkte für teilregionale, interkommunale Kooperationen und Projekte zur Raum- und Strukturentwicklung, die eine regionale Arbeitsteilung zwischen Standorten und Räumen unterstützen und eine balancierte Entwicklung in der Region ermöglichen. Auf Basis des Agglomerationskonzeptes werden im Rahmen des sich anschließenden Prozesses zum Agglomerationsprogramm regionale und interkommunale Schlüsselprojekte, z.B. im Bereich Mobilität/Verkehrsinfrastrukturentwicklung, Flächen- oder Freiraumentwicklung, abgeleitet und konfiguriert. 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 kompakte Übersicht zum Vorlauf und zu den einzelnen Phasen (1 - 3) des Gesamtprozesses zum Agglomerationskonzept gegeben. Zudem werden die beteiligten Akteure und Gremien vorgestellt sowie ein Überblick über Beteiligungsformate und die begleitende Prozesskommunikation gegeben. Eine detaillierte und ausführliche Erläuterung des gesamten Prozesses, der Akteure und vielfältigen durchgeführten Veranstaltungen findet sich in der „**Prozessdokumentation**“ zum Agglomerationskonzept.

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.

 **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.

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 Verfahrenskoordination 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.

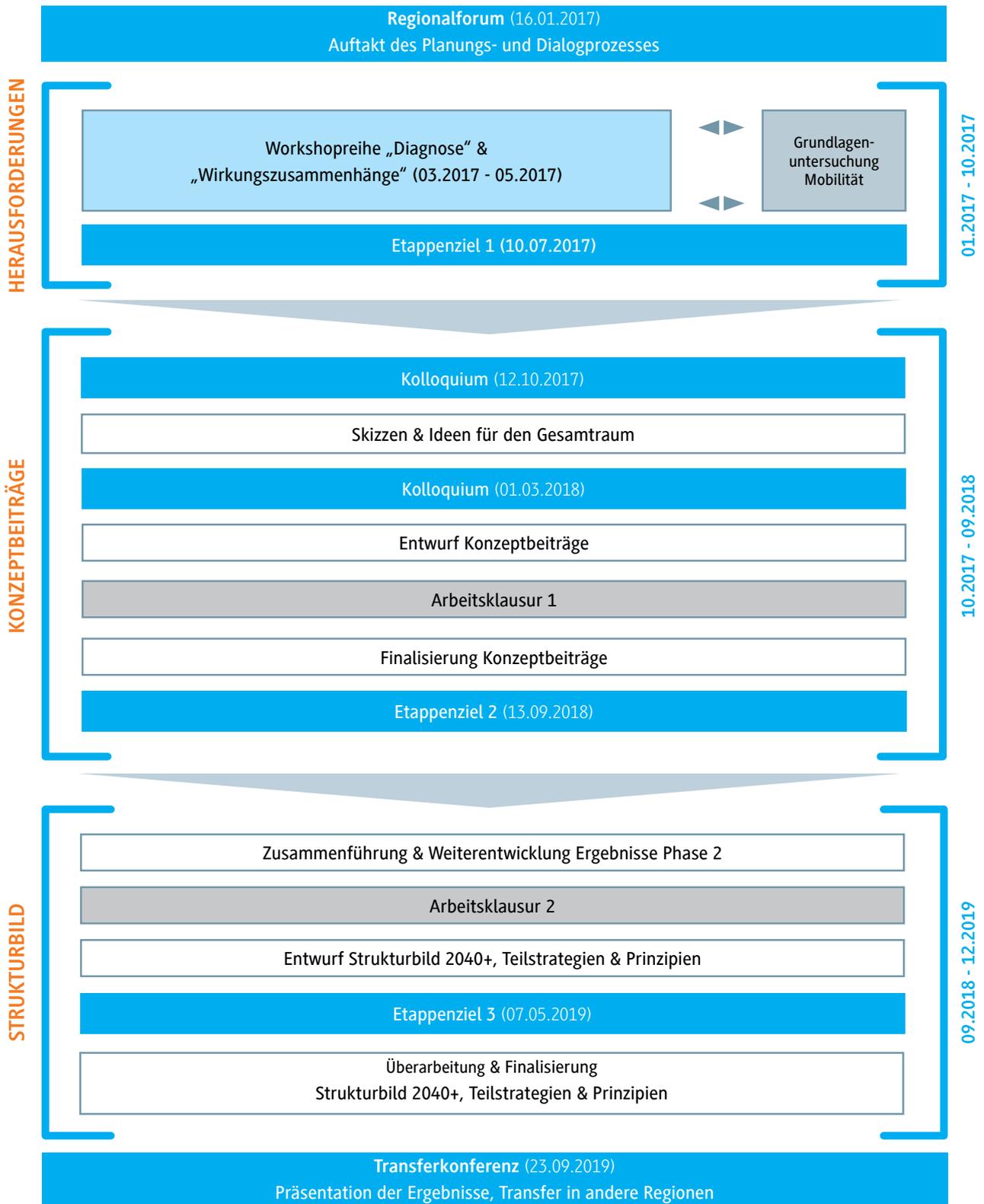


Nahverkehr Rheinland

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





- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|---|
|  | 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 - 3). Nach einer Projektlaufzeit von ca. drei Jahren liegen die abschließenden Ergebnisse des Agglomerationskonzeptes 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.

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 kommunale und sektorale Betrachtungen allein nicht mehr zu lösen sind. Der Region Köln/Bonn e.V. wurde daraufhin beauftragt, einen Weg 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 Nordrhein-Westfalen für das Agglomerations-

konzept im Rahmen des Förderaufrufs REGIO.NRW erworben und bis Ende 2016 die technischen und fachlichen Voraussetzungen für die Durchführung des Projekts geschaffen. Inhaltlich kann das Konzept auf zahlreiche konzeptionelle Grundlage aufsetzen.

Hierzu zählen beispielhaft:

- Diverse Planungen und Konzepte zum Infrastrukturausbau und der Mobilitätsentwicklung in der Region, z.B. zum Bahnknoten Köln, zum Bundesverkehrswegeplan 2030 u.w.m.
- Industrie- und Gewerbeflächenkonzepte der Kreise und kreisfreien Städte
- Diverse Kreis- und Stadtentwicklungskonzepte
- „Masterplan Grün“ und das Kulturlandschaftsnetzwerk der Region sowie diverse interkommunale Freiraumentwicklungskonzepte wie „RegioGrün“, das „Grüne C“, die Freiraumperspektive Rheinschiene etc.
- die Rheincharta der Region
- u.w.m.



Phase 1: Herausforderung

Januar 2017 – Oktober 2017

Den offiziellen Startpunkt der Phase 1 bildete das Regionalforum, bei dem ca. 300 Akteure aus Verwaltung, Politik und regionalen Institutionen über die Ziele, Abläufe und angestrebten Ergebnisse informiert wurden.

Daran anschließend fanden so genannte Diagnose-Workshops statt, um die Herausforderungen, Problemlagen, Potenziale und wesentliche Einflussfaktoren der Raumentwicklung für die Teilräume „Ville und Börde“, Rheinschiene“ und „Bergisches RheinLand“ der Region zu ermitteln und zu diskutieren.

Zwei daran anknüpfende Workshops setzten sich mit den gesamtregionalen Netzen, Beziehungen und Wechselwirkungen der „blau-grünen“ und „grau-blauen“ Infrastruktur auseinander.

Parallel wurden die „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ (Bearbeitung: ILS gGmbH in Zusammenarbeit mit PTV Transport Consult GmbH) sowie die regionale Klimawandelvorsorgestrategie (Bearbeitung: plan + risk consult und agl Hartz · Saad · Wendl) erarbeitet.

Die Ergebnisse der Workshops wurden in der Veranstaltung „Etappenziel 1“ zusammengefasst und mit den regionalen Akteuren reflektiert sowie in Form eines Aufgabendossiers zur Raumentwicklung gemeinsam mit ersten Teilergebnissen der „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ sowie der Klimawandelvorsorgestrategie zur Bearbeitung im weiteren Prozess aufbereitet.

Phase 2: Konzeptbeiträge

Oktober 2017 – September 2018

In Phase 2 wurden verschiedene Zielbilder und Strukturkonzepte für die Gesamtregion sowie teilräumliche bzw. thematische Vertiefungen durch vier interdisziplinäre und teilweise internationale Planungsteams aus Stadt- und Regionalplanern, Freiraumplanern, Verkehrsplanern/Mobilitätsexperten und weiteren Disziplinen entworfen. Die Konzeptentwicklung erfolgte in einem kooperativen Austausch und dialogischen Prozess der Teams untereinander und mit dem Region Köln/Bonn e.V., dem Begleitbüro, der Steuerungsgruppe und dem Empfehlungsgremium sowie den Akteuren der Region. Hierzu dienten Kolloquien, Arbeitsklausuren, Arbeitssitzungen sowie das „Etappenziel 2“, auf dem die finalen Entwürfe der Planungsteams zur regionalen Rückkopplung und Einbindung vorgestellt wurden.

Ergebnisse dieser Phase waren verschiedene, konkurrierende Ideen und Konzeptansätze für die Gesamtregion und jeweils räumliche bzw. thematischen Vertiefungen der Beiträge.

Phase 3: Strukturbild

September 2018 – Dezember 2019

Die Phase 3 diente der Auswertung, Vertiefung und Weiterentwicklung der vier verschiedenen Konzeptansätze der Planungsteams zum Agglomerationskonzept für die Region. Ziel war es, aus den unterschiedlichen Beiträgen tragfähige Aussagen hinsichtlich der Entwicklung der Gesamtregion und ihrer Teilräume abzuleiten. Dieser Arbeitsschritt erfolgte im gemeinsamen Austausch zwischen dem Begleitbüro, dem Region Köln/Bonn e.V., den Planungsteams, dem Empfehlungsgremium und der Steuerungsgruppe. Die breite Rückkopplung mit der Region fand im Rahmen des „Etappenziels 3“ sowie in einem sich anschließenden Beteiligungsverfahren statt, in dem Hinweise und Anregungen für die abschließende Ausarbeitung gegeben werden konnte. Circa 40 Institutionen haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und über 400 Hinweise formuliert, die geprüft und nach Rückkopplung mit der Steuerungsgruppe soweit möglich bei der finalen Bearbeitung berücksichtigt wurden. Als Ergebnis wurden das „Strukturbild 2040+“ für die räumliche Entwicklung der Region in den kommenden 20 bis 25 Jahren und hiermit korrespondierende thematische Teilstrategien mit vertiefenden Konzeptaussagen erarbeitet.

Den Abschluss des Prozesses bildete die „Transferkonferenz“ am 23. September 2019, in der die Ergebnisse des Agglomerationskonzeptes einem breiten Publikum präsentiert wurden.

Dr. Norbert Reinkober

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

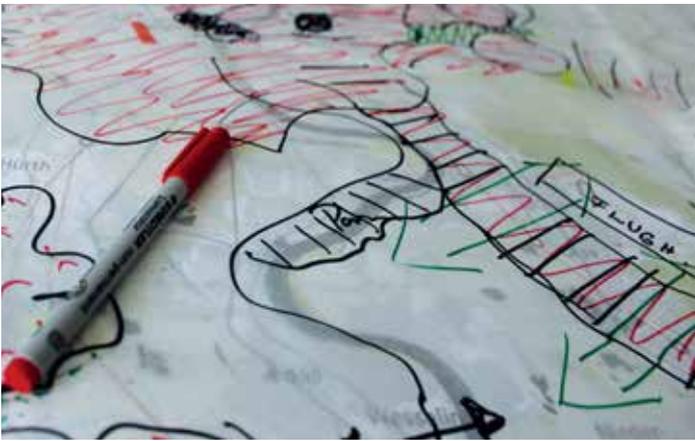
Die Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH hat die Erarbeitung des Agglomerationskonzeptes für die Region Köln/Bonn über drei Jahre als Kooperationspartner begleitet. Mit dem Agglomerationskonzept ist es gelungen, vielfältige Raumansprüche und Zielvorstellungen als Zukunftsbild für eine mögliche und ausbalancierte 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.





AUSBLICK



VOM KONZEPT ZUM PROGRAMM

Die „Transferkonferenz“ markierte das vorläufige Ende des Prozesses zum Agglomerationskonzept und zugleich den Startpunkt für die weitere Diskussion und Erörterung des „Strukturbildes 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 Landkreise Bürgermeister- und Dezernentenkonferenzen mit den 58 kreisangehörigen Kommunen der Region und den kreisfreien Städten statt.

Die ausführlichen 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. Der Region Köln/Bonn e.V. steht seinen Mitgliedern, allen kommunalen Gebietskörperschaften und mit Fragen/Aufgaben der räumlichen Entwicklung darüber hinaus befassten Institutionen für einen vertieften Dialog und die Diskussion zum Agglomerationskonzept und dessen inhaltliche und räumliche Vertiefung und Operationalisierung vor Ort zur Verfügung.

Zur Operationalisierung des Agglomerationskonzeptes und der parallel entwickelten regionalen Klimawandelvorsorgestrategie startet zum Sommer 2020 erneut ein regionaler Planungs- und Dialogprozess mit den Fachakteuren und politischen Entscheidungsträgern in der Region zur Erarbeitung 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.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk
Generalsekretär 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 stadtregio­naler Strukturen und Entwicklungen auf eine Stadtregion mit hoher Komplexität und Dynamik übertragen, in der es zwar umfangreiche 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 stadtre­gio­naler 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 „konkurrierende“ 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.

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 „Rechtrheinische Korridor“ mit grossem Potential 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 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 / KONTAKT / IMPRESSUM



GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG MOBILITÄT

Parallel zur Erarbeitung des Agglomerationskonzeptes wurden mit der „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ die verkehrlichen Rahmenbedingungen der Region durch die Arbeitsgemeinschaft ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH und PTV Transport Consult GmbH analysiert.

Dabei wurden die derzeitige Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in der Region Köln/Bonn sowie die bereits heute erkennbaren 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.

Neben einer umfangreichen Auswertung verfügbarer Daten und Informationen wurden zusätzlich zahlreiche Fachexperten zu ihren Einschätzungen im Hinblick auf mobilitäts- und verkehrsrelevante Entwicklungen in der Region Köln/Bonn befragt. Auf dieser Grundlage entstanden vier Szenarien für denkbare Zukunftsbilder für die Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklung und den Neu- und Ausbau sowie die Modernisierung von Infrastrukturen. Daraus abgeleitet formuliert die „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ Handlungsempfehlungen für ein zukunftsfähiges Mobilitäts- und Verkehrssystem in der Region Köln/Bonn.

Kernaussagen der Grundlagenuntersuchung Mobilität

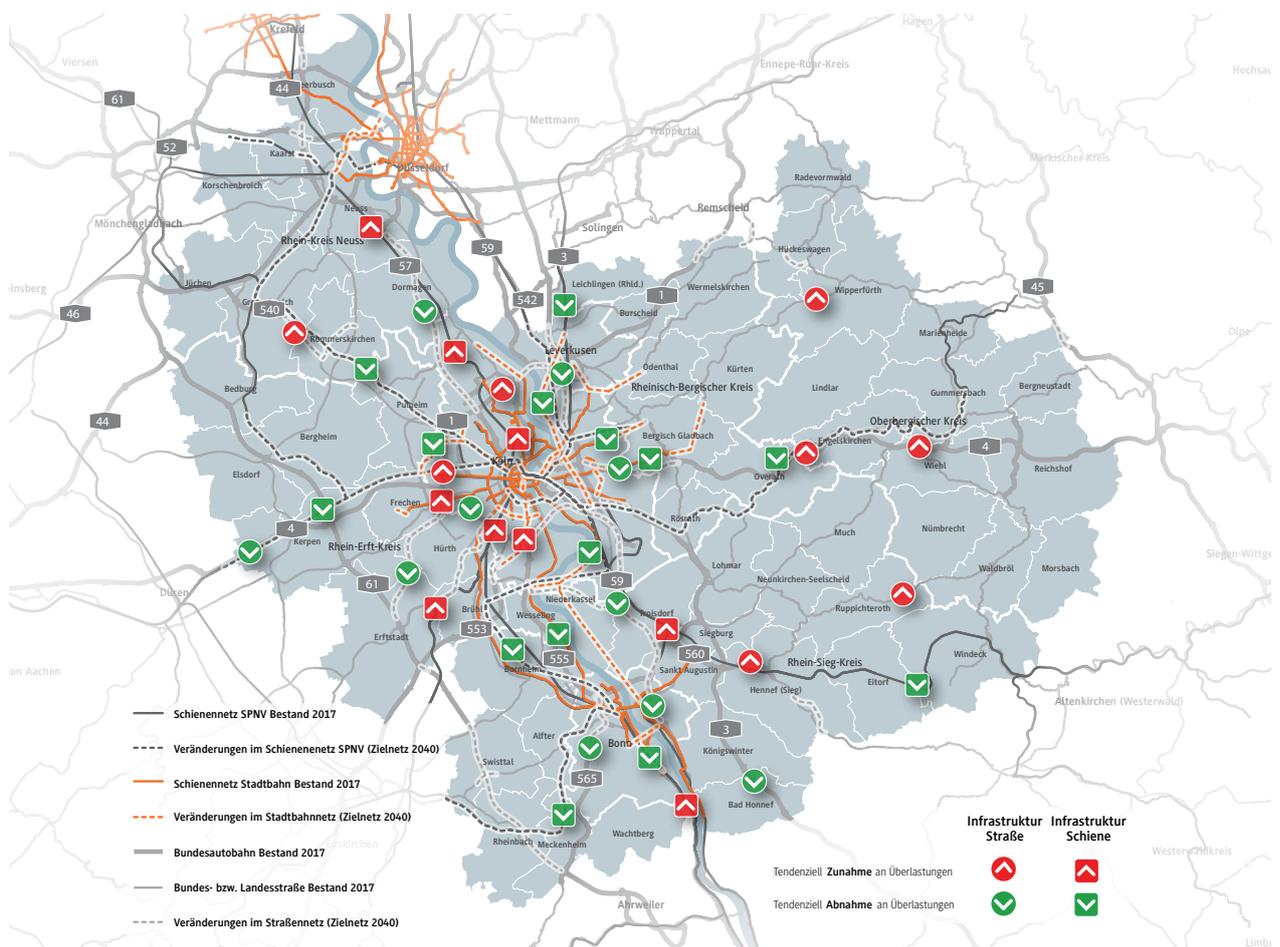
Die größten Herausforderungen innerhalb der Region Köln/Bonn liegen in einem anhaltend wachsenden Verkehrsaufkommen sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene und einem zunehmenden Auseinanderklaffen von Verkehrsnachfrage und Infrastrukturangebot. Zwischen 2010 und 2016 gab es im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Verbundgebiet des NVR eine Nachfragesteigerung von insgesamt ca. 22 %. Das Angebot konnte nicht in gleichem



Maß erhöht werden. Zu konstatieren ist eine Angebotserweiterung um lediglich 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 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 und dem Strukturbild in Phase 3, hier bewusst über die bisherigen Planungen hinaus zu denken und Ergänzungen und stellenweise 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 der Lebensstile 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 Regionen 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.

Die Grundlagenuntersuchung Mobilität stellt im Ergebnis mit der Zusammenschau von Daten und Fakten, den visualisierten Kernbotschaften, den Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung 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 Betrachtung vor Ort 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.



KLIMAWANDELVORSORGESTRATEGIE

DER REGION KÖLN/BONN

Die regionale Klimawandelvorsorgestrategie (KWVS) basiert auf wissenschaftlichen Analysen der gegenwärtigen und zukünftigen regional klimatischen Situation der Region Köln/Bonn. Die Analyseergebnisse wurden in Rahmen von intensiven regionalen Austauschrunden mit Fachakteuren und kommunalen Akteuren qualitativ erweitert und gewichtet. Die Strategie wurde von Anfang an nicht als „Inselstrategie“ konzipiert, sondern stets im Zusammenhang und in Ergänzung zu weiteren regionalen Prozessen wie der Neuaufstellung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln oder in Abstimmung mit dem Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn entwickelt.

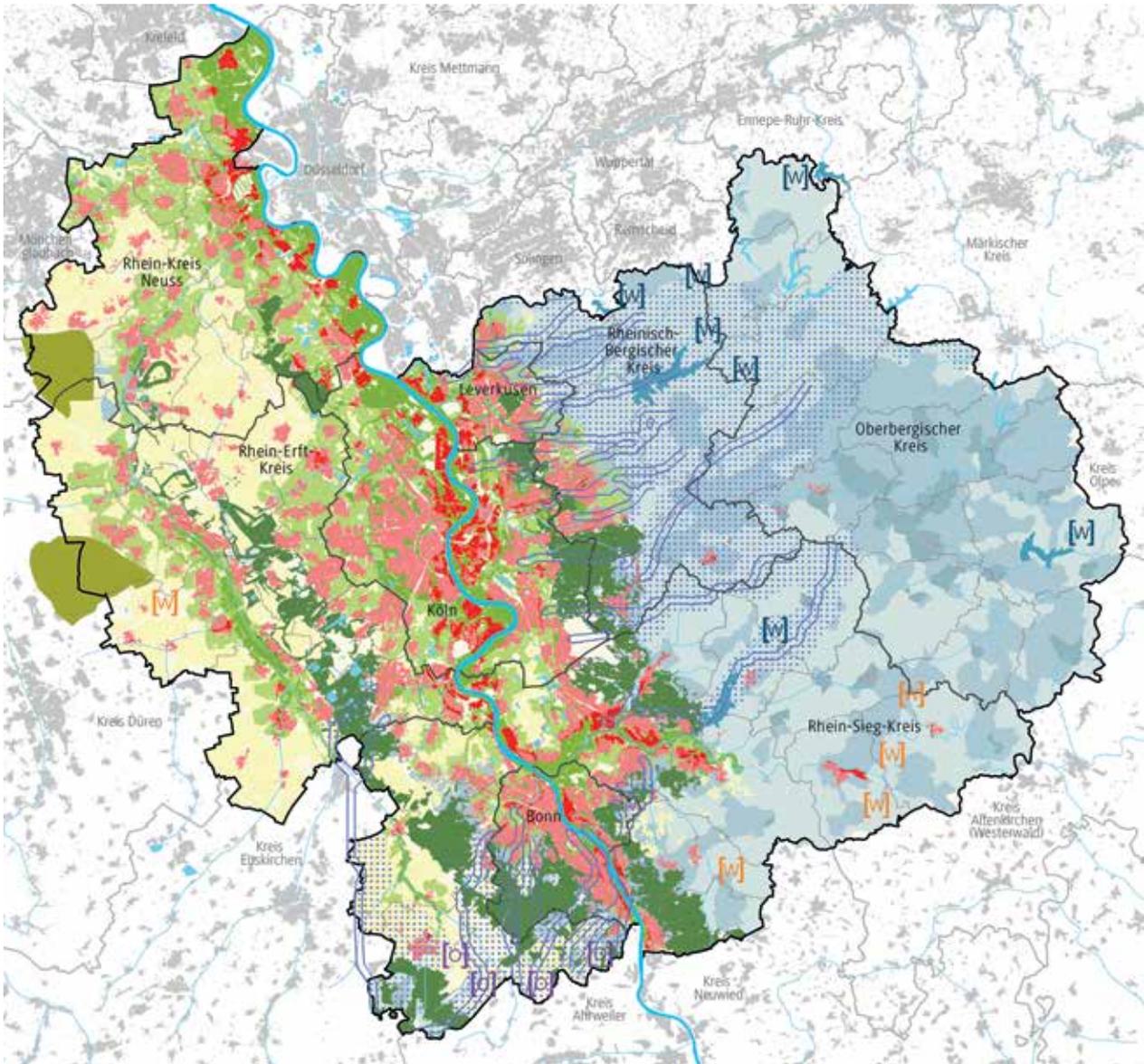
Als informelles Instrument ergänzt die KWVS die formale Planung und trägt aktiv zu einer nachhaltigen Raumentwicklung bei. Die künftigen Veränderungsprozesse durch den Klimawandel wie auch durch den demografischen Wandel erfordern bereits heute eine Anpassung räumlicher und gesellschaftlicher Strukturen. Die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen der KWVS legen deshalb einen Schwerpunkt darauf, resiliente Raumstrukturen zu fördern bzw. zu schaffen und Aufklärung in den Verwaltungen und der Bevölkerung zu betreiben. Denn die Auswirkungen des Klimawandels stehen meist in direktem oder indirektem

Zusammenhang zur Lebensqualität und menschlichen Gesundheit. So wird sich beispielsweise der Anstieg „Heißer Tage“ zunehmend belastend auf die Menschen auswirken. Dies gilt insbesondere in urbanen Gebieten und für sensitive Bevölkerungsgruppen wie Kinder, ältere Menschen oder Kranke. Der demografische Wandel verschärft die Situation weiter: Durch eine alternde Bevölkerung entsteht zunehmender Handlungsbedarf, auch in ländlichen Gebieten. Mit einer Reduzierung der thermischen Belastung wird somit auch einer gesundheitsfördernden Raumentwicklung Rechnung getragen. Zahlreiche der vorgeschlagenen Maßnahmen, z.B. die Sicherung von Grünflächen und die Erhöhung ihrer Klimarelevanz, dienen dementsprechend auch der Gesundheitsvorsorge sowie der allgemeinen Steigerung der Lebensqualität in der Region. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ergibt also nicht nur vor dem Hintergrund des sich ändernden Klimas Sinn. Sie erzeugt auch unabhängig von der Stärke und vom Zeitpunkt klimatischer Änderungen einen gesellschaftlichen und ökonomischen Nutzen.

Auf Grundlage der Analysen und Auswertungen sowie des Dialogprozesses wurden Planungsempfehlungen und Anpassungsmaßnahmen zur Entwicklung und Gestaltung von städtebaulichen Strukturen und Freiräumen, Gewässern und Überschwemmungsflächen, Land- und Forstwirtschaft sowie Natur und Landschaft in den einzelnen Teilräumen der Region abgeleitet. Sie wurden in einer Planungshinweiskarte räumlich differenziert und fachlich strukturiert in Übersichtstabellen zusammengeführt. Neben der Darstellung belasteter Bereiche und klimaökologisch wichtiger Ausgleichsräume in der Planungshinweiskarte stellt die KWVS Maßnahmen-vorschläge für die zentralen Handlungsfelder zusammen, deren Umsetzung dazu beiträgt, den Belastungen entgegenzuwirken und schützenswerte Bereiche langfristig zu erhalten und zu entwickeln.

Die KWVS greift auch bereits bestehende Ansätze und Aktivitäten zur Anpassung an den Klimawandel innerhalb der Region auf. So beschäftigen sich viele Akteure in der Region Köln/Bonn bereits seit Jahren mit dem Klimawandel und seinen Folgen. Dies betrifft vor allem die Fachplanungen, beispielsweise aus der Wasserwirtschaft, dem Naturschutz oder der Land- und Forstwirtschaft. Die Umsetzung von





Anpassungsmaßnahmen erfolgt punktuell bereits in vielen Bereichen. Der Beitrag der KWVS liegt darin, die systematische Analyse auf regionaler Ebene mit den vielfältigen lokalen oder auch sektoralen Ansätzen zu verbinden, im Sinne einer regionalen Strategie weiterzuentwickeln und Ansatzpunkte für die Auswahl geeigneter Anpassungsmaßnahmen auf kommunaler Ebene aufzuzeigen. Die regionale Klimawandelvorsorgestrategie ersetzt dabei weder lokale noch fachplanerische Analysen und Maßnahmenprogramme. Ihr Mehrwert liegt vielmehr darin, Schwerpunkte im regionalen Maßstab zu setzen, um damit die Klimawandelfolgen in der Region „sichtbar“ zu machen und gleichzeitig zentrale Handlungserfordernisse aus regionaler Perspektive zu identifizieren und den notwendigen Ressourceneinsatz zu fokussieren.

Die Zusammenarbeit mit den kommunalen und regionalen Expertinnen und Experten während des Prozesses trug dazu bei, das Bewusstsein für die Notwendigkeit von

Anpassungsmaßnahmen innerhalb der Region zu erhöhen, relevante Akteure zu vernetzen und das Know-how in der Region zu erweitern. Die Klimawandelvorsorgestrategie hat den Anspruch, Kommunalverwaltungen und Kommunalpolitik für die Klimaanpassung zu sensibilisieren. Sie leistet aus der regionalen Perspektive einen Beitrag zur Begründung und Schwerpunktsetzung von Anpassungsmaßnahmen auf lokaler Ebene. Die Klimawandelvorsorgestrategie dient dabei als gemeinsame planerische Grundlage und gibt Hinweise für eine schrittweise und konkrete Einbindung von Anpassungsmaßnahmen in die kommunale Planung, die auch einen Mehrwert für die Region erbringen. Die Praxishilfe gibt den kommunalen Akteuren damit eine Schritt-für-Schritt-Anleitung an die Hand, um frühzeitig Vorsorge betreiben zu können.

Die ausführlichen Ergebnisse der Strategie finden sie unter:
www.klimawandelvorsorge.de

AKTEURE UND GREMIEN

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 / Raumperspektive 2035 / 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 / Raumperspektive 2035
 Harald Flügge, Dr. Martina Werheit, Stadt Bergisch Gladbach / Raumperspektive 2035
 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 / shaREgion / AK Rhein
 Claudia Schwokowski, IHK zu Köln
 Martin Stiller, Rhein-Kreis Neuss / AK Rhein
 Volker Suermann, Rheinisch-Bergische Wirtschaftsförderungs GmbH / AK Wirtschaftsförderung und Strukturpolitik der Region Köln/Bonn
 Jeanette Wagner, Stadt Bonn / :rak / shaREgion / 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. Dr. Hartmut Topp, topp.plan: Stadt.Verkehr.Moderation

Begleitbüro

REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH, Dortmund
 IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH, Münster
 BURGDORFF STADT, Bochum

Planungsteams

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 | PTV Transport Consult GmbH

KONTAKT / IMPRESSUM

Region Köln/Bonn e.V.

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

Weitere Informationen unter:

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

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

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

Layout

Jan Danielzok | Region Köln/Bonn e.V., Köln

Bildnachweise

S. 4 | Manfred Esser; S. 6 | MWIDE NRW / F. Wiedemeier; S. 22, 74 | Annette Etges; S. 11, 31, 39, 81 | Ralf Schuhmann;
 S. 84-85 | AGL/PRC 2019;
 Alle weiteren Bilder: Region Köln/Bonn e.V.

Druck

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

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:



EFRE.NRW
 Investitionen in Wachstum
 und Beschäftigung

In Kooperation mit:



REGION KÖLN BONN

AGGLOMERATIONSKONZEPT.DE