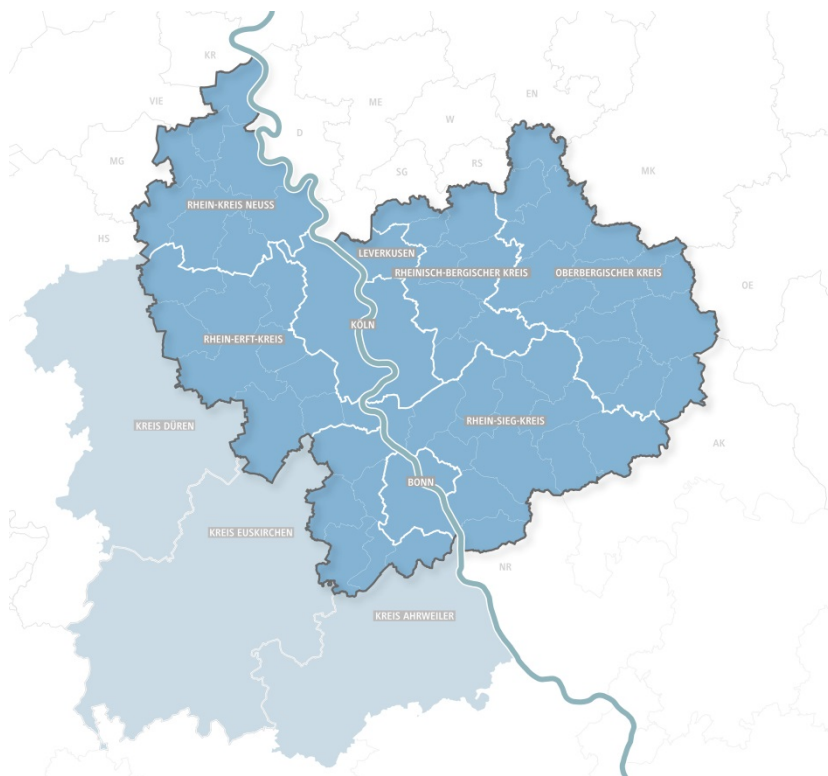


Agglomerationskonzept für die Region Köln/Bonn: Prozess | Entwurf | Ausblick

Dr. Reimar Molitor

Regionalrat Köln
Freitag, 27. September 2019

Der Region Köln/Bonn e.V.



Mitglieder



**FREUDE.
JOY.
JOIE.
BONN.**



Gäste

Bezirksregierung Köln



Vorstand

Handlungsebenen

Regionale Strategieebene

- Agglomerationskonzept/-programm
- Klimawandelvorsorgestrategie

Interkommunale, teilregionale Ebene

- Stadt-Umland-Kooperationen
- Rheinisches Revier
- Regionale 2025 ‚Bergisches RheinLand‘
- LEADER / Vital.NRW
- Thematische [interkommunale] Kooperationen

Kommunale Ebene

- Strategische/organisatorische Beratung
- Förderinformation
- Projektentwicklung (regionalbedeutsame Vorhaben)

Aufgaben | Service | Kooperation

Integrierte Raumentwicklung

Siedlungs-
entwicklung

Natur +
Landschaft

Rhein

Strukturpolitik +
Wirtschaftsförderung
- NRW.Innovationspartner

Energie/Klima

Tourismus/
Naherholung

Kultur

COMPASS/Europa

Koordination von und Information über Förderprogramme und -instrumente, des Landes, des Bundes und der EU u.w.m., Vertretung der Region Köln/Bonn im EFRE-Begleitausschuss

Kommunikation | Kooperation | Positionierung | Land, Bund und EU

- Kontakt mit Landes- und Bundesministerien und -institutionen (u.a. BBSR)
- Energieagentur.NRW
- Vertretung der Region in Ausschüssen

Interregionale Netzwerke + Kooperationen

- regionen.NRW
- Metropolregion Rheinland

Regionalmarketing

Koordination und Dienstleistung z. B. für Messen wie EXPO REAL, transport logistic, polis Convention und K Messe sowie weitere Formate

Arbeitskreise + Kooperationsrunden

Grundsatzfragen regionaler Zusammenarbeit

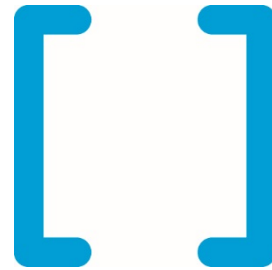
Handlungsebenen

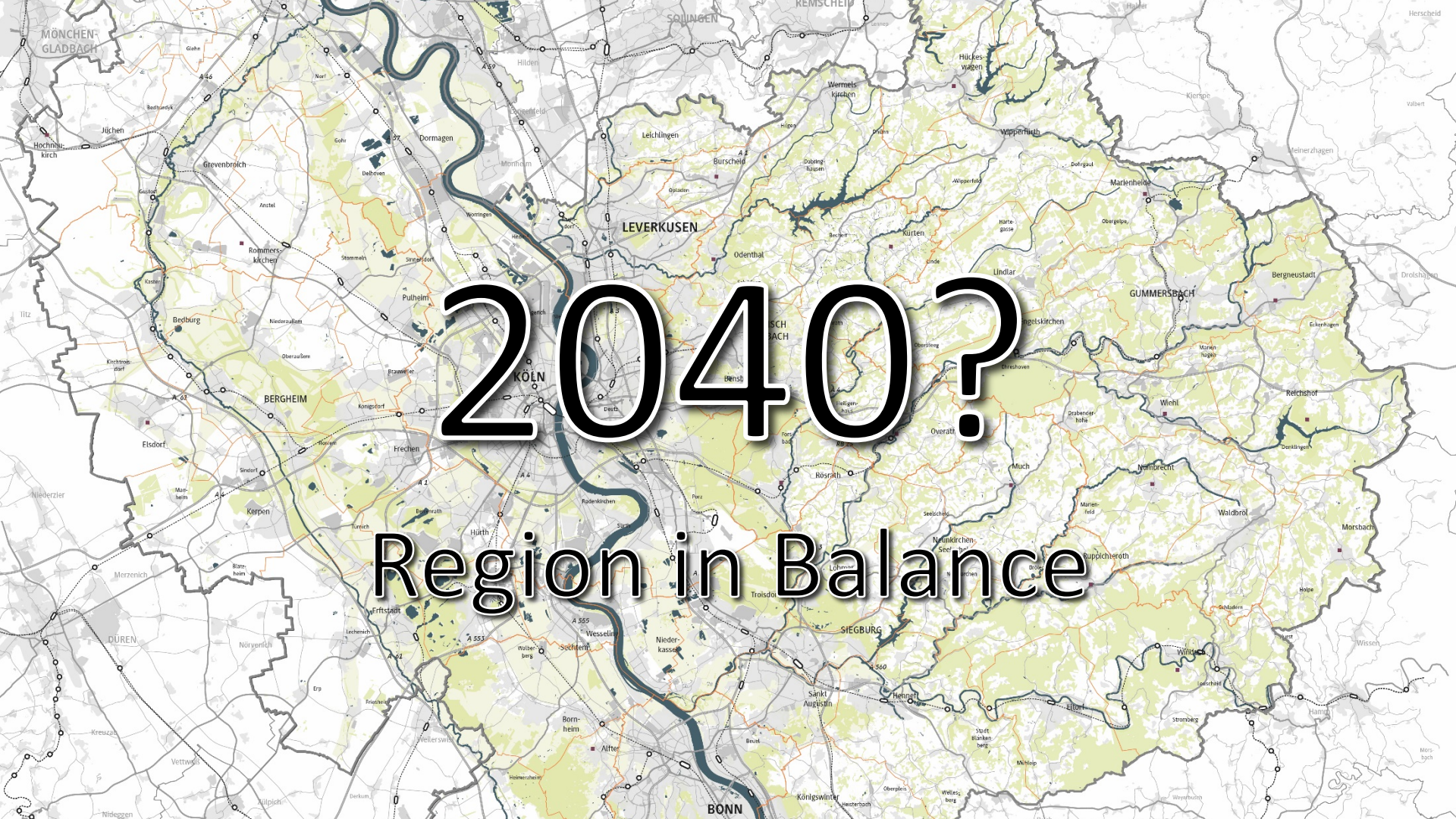
- **Strategieebene**
 - Agglomerationskonzept
 - Klimawandelvorsorgestrategie
 - u.w.
- **Interkommunale, teilregionale Ebene**
 - Stadt-Umland-Kooperationen
 - REGIONALE 2025
 - LEADER
 - Rheinisches Revier
 - Thematische Kooperationen
- **Kommunale Ebene**
 - Strategische Beratung
 - Förderberatung
 - Projektberatung (regionalbedeutsame Vorhaben)
- **Positionierung und Vernetzung**

 - *Gremien*
 - *Regionale Positionen und Stellungnahmen*
 - *Kommunikation Förderangebote*



Herausforderungen der Raumentwicklung





2040?

Region in Balance

Wohnbauentwicklung

RHEIN-SIEG-KREIS • 25

MITTWOCH, 24. APRIL 2019

Häuser und Wohnungen erneut teurer

Grundstücksmarktbericht: Rekordmarke aus 2017 wurde im vergangenen Jahr noch mal getoppt



Rhein-Sieg-Kreis. Der Immobilienmarkt im Rhein-Sieg-Kreis bewegt sich wie vor. Das ist ein Ergebnis des Grundstücksmarktberichtes des Bundes für Kreis und der Stadt Troisdorf für 2018. Dennoch sind im vergangenen Jahr kontinuierlich rund 4000 Immobilien im Wert von über 1,7 Milliarden Euro verkauft worden. Damit ist die Rekordmarke aus dem Jahr 2017 (damals etwas 1,4 Milliarden Euro) gerade eben übertroffen.

„Insbesondere mehr“, erklärt der Vorsitzende des Gutachtervereins des Rhein-Sieg-Kreises, Martin Koll, „die Bevölkerungsentwicklung“ steinern und das knappe Angebot aus.

Zahlen
Der Gutachterausschuss berichtet auch folgende Zahlen: Im vergangenen Jahr wurden rund 140 Quadratkilometer Wohnfläche und rund 600 Quadratkilometer großer Grundstücke im Jahr 2017 bis August 2018 in der Statistik der Stadt Troisdorf und im Kreisgebiet insgesamt rund 262,3 Hektar.

Darum wird das Umland wohnen teurer

In den Großstädten sind manche Preise bereits deutlich spekulativ

VON THORSTEN BREITKOPF

Köln. Die Überschrift, dass Wohnen in Köln oder Düsseldorf immer teurer wird, ist seit vielen Jahren in gewissen Regelmäßigkeit in den deutschen Zeitungen zu lesen. Jetzt aber schwärzt diese Entwicklung ins großstädtische Umland über. Was bedeutet das Phänomen, was müssen Käufer beachten?

Warum steigen die Preise?
In erster Linie ist das eine Folge der extremen Verteuerung in Städten wie Köln oder Düsseldorf. Die Menschen sind bereit zu pendeln, um sich überhaupt eine Wohnung leisten zu können. Trotz der Kosten fürs Pendeln kann sich ein Haus im Grünen lohnen, bedenkt man etwa, dass ein Quadratmeter Wohnraum im Oberbayerischen Kreis nur ein Drittel (1572 Euro) von dem kostet, was in Köln fällig wäre. So-

fern in Köln oder Düsseldorf überhaupt eine gleiche Immobilie auf dem leer geflogenen Markt verfügbar ist.

Welche Auswirkungen haben die Zinsen?
Das Zinsniveau ist so niedrig wie noch nie. Entsprechend ist es für



Im Rheinisch-Bergischen Kreis - hier Kürten-Öpe - steigen die Immobilienpreise am stärksten.

Archivfoto: Neumann

Sind die Preise überzogen, droht in Städten eine Blase?
Bei besonders hohen Preisen sollten Käufer allerdings genau hinschauen, gibt Eva Grünwald, Bereichsleiterin für das Immobilienfach Privatkunden bei der Postbank, zu bedenken. Es bestehe das Risiko, dass erwartete Wertgewinne bereits spekulativ in die aktuellen Wohnungspreise eingeflossen seien. Zudem sieht die Expertin ein Ende der extremen Preissprengung in den vergangenen Jahren: „Die Preisentwicklung läuft zunehmend ab“, so Grünwald.

Gibt es schon Regionen in NRW mit Wertverlusten?
Ja, unter anderem im Ruhrgebiet. Gelsenkirchen (-1,95 Prozent), Essen (-1,08 Prozent) und Dortmund (-0,56 Prozent) haben zum Beispiel zurecht mit einem Preisverfall der Immobilienstände zu kämpfen.

Wenn das Veedel unbezahlbar wird

Fast 20 Jahre lang hat Werner Eggert in Riehl gelebt. Das Haus, in dem er zur Miete wohnte, wurde verkauft und modernisiert. Weil er sich die neuen Preise nicht leisten konnte, musste er den Stadttrenn verlassen



Mieten und Kaufpreise steigen weiter

Spitzenverband ZIA macht die Politik mitverantwortlich - Mietpreisbremse unwirksam



Auch die Preise für Immobilien im Umland sind stark gestiegen. Hier ein neues Wohngebiet in südlichen Eifelberg.

Neue Auflagen für Länder beim Sozialwohnungsbau

Die Bundesländer werden verpflichtet, ein bestimmtes Maß an Sozialwohnungen zu bauen. Das ist eine neue Auflage für die Länder, die im Rahmen des Sozialwohnungsbau-Gesetzes festgelegt wurde. Die Bundesländer müssen sicherstellen, dass sie genügend Sozialwohnungen bauen, um den Bedarf zu decken. Die Bundesregierung hat angekündigt, dass sie die Länder bei der Umsetzung unterstützen wird. Die Bundesländer müssen auch sicherstellen, dass die Sozialwohnungen zu einem angemessenen Preis angeboten werden. Die Bundesregierung hat angekündigt, dass sie die Länder bei der Umsetzung unterstützen wird.

Wohnen in Köln: zu teuer, zu eng

1000 Menschen protestierten. Einige schildern ihre Erfahrungen

Auf dem Heumarkt demonstrierten am Samstag etwa 1000 Kölner für bezahlbaren Wohnraum. Einige erzählten der Rundschau von ihrer schwierigen Suche nach einer Wohnung, von ihren Sorgen angesichts steigender Mieten und von ihren Wünschen an die Politik und die Stadt Köln. Das Bündnis „Wir wollen wohnen“, bestehend aus Deutschem Mieterbund, Deutschem Gewerkschaftsbund sowie Wohlfahrts- und Sozialverbänden, hatte zu dem Protest auf dem Heumarkt aufgerufen. Gefordert wurden unter anderem der Ausbau des Mieterschutzes und mehr öffentlich geförderter Wohnraum. Bundesweit gab es ähnliche Veranstaltungen. In Köln war mit etwa 5000 Teilnehmern gerechnet worden. Nach der Kundgebung zog ein Protestzug durch die Innenstadt. Der Protest wurde von der Polizei beobachtet. Die Kundgebung verlief friedlich. Die Teilnehmer forderten die Politik auf, mehr für bezahlbaren Wohnraum zu tun. Die Teilnehmer forderten auch die Stadt Köln auf, mehr für bezahlbaren Wohnraum zu tun. Die Teilnehmer forderten auch die Bundesregierung auf, mehr für bezahlbaren Wohnraum zu tun.

Katja Lenz (Texte) und Nabil Hanano (Fotos)



stündigen Protestzug durch die Innenstadt forderten die Teilnehmer unter anderem „Mieterwahnstopp“.

GE/GI-Entwicklung

Industrie sucht Flächen

IHK treibt 2017 Digitalisierung voran und bil



Große zusammenhängende Industrieflächen wie die von Shell in Godorf sind im Bereich

VON MANFRED REINNARTH

KÖLN. Neue Großunternehmen will die Industrie- und Handelskammer in die Region ziehen, mehr Flüchtlinge zu Arbeitskräften machen, die Wirtschaft stärker digitalisieren und auch noch etwas betreibende aus dem täglichen Stau herausholen. An Zielen mangelt es der IHK-Hauptgeschäftsführerin Ute Reichardt und seinen Geschäftsführer-Kollegen für das Jahr 2017 nicht. Aber um all die Hindernisse zwischen Wunsch und Erfüllung zu überwinden, muss sich einiges passieren: "Hier gibt es keine einzige Fläche von sieben Hektar Größe am Stück, auf der man ein großes Industrieunternehmen ansiedeln könnte", sagt die Geschäftsführerin Dr. Ute Reichardt.

[illegible]

ch digitale Metropole werden	
------------------------------	--

VON DOMINIK PIEL

RHEIN-SIEG-KREIS. Dass der Rhein-Sieg-Kreis und Bonn bei der Entwicklung der Gewerbetätigkeit gemeinsame Sache machen könnten, steht schon seit Längerem im Ratrum. Nun nimmt die Idee konkretere Züge an. Überbürgermeister Jürgens Nimpich, Landrat Sebastian Schürmann und Stefan Ratz als Sprecher der Überbürgermeister im Kreis bekundeten die Notwendigkeit einer Kooperation. Die Grundlage bildet ein gestern den Bürgermeistern vorgelegtes Gutachten, das das Gewerbefachpersonal und den Bedarf bis 2035 analysiert. Demnach: Bonn hat noch einen erheblichen Entwicklungsspielraum für ein Comeback. Dies gilt auch für eine Neuaussparung der Gewerbefachpolitik, die das Kreisfinanzbüro koordiniert, das Bonn an Gewerbetreibenden im Kreis beteiligt ist.

Der Not der Bundesstadt machte
Inpsen anhand von Zahlen
rückt. In Bonn gibt es zurzeit
Gewerbetriebe, die
oben aber 21, in Besitz der
Stadt sind. Die meisten sind
auch nicht hektar. Zu wenig,
sonst hätten mich 15 oder 25
Kla. Flächenbedarf anwerben
zu können. Gerade das
auch in der Region für schwie-
rig, was Gutachter Debus von
der Kölner Platzierungs-
Jansen erklärte. Kreisweit sei
32 Hektar zur Verfügung -
das ist rechtlich, misgerechnet
auch nach der Fläche, die vor
zuletzt im Regionalplan grob
gesteckt wurde, heute
schon nicht mehr umsetzbar.
"Manche Kommunen
sagen 'Ausweichsflächen mit-
nehmen', anderen seien man-
che Gebiete durch die Bundes-
beschränkt nutzbar. Allgemein
es an großen zusammen-
hängenden Flächen, wie sie von
den Kommunen benötigt werden,
gibt es nicht."

insgesamt 45 Hektar sofort
bar. Selbst die Industria-

Zwei Städte, ein Gewerbegebiet

REGION

Gewerbeflächen: Kreis hilft Bonn

Die Bundesstadt hat zu wenig Platz. Kommunen im Umland wollen künftig Areale erschließen



Nur noch wenige Restflächen hat das Gewerbegebiet

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass die Region bis 2035 zusätzlich 420 Hektar an Gewerbeflächen braucht. 60 Hektar davon sind Bonner Bedarf. Das bedeutet, dass die Kommunen ihre Gewerbeflächen optimieren und womöglich neue ausweisen müssen. Laut Gutachten sollen 280 Hektar - inklusive der Bonner Flächen - im Einkreisgebiet als Gewerbeaufgehoht, andere Planungen so wie Alfter als „Alfter-Nord“,

Sebastian Schuster
Landrat

BRÜHL. Die Diskussion um die Aufstellung eines Kreiswei-

des Konzepts für Gewerbetächen sieht der Bräuer Philippsheim der Gerd-Schäfer-Planung. „Wir stoßen mit unserer Planung auf die Grenzen unserer Stadtgebiete. Deshalb können wir kaum noch zusätzliche Gewerbetächen ausweisen und auch keine der Planung vorantreiben“, erklärt Schäfer. Denn die Landespaltung sieht vor, den Flächenbedarf in der Region zu decken. „Bisbel mit 30 Quadratkilometern nach Wesseling für chemische die zweitkleinste Stadt im Rhein-Erft-Kreis. Rund ein Drittel des Stadtgebietes besteht aus Siedlungen, die für Industrie und Gewerbe für Natur und Landschaftsschutz, und das letzte Drittel sind Freizeitanlagen.“

Im Gewerbegebiet Nord II nördlich der Renault-Nissan-Straße gibt es laut Schöffel nur

Im Anschluss an das vorhandene Gewerbegebiet Nord II stehen noch Flächen zur Verfügung. Deren Nutzung ist aber unter anderem durch Hochspannungsstrassen (t.) eingeschränkt. (Foto: Rosenbaum)

nach einen 5000-Quadratmeter großen Straßen mit Flächen, die noch nicht verkauft sind. „Für den unmittelbar dahinter liegenden Bereich in Richtung Köln-Messehoch gibt es zwar Planungsrecht. Die Entwick-

drein Pipettes im Boden, auf denen nicht gebaut werden darf. Lediglich drei bis vier Hektar sind ungenutzbar. Die Nutzung ist aus rechtlicher Sicht nutzbar. Schwierig ist auch die Verkehrsablenkung. So soll über die geplante L 100 neu die Kerkruider Straße erfolgen. „Das müsste aber zum großen Teil der Eigentümer der Flächen dauern.“ Weitere Flächen für die künftige Entwicklung von Kerkruide stellen der Staat und die Gemeinde zur Verfügung. Und auch in ausgewiesenen Gebieten werde es langsam ein „Es gibt noch einige Bereiche rund um das Eisenwerk, die sich aber das Unternehmen für seine

»Wir stoßen mit unseren Planungen überall an die Grenzen unseres Stadtgebiets.«

GERD SCHIFFER
Planungsdezernent

chen bezahlen. Er müsste also viel Geld ausgeben, obwohl einige Flaschen angesichts der Einschränkungen bei der Nahrungskette später nur schwer zu vermarkten sind."

Langfristig so erklärt Schiffer, könnte auch der dahinter unmittelbar an der Stadtgrenze liegende Bereich, wo zuerst Kies abgebaut wird, als Gewerbegebiet erschlossen werden. „Aber das wird noch Jahrzehnte dauern.“

Das nördlich und südlich der A44
te Krefeld und Meerbusch sind sich einig,
tischen Gremien. Bis zum Spatenstich

beordneter der Stadt Meerbusch, ist der Weg klar: „Wir brauchen
offen, wir brauchen das Geld.“ Darum bringt er jetzt auch die

Kaum noch Platz für neue Unternehmen

Brühl gehen die Gewerbeflächen aus – Für vorhandene Gebiete gibt es einige Interessenten

»Wir stoßen mit unseren Planungen überall an die Grenzen unseres Stadtgebiets.«

GERD SCHIFFER
Planungsdezernent

weiterungen. Aktuell würden Gewerbe- und Industrieflächen weniger als 1,5 Prozent des Kreisgebiets einnehmen.



Wie ist klimafreundlicher Verkehr möglich?

Wie Autofahrer und Autoindustrie künftig ihren Anteil zum Klimaschutz beitragen werden, bleibt trotz 17-stündiger Verhandlungen einer Expertenkommission weiter ungeklärt

FRAGE DES TAGES

Die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) eingesetzte Arbeitsgruppe konnte sich nicht auf Maßnahmen einigen, die Klimaziel für 2030 zu erreichen. Sittig bilde diverse Themen. Warum geht es dabei um Finanzen und wie sind die Reaktionen?

Was war die Zielvorgabe der Regierung?

Die Arbeitsgruppe mit Vertretern aus Umweltverbänden, der Autoindustrie und aus Kommunen sollte Vorschläge machen, wie der Treibhausgasausstoß im Verkehr von derzeit knapp 170 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) auf unter 100 Millionen Tonnen im Jahr 2030 gedrückt werden kann. Mit dem nun erzielten Kompromiss bilde nach Mittelwegesagen aber immer noch eine Lücke von 16 Millionen bis 26 Millionen Tonnen CO₂.

Wie sieht der Minimalismus der Arbeitsgruppe aus?

Die Experten einigten sich auf das Ziel von bis zu zehn Millionen Elektro-Pkw bis 2030. Die Regierung solle prüfen, den CO₂-Ausstoß im Verkehr und in anderen Bereichen einen Preis zu setzen. Es geht um alle Sektoren, die nicht von Emissionen befreit sind. Das betrifft auch Gebäude, Landwirtschaft und Teile der Industrie. Ein CO₂-Preis würde Autos mit hohem Treibstoffverbrauch teurer machen. Die Arbeitsgruppe betonte aber eine sozialverträgliche Gestaltung. Zudem sollten Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Vorgeschlagen wird, die Maßnahme 2021, 2023, 2026 und 2029 auf Wirksamkeit zu prüfen. Der Prüfauftrag ist mehr als nicht. Sittig war eine solche CO₂-Abgabe von der Industrie und von Scheuer immer mit zurückgewiesen.

Worauf konnte man sich nicht einigen?

Keine Einigung gab es bei einem Bonus-Malus-System als Anreiz für den Kauf klimafreundlicher Autos. Sittig: Nach zu



Umsetzten bleibt ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen.

Foto: dpa

den, ob man voll auf den Ausbau der E-Mobilität setzen solle, oder etwa auch Biogas aus Pflanzen eine Rolle spielen sollte. Damit könnten Verbrennungsmotoren weiter betrieben werden. Die Autoindustrie fürchtet den massiven Verlust von Arbeitsplätzen durch den Ausbau der E-Mobilität, weil Elektroautos weniger personalintensiv sind als Verbrennungsmotoren. Auch Scheuer setzt sich für die alternative Kraftstoffe ein, die die Studie fossile Kraftstoffe treten könnten. Die Forschung ist aber nicht soweit, räumten synthetische Kraftstoffe ein.

Warum kritisierten Umweltverbände den Verkehrsminderer?

Der CSU-Politiker hatte Gedankenexperimente zu höheren Steuern und einem

biogestrichen: Nichts machen wollen und dann auch noch draufhauen müssen.

Wie lautet das Fach von Industrie und Autoclubs?

Der Autofahrerclub ADAC erklärte, die Treibhausgasziele zu realisieren, Investitionen und Digitalisierung könnten ein wichtiger Schritt sein. Mobilität dürfe aber nicht eingeschränkt werden und müsse für alle benutzbar bleiben. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) betonte, es sei aufgezeigt worden, welche „Technologieforschung“ möglich seien. Kurzfristig habe die Elektromobilität eine Schlüsselrolle. Statt auf Verbrennungsmotoren solle die Schwerpunkt auf Maßnahmen liegen, die Innovationen vorantreiben. „Wenn in den nächsten elf Jahren zehn Millionen Elektro- und Wasserstoffantriebe auf die Straße kommen sollen, macht das Sinn, den Absatz direkt anzukurbeln – etwa über einen gestaffelten Umstellungsfahrplan.“

Die stellvertretende Geschäftsführer des Deutschen Industrie- und Handelskammerverbandes, Achim Dercks, bei Uwe wies zusätzlich eine längerfristige Maßnahmen ein effektive Mittel für mehr alternative Antriebe. „Der Umweg über höhere Preise für Benzin und Diesel führt zwar zu höheren Belastungen, aber nicht schnell und verlässlich zum Ziel. Kurzfristig hohe CO₂-Steuern würden zudem die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beeinträchtigen“, warnte Dercks. Entscheidend sei, dass rasch mehr Ladestationen für E-Autos aufgestellt würden.

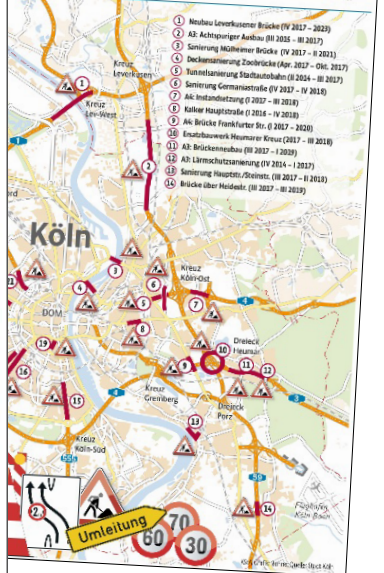
Wie geht es nun weiter mit dem Thema?

Ob der Rumpf-Bericht der Arbeitsgruppe Freitag öffentlich vorgestellt wird, ist ungewiss. Er sollte einfließen in den Zwischenbericht der Gesamt-Kommission. Nationale Plattform Zukunft der Mobilität. Möglichkeiten wird auch der Koalitionsaustausch der Partei- und Fraktionsgruppen sich am Freitag damit befassen. Kanzlerin Angela Merkel (CDU) hatte den Klimaschutz eigentlich zur Chefsache machen wollen. Die Beiträge der Verkehrsmotoren sollten in die Klimaziele des aufkommenden werden, das Koalition bis Jahresende beschließen will. Ralf Marbach (mit dpa)



„Das Verkehrssystem ist ausgereizt“

STADTENTWICKLUNG Nach dem Ferienende kehren die Staus auf die Straßen zurück Fahrgemeinschaften als Lösung



Daseinsvorsorge

Berkenroth will seine Schule behalten

Großes Bürgerinteresse

Schülerzahlen sprechen allerdings für ... ab 2014

Von MICHAEL FIEDLER-HEINEN

BERKENROTH. „Was nun?“, fragte Ingo Breuer, Rektor der Grundschule Nümbrecht, am Ende seines Vortrags. Eine Frage, die am kommenden Dienstag der Familienausschuss und Ende des Monats der Gemeinderat zu entscheiden hat. Und dieser Beschluss könnte die Schließung der Berkenrother Grundschule bedeuten, die seit ihrer Wiedereröffnung im Jahr 1991 als Teilstandort von Nümbrecht geführt wird. Die Berkenrother Bürger wehren sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln, dass die Schule zum Sommer ganz aufgegeben wird. Am vergangenen Abend, die Karfreitag, rettete die „Berkenroth“-Gruppe die Entscheidung erst fast die komplette Vertretung aller Bürger und Bürgerinnen. Der Dilemma der Gemeinde werden es

Verfügung st...
menten das...
schule zum S...
ganz aufzuge...
versammlung...
abend, die Ka...
re Mitstreite...
„Rettet die B...
kenroth“ ge...
fast die kom...
kerung erst...
Vertreter al...
und Bürger...
denius. Der...
das Dilemma...
Gemeinde...
nächsten f...
werden es

Wo NRW schrumpft und wächst



Bevölkerungsentw...



Die Zukunftspr...
das Schullei...
Köln...
Oberbergischer K...
Wheinisch-Bergst...

THEMA

„Umkehren können wir das nicht“

Wie eine Kleinstadt auf den demographischen Wandel reagiert



SCHRUMPFENDE KOMMUNEN

NRW verändert sich dramatisch: Städtische Zentren etwa am Rhein wachsen, in anderen Großstädten, aber auch in vielen ländlichen Gebieten gehen die Einwohnerzahlen stark zurück. Ein Besuch im südwestfälischen Herscheid zeigt, wie Bürgermeister Uwe Schmalenbach um Lösungen ringt.

INTERVIEW



Bürgerbus expandiert Reichshofer Verein fährt jetzt auch nach Wiehl

Von Michael Fiedler-Heinen 11.04.19, 18:44 Uhr

EMAIL FACEBOOK TWITTER MESSENGER



Klimawandel



Dürre zerstörte 114.000 Hektar Wald

Die Trockenzeit seit 2018 hinterlässt ihre Spuren. Die Wiederaufforstung wird mehrere Jahre dauern.

VON KRISTINA DUNZ

BERLIN Durch die Baumschäden aufgrund von Sturm und Dürre seit Anfang 2018 müssen nach Schätzungen der Bundesregierung in

verbessern. Besonders stark betroffen seien Fichten, weil sie das größte Potenzial zur Massenvermehrung der Schädlinge böten. Ein hohes Risiko von Borkenkäfern bestehe deshalb auch in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Bayern,

Nach ersten, noch vorläufigen Schätzungen der Bundesländer müssten in Privat- und Körperschaftswäldern 76.000 Hektar und im Staatswald 38.000 Hektar wie-

der aufgeforschet werden. Das Bundeslandwirtschaftsministerium hatte jüngst für 2018 und 2019 mit einem Gesamtschaden von 2,5 Milliarden Euro gerechnet. Zur Beseitigung der Schäden hatte Ministerin Julia Klöckner (CDU) insgesamt 25 Millionen Euro zur Verfügung gestellt – aufgeteilt auf die kommenden fünf Jahre. Die deutschen Waldbesitzer forderten 500 Millionen Euro Nothilfe.

Der FDP-Abgeordnete Karlheinz Busen sagte, der Schaden sei eine „Katastrophe für die Waldwirtschaft“. Die fünf Millionen Euro jährlich, die die Regierung in den jüngsten Bundeshaushalt eingestellt habe, seien da nur ein Tropfen auf den heißen Stein. „Da bleibt nicht einmal ein Euro für jeden Baum in den staatlichen Wäldern übrig“, sagte Busen. Er forderte steuerliche Erleichterungen für die Waldbauern, damit schneller in neue Maschinen investiert und die Behebung der Schäden beschleunigt werden könne.

fern befallen – der
rockenen Sommer

Auch viele junge Bäume haben durch die Trockenheit Schaden genommen. Ihre kurzen Wurzeln reichen nicht in die tiefen, noch feuchten Bodenschichten. Doch noch ist Hoffnung für den Wald. „Aktuell gegen die Bäume in den Winter schlaf. Entscheidend wird das Frühjahr. Wenn es viel regnet und die Bäume aus dem Vollen schöpfen können, kann die Natur sich schnell erholen.“ (P.P.)

Toptemperaturen im Herbst

Auch die spärlichen Niederschläge im September – der tr NW mit 190 Sonnenstunden und Spitzentemperaturen von 33,1 Grad zu den fünf sonnenreichsten seit 1951 zählt – verzeichnen die Ernte nicht zu reuten. Nur 40 statt der üblichen 67 Liter Regen fielen in diesem Monat pro Quadratmeter – viel zu wenig für die Knochen, die zu 80 Prozent aus Wasser bestehen.

Nicht nur die Kartoffel reagiert verschlüsselt auf die ungewöhnliche Wetterlage. Auch

Annabelle, Linda und Cole machen sich vor

Ernteeinbußen bei Kartoffeln, Mais und Rüben – Bis zu 50 Prozent weniger

Schlechte Zeiten für Kartoffelfreunde. „Die Kartoffel hat es erwischt“, bringt Erich Gussen, Vizepräsident des Rheinischen Landwirtschaftsverbands, das Elend auf den Punkt. 50 Prozent der braunen Knollen sind noch

Probleme mit der Aussaat
Noch ist die Ernte nicht abgeschlossen, doch bereits immer zeichnete sich die Katastrophe ab. Die Rüben, auf rege Eigenwasserzufuhr angewiesen, nur halb so groß

Am stärksten von der Krise betroffenen waren die Regio Euskirchen und Niederrhein. Hier holen die Rübenbauern zeitlich maximal 30 Tonnen Ernte pro Hektar. In der

nen mit mehr Niederschlag sind es bis zu 80 Tonnen. Das ist positiv: Die Rüben haben einen relativ hohen Zuckergehalt. Ein für gewöhnlich gut davon kommen sind in diesem Herbst Sommer lediglich die Getreide.

einer um 11 000 Hektar größeren Anbaufläche rund 370 000 Tonnen weniger als 2017. Die längste Hitzeperiode seit der Jahrtausendwende, Regenfälle, die

Top Temperaturen im Herbst
Auch die spärlichen Nieder-

NRW mit 190 Sonnenstunden und Spitzentemperaturen von 33,1 Grad zu den fünf sonnenreichsten seit 1951 zählt – vermochten die Ernte nicht zu retten. Nur 40 statt der üblichen 67 Liter Regen fielen in diesem Mo-

Nicht nur die Kartoffel reagiert verschnupft auf die ungewöhnliche Wetterlage. Auch

THEMEN DES TAGES 03



Kartoffeln
könnten die
nächste Ma-
ware wer-
den. Foto: gett



geschwächt wird
er zum Verhängnis



10

Die Angst vor Starkregen bleibt

VON SILKE EILERN
UND AYLA JACOB

MONSIEUR/WAACHTE
Klaassen, Th. van

...die Tietgarde der Frontaler Galerie, die sich mit vier Millionen Liter brauner Brühe füllt.

Pegelmessung und ein Kanal zur Entlastung

SCHUTZ Maßnahmen
der Stadt Bonn

BONN Die Stadt Bonn hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die Bürger vor den Folgen extremer Niederschläge zu schützen. So übernimmt seit Anfang April eine neue Mei- und Wasserschutz-

nale permanent des Pegel des
schiller Bachavie Radar an einen
schnen „Schlussendlich werden
alle Fochsysteme mit höherem
hadenspotential mit dieser
check ausstellen“, so Ausbilder
der Zech. Das betriebe

Am 1. November 2012 hat der Bau
Erntestangskanals in Mollath
innen, der Ende des Jahr-
Anfang 2016 fertig werden soll,
wurde investiert die Stadt da-
rüber 8,2 Millionen Euro.

Die Worte der Teilgüterrechnen
sind des Schiffsbauhandwerks
schon sehr verbessert. Das gilt
für den Erfinder und den
dortigen Bach. Für den Godes-
bach überarbeitet die Be-
geisterung Kuhn die Hochwasser-
rechnungen. (M. 10)

Hitze und Trockenheit breitet sich der für viele aus. FOTO: DPA

FIGURE 10. DDA

len. Rund zwei Millionen Fichten in NRW hat er bereits befallenen Monaten infolge der Hitze enorm vermehrt habe und, an-

schöpfen können, kann die Natur sich schnell erholen." (P.P.)

Hoffnung und Skepsis im Revier

Kerpen/Be-
res Auftat-
fel dort – s-
aktionen a-
der Kohlek-
beschreib-
der Bergb-
BCE, Micha-
nem „orde-
spricht, be-
Klimaaktiv-
Forst ein w-
Waldrand s-
Kölner: „
Hambacher
»wünschens-
Kommission
der muss fo-



Kühltürme des Braunkohlekraftwerks Jämschwalde in der Lausitz.

Foto: Monika Skolimow

14 Milliarden für die Reviere

Wirtschaftsminister Altmaier sagt Kohleregionen Finanzhilfe zu

BMZ schafft Platz für alle in Berlin

Entwicklungsministerium plant Neubau in einem Campus mit rund 1400 Arbeitsplätzen

VON ANDREAS BAUMANN

BONN. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) schafft in der Hauptstadt Platz für einen möglichen Komplettzug aller Mitarbeiter. Minister Gerd Müller (CSU) hat entschieden, auf dem Parkplatz des Berliner Dienstortes an der Stresemannstraße einen Neubau errichten zu lassen. Anschließend soll der Altbau – das Europahaus – kernsaniert werden. Damit entsteht Platz für rund 1400 Arbeitsplätze an der Stresemannstraße.

Die Bonner Bundestagsabgeordnete Katja Dörner (Grüne) hält die Entscheidung für „besorgniserregend“ und hat eine Anfrage an die Bundesregierung gerichtet. Wenn das BMZ seine Büroflächen in der Hauptstadt direkt stark ausbaue, werde „das Berlin/Bonn-Gesetz klar konterkariert“, kritisiert auch der Bundestagsabgeordnete Alexander Graf Lambsdorff (FDP) aus Bonn. Ausbaupläne in Berlin existieren außerdem für die Ressorts Inneres, Arbeit, Finanzen, Landwirtschaft, Familie, Gesundheit und Jugend.

dass alle Ministeriumsposten in Berlin untergebracht werden können. Eine Sprecherin von Finanzminister Olaf Scholz (SPD) bestreitet das auf Nachfrage.

Das Entwicklungsministerium bestätigt den geplanten Neubau und die Sanierung, nicht aber die Zahl der Arbeitsplätze. Zu einem möglichen Komplettumzug nach Berlin erklärt eine Sprecherin: „Zur Standortfrage der Ministerien gibt es keine neue Beschlusslage des Deutschen Bundestages.“

sammenspiel mit den Vereinten Nationen und Hilfsorganisationen wie Help, Welthungerhilfe oder Care. Auf der Umlaufbahn des Ministeriums bewegen sich zudem die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) und die Serviceagentur Engagement Global mit zusammen rund 1800 Mitarbeitern in Bonn. Bei den geplanten Gesprächen mit dem Bund über einen Bonn-Vertrag als Ergänzung zum Berlin/Bonn-Gesetz dürfen

Mehrheit wünscht kompletten Regierungsumzug

Nur ein Viertel der Deutschen für Aufteilung der Ministerien. Berliner Politiker sprechen von Anachronismus

BERLIN. 25 Jahre nach dem Beschluss über die Aufteilung der Bundesregierung zwischen Bonn und Berlin wünscht sich eine Mehrheit der Deutschen einen kompletten Umzug vom Rhein an die Spree. In einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts YouGov sprachen sich 55 Prozent dafür aus und nur 27 Prozent dagegen. Selbst in NRW sind mehr

Bürger für einen Komplettumzug als dagegen: Mit 47 zu 36 Prozent fiel hier das Ergebnis allerdings erwartungsgemäß knapper aus als im Rest der Republik.

Berlins Wirtschaftssenatorin und Bürgermeisterin Ramona Pop sprach sich für einen Komplettumzug aus. „Es ist an der Zeit, das Bonn-Berlin-Gesetz zu überdenken. Die Bundesministerien soll-

ten perspektivisch vollständig nach Berlin verlagert werden", schrieb die Grünen-Politikerin im Berliner „Tagesspiegel“. „Wie lange sollen Beschäftigte der Bundesregierung für jährlich knapp acht Millionen Euro zwischen Bonn und Berlin pendeln; teils nur für wenige Stunden?“, heißt es in dem Beitrag. Die Linken-Haushaltsexpertin Gesine Lötzsch sprach von einem „Ana-

chronismus". „30 Jahre nach Mauerfall muss dieser teure Übergangszustand beendet werden", meinte die Berliner Abgeordnete. Am 26. April vor 25 Jahren hatte der Bundestag das Berlin/Bonn-Gesetz über die Aufteilung der Ministerien zwischen den beiden Städten verabschiedet. *dpa*

Leitartikel Seite 2



Vielfältige Herausforderungen der Raumentwicklung



Zwischenfazit

- **Räumliche Umbruchsituation:** vielfältige Herausforderungen und Zukunftsfragen der Entwicklung
- Unterschiedliche Ausgangs- und Problemlagen in den Teilräumen
- Enge raum-funktionale Verflechtungen innerhalb der Region
- **Herausforderungen zunehmend im Maßstab ≥ 1 Kommune**
- Integrierte Strategien vonnöten. Sektorale Planungsansätze greifen vermehrt zu kurz

- **„Sprung nach Vorne“ statt Fortschreibung**
- LEP und Regionalplanprozesse erfordern eine strategische Auseinandersetzung der Kommunen, Kreise und Region als Ganzes mit ihrer mittelfristigen räumlichen Entwicklung

Agglomerationskonzept: Angestrebte Ergebnisse

- EIN räumliches Zielbild für die Entwicklung der Gesamtregion bis 2040
- Korrespondierende Entwicklungsperspektiven für regionale **Teilräume**
- **Strategischer Beitrag** zur formellen **Regionalplanung**
- Neue **interkommunale Kooperationen** und **regionale Schlüsselprojekte**
- **Argumentationshilfe für und Input in** teilregionale und kommunale Strategieprozesse und Planungen

Prozessübersicht

PHASE 1

- Diagnose/Ausgangslage
- Einbindung der regionalen Akteure u.w. über Workshops, Kolloquien, Meilensteintermine

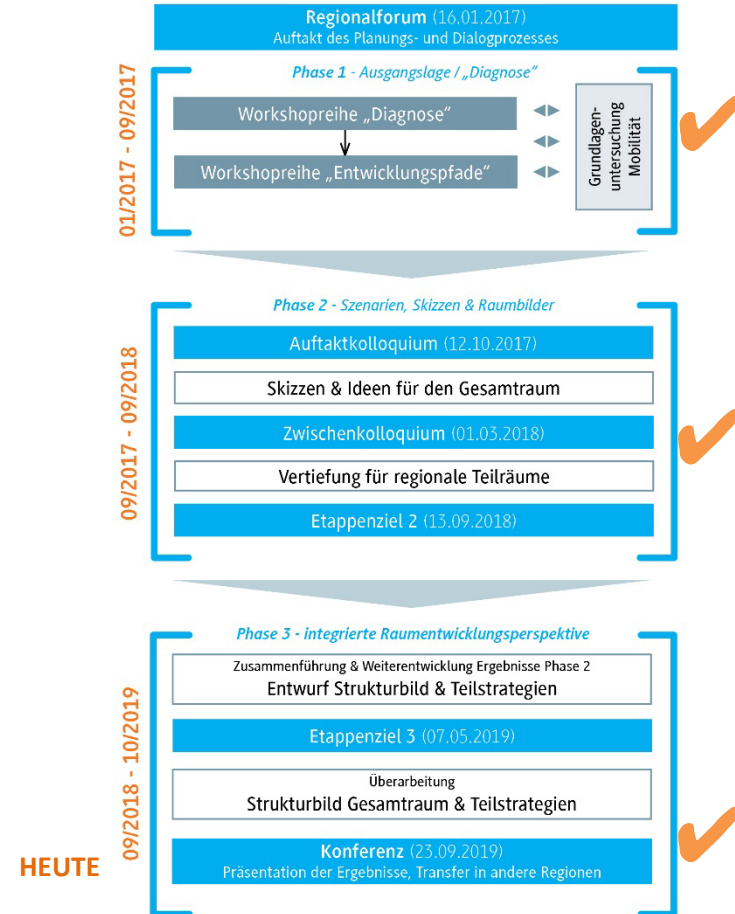
PHASE 2

- Erarbeitung räumlicher Szenarien und Zielbilder der Entwicklung
- Gesamttraum- und Teilraumbetrachtung + Interaktionen
- 4 Planungsteams = 4 unterschiedliche Konzeptansätze

PHASE 3

- Zusammenführung des Agglomerationskonzeptes aus den vier Beiträgen der Teams

Prozessübersicht Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn





7 Meilenstein-Veranstaltungen mit



2.150 Teilnehmern



69 Ordner

470 km Rundreise durch die
Region mit den Planungsteams



980 Tage Prozess



5 Analyse-Workshops
mit **350** Akteuren aus der Region

26.360



Mails gesendet [**56** pro Arbeitstag]

680 Newsletterabos



10 Interviewrunden
mit **70** Experten der Region



**Regionalforum
Bonn, 16. Januar 2017**



Workshop Diagnose
Engelskirchen, 05. April 2017

geplante der Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesnetzagentur abgeben. Für die übrigen Teildome der Region ergeben sich dagegen zum Teil andere Herausforderungen³⁰.

Die Angebots- und Erschließungsqualität für eine ganze Region umfassend zu untersuchen und zu bewerten, ist äußerst komplex und aufwendig. Die „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ greift dabei auf vorhandene Erhebungen und Daten zurück und stellt zusammenfassend dar, auf welchen Streckenabschnitten des schienengebundenen ÖV schon heute Engpässe und Überlastungen festzustellen sind. Darüber hinaus zeigt die Untersuchung Erreichbarkeitsdefizite für den ÖPNV in einem regionalen Maßstab auf³¹.

Beschreibung und Erläuterung Status-quo

Die Fahrgastnachfrage im SPNV im Bereich des NVR ist im Zeitraum von 2010 bis 2016 um mehr als 22 % gestiegen, während das Angebot nur um knapp 10 % zunahm³². Diese Veränderungen entsprechen einer Nachfragezunahme von ca. 700 Mio. Personenkilometern auf insgesamt mehr als 1,1 Mrd. Personenkilometer und einer Angebotszunahme von ca. 2.100 Tsd. Zugkilometern auf 25.000 Tsd. Zugkilometer. Angaben zu Platzkilometern können aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht aufgeführt werden).

Des hat vollbesetzte Züge und Kapazitätsprobleme vor allem in den Hauptverkehrszeiten (HVZ), aber auch im Freizeitverkehr an Wochenenden zur Folge. Dabei ist jedoch

30 Vgl. Region Köln/Bonn (s. 1).

31 Grundlage für die Analyse der Nachfrageentwicklung und Kapazität im schienengebundenen ÖPNV und die Angaben aus den Veröffentlichungen der Verkehrsverbünde und SPNV-Auftraggeber (SRR, VRS, VRR und NVR). Zur Darstellung der Überlastungssituation im SPNV-NVR wurden die Qualitätsberichte des Sachverständigenkollektivs Rheinland (ZV NVR) aus den Jahren 2013 und 2016 sowie der SPNV-Nahverkehrsplan 2016 des ZV NVR herangezogen. Zudem wurden die Erkenntnisse des Verkehrsberichts 2016 der Stadt Bonn und die des dritten Nahverkehrsplans der Stadt Köln herangezogen. Für die Analyse der Erreichbarkeitsprobleme im Rahmen des ÖPNV wurden die Erkenntnisse zu den Über- und Mittelzentren herangezogen. Die Grundlage für die Erreichbarkeitsanalysen sind aktuelle Fahrplandaten mit, Tarifstruktur, Fahrten im Fahrplan, Umsteigepunkten und Gehzeiten. Die Zu- und Abgangswerte werden als Teil der Analyse eingerechnet. Der Hauptknotenpunkt der Analyse wurde auf einen Dienstag zwischen 7 und 9 Uhr gelegt.

32 Vgl. NVR (2017): 11

kerungsprognose um rückläufigen Schülerzahlen weiter verstärken und führen zu einer höheren Bedeutung flexibler Angebote in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsströme. Der demographischen Entwicklung kommt hier zentrale Bedeutung zu: Die steigende Anzahl an Senioren und die sinkende Anzahl an Schülern erschweren die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV weiter³³.

Abbildung 10 fasst zentrale Erkenntnisse der Analyse zu Auslastungen im Schienennetz für den SPNV und die Stadtbahn zusammen. Grundlage für die Analysen sind die Qualitätsberichte des SPNV³⁴, der 3. NVP der Stadt Köln³⁵ und der VEP Bonn³⁶. Die sternförmig auf Köln und Bonn zulaufenden Radialen sind besonders in den HVZ von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr, in abgeschwächter Form gegen 13:00 Uhr und in den Stunden zwischen 15:00 und 19:00 Uhr stark ausgelastet und zum Teil überlastet. Auf bestimmten Strecken kommt es trotz des Einsatzes mehrerer Linien in kurzen Abständen zu voll besetzten Zügen³⁷. Dies zeigt sich zum Beispiel bei den Zügen der Linie RE 8 zwischen Pulheim und Köln Hbf, des RE 9 zwischen Köln Hbf und Düren sowie auf der Linie des RB 24 zwischen Köln West und Düren sowie auf der Linie des RB 25 von Meinerzhagen in Richtung Köln, besonders auf dem Streckenabschnitt ab Rösrath. Ebenso stark ausgelastet sind die Züge der S 23 von Euskirchen in Richtung Bonn, die Züge RE 22 und RB 24 zwischen Euskirchen und Köln, die RB 26 von Koblenz über Bonn nach Köln, die RB 48 von Bonn-Mehlem Richtung Köln und zwischen Köln und Düsseldorf die Linien RE 1 und RE 5.

Im Nahverkehr sind in den Oberzentren Köln und Bonn zudem viele Stadtbahnlinien stark ausgelastet, wodurch Engpässe entstehen können. In Köln sind das besonders die südlichen und östlichen Radialen, die auch regional bedeutsame Ost-West-Achse sowie eine Teilstrecke der Linie 18 im Norden der Stadt, wobei sich die dem NVP zugrundeliegende Untersuchung auf die HVZ innerhalb der Woche (montags bis freitags von 6:00 bis 9:00 sowie von 12:00 bis 19:00 Uhr) beschränkt.

33 Vgl. Region Köln/Bonn e.V. (2015): 41 f.

34 Kompetenzcenter ITF NRW (2017); NVR (2017)

35 Stadt Köln (2016)

36 Stadt Bonn (2011)

37 Vgl. NVR (2017): 33 – 37

38 Vgl. NVR (2017): 35 ff.

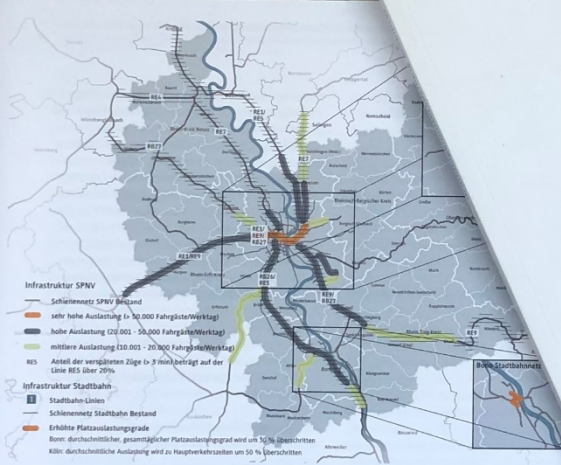


Abb. 10: Auslastungen in den Netzen des Schienenpersonennahverkehrs
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Auswertungen des Qualitätsberichts des NVR (2017) sowie dem 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln (2016) und dem Verkehrsberichtsplan der Stadt Bonn (2011)

REGION KÖLN BONN



GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG
MOBILITÄT

[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

KARTENBLÄTTER
GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG

2024
EFRE NRW
Investition in Wachstum
und Beschäftigung

Nahverkehr Rhein

Grundlagenuntersuchung Mobilität

- Schaffung einer neutralen gutachterlichen Gesamtübersicht zu aktuellen und künftigen Herausforderungen der Mobilität und Verkehrsentwicklung in der Region
- Auswertung vorhandener Modelle/Daten, Konzepte und Studien
- ÖV-Erreichbarkeitsanalyse
- Experteninterviews
- Darstellung von Trends und Szenarien
- Formulierung von Handlungsempfehlungen
- Wichtige Grundlage für den weiteren Planungsprozess
- **Produkte: Untersuchung (A4) & Kartenblätter (A3)**
- **Druck- und Onlineversion verfügbar**



Grundlagenuntersuchung Mobilität

ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR



2 Mio. Fahrten

werden täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt

Während in Köln und Bonn ca. **ein Viertel** aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, sind es in den Kreisen der Region nur zwischen **6 bis 13%**



Die beiden Oberzentren Bonn und Köln sind während der Hauptverkehrszeiten von ca. **80%** der Zentren aller Kommunen schneller mit öffentlichen Verkehrsmitteln als mit dem Pkw zu erreichen.

NAHMOBILITÄT

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

Arzt	43%	82%
Supermarkt	72%	97%
Schule	27%	79%
Restaurant	75%	98%



Ein Drittel

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

57%

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



11%

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



Abb. 7: Daily Regional System - Zusammenfassende Darstellung der Analyseergebnisse
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Analysen

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

1.961.118
gesamte Anzahl der Pkw in der Region
547 Pkw
auf 1000 Einwohner um



0,06%

Anteil Pkw mit Elektroantrieb

15%

Anteil Pkw mit Emissionsgruppe Euro 6

6,7 Mio. Wege

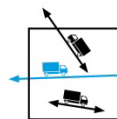
werden täglich mit dem Pkw zurückgelegt



65 Mio. km

werden in der Region täglich mit dem Pkw zurückgelegt.
Das entspricht etwa 1625 Weltumrundungen.

WIRTSCHAFTSVERKEHR



240.000 Wege

werden in der Region jeden Tag durch LKW zurückgelegt

Ein Drittel

davon ist Transitverkehr

7 Mio. km

fahren LKW in der Region täglich.



45%

davon sind dem Transitverkehr zuzurechnen.

300 Güterzüge

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

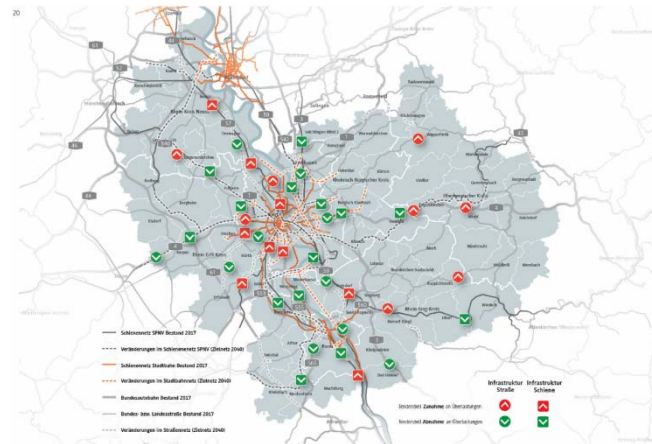
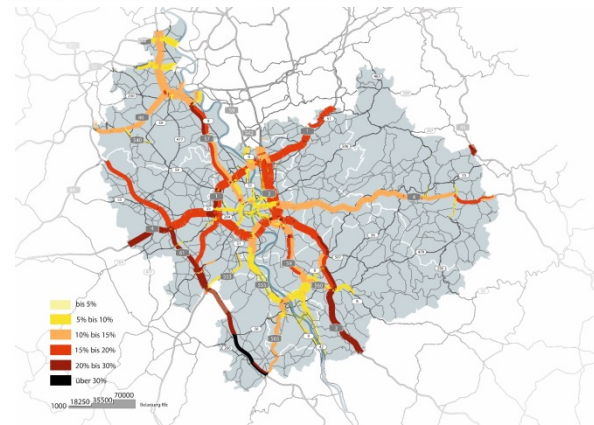


Abbildung der Wirkungseffekte für das Jahr 2040
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Analysen





Bereisung der Region mit den Planungsteams
27./28. September 2017



ETAPPENZIEL 3 HANDOUT

- > Entwurf: Strukturkonzept 2040+
- > Thematische Teilstrategien



Etappenziel 3
Neuss, 07. Mai 2019



② Darstellung von Siedlungsraum G/E/Gi
Landschaftsraum zu sehen, einsehbar,
aber nicht die Sichtlinien aus dem
Bogen: Analog, aber andere Teile
③ Entwicklungsraum, Entwicklungs-
raum analog zum Raum, der sich
aus der anderen Karte zeigt

④ Der Gesamtraum
Wohnsiedlungsraum fehlt
die Trasse

⑤ Frage: Soll der Raum
Wohnsiedlungsraum, so tief
gehen oder besser
auf Höhe der A4
enden?

Siedlungs-
raum

Selbstpraktikum

HIGHLINER
PAPER • COPY • FAX
www.otto-office.com
OTTO
OFFICE

TEILKONZEPT SIEDLUNG UND
ZENTREN
Abbildung 11.1.2.2018
Siedlung (Wohnort)
Gewerbe / Industrie

PUL

WV

LEV

Transferkonferenz

„Transferkonferenz Agglomerationskonzept“

- 23. September 2019 im Maternushaus, Köln
- 360 regionale Akteure und Gäste
- Präsentation der Endergebnisse, Information der regionalen Akteure und der Politik
- Diskussion und Reflektion des Instruments „Agglomerationskonzept“
- Auftakt für die Kommunikation in die Region (“Roadshow“)
- Ausblick auf das Agglomerationsprogramm







Strukturbild 2040+

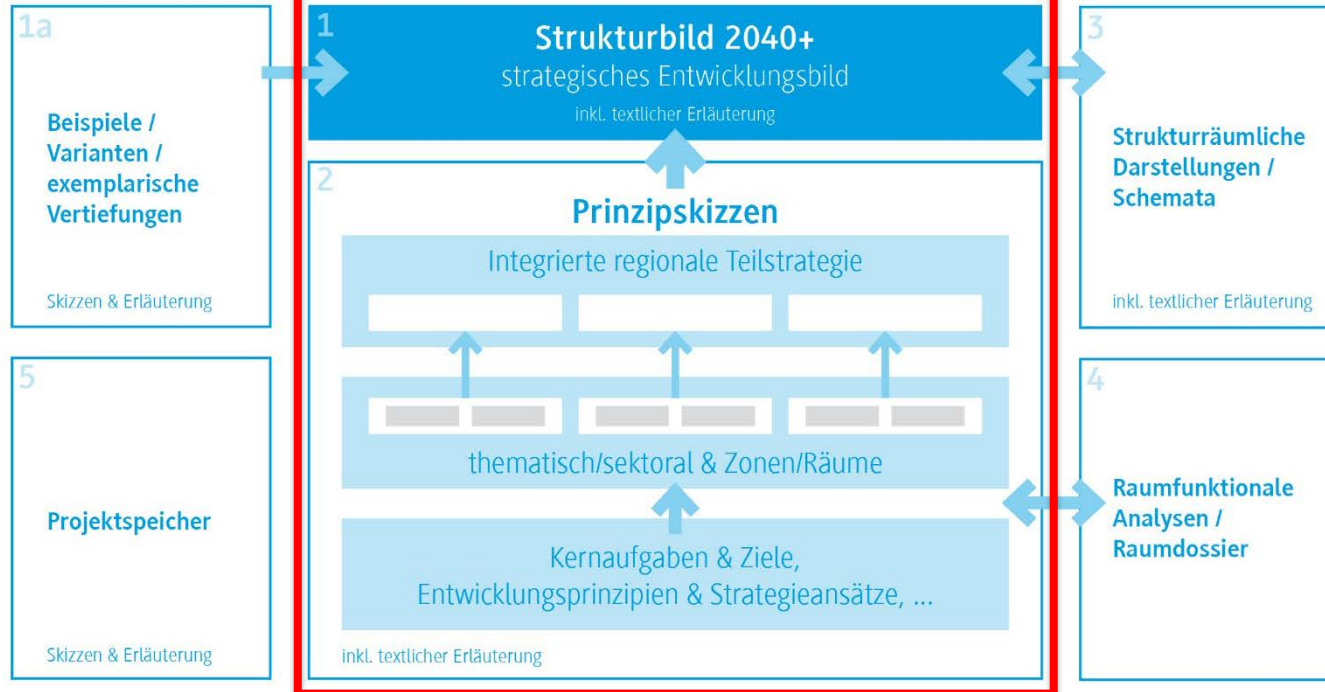
Region in Balance





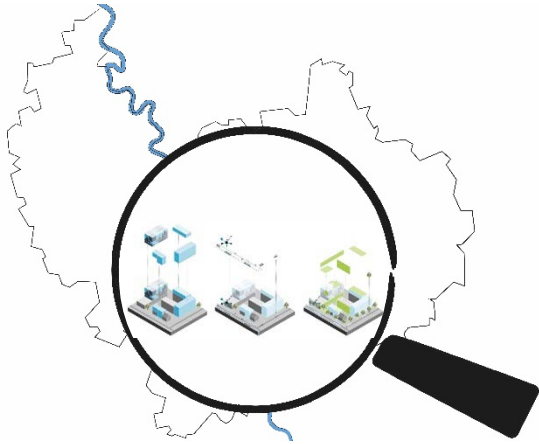
Konzeptaufbau

PRODUKTE

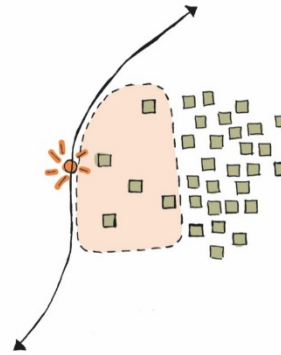


Entwicklungsprinzipien

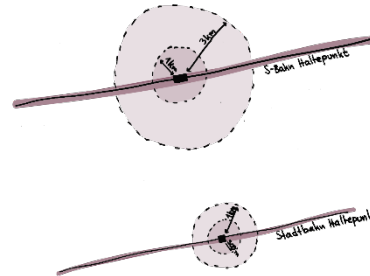
Bsp. Prinzipsskizzen für
die Siedlungsentwicklung
(Auswahl)



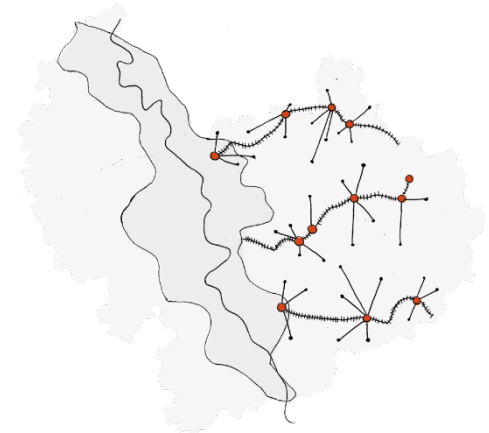
3fache Innenentwicklung



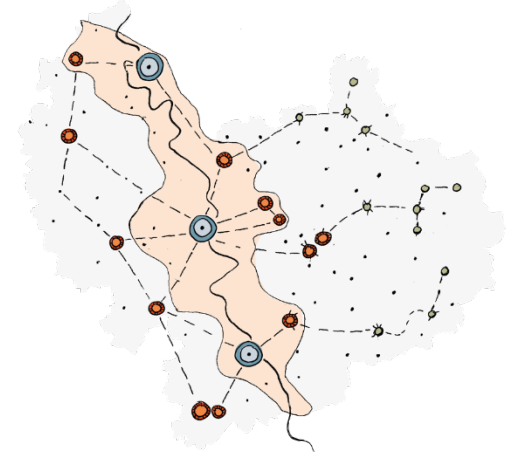
Nachverdichtung
in Bereichen guter Erreichbarkeit



Transportorientierte Entwicklung



Raumgemeinschaften



Polyzentrale Region

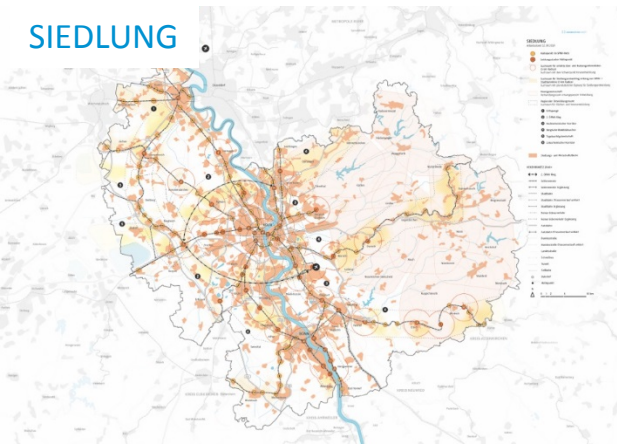
Köln, 27. September 2019



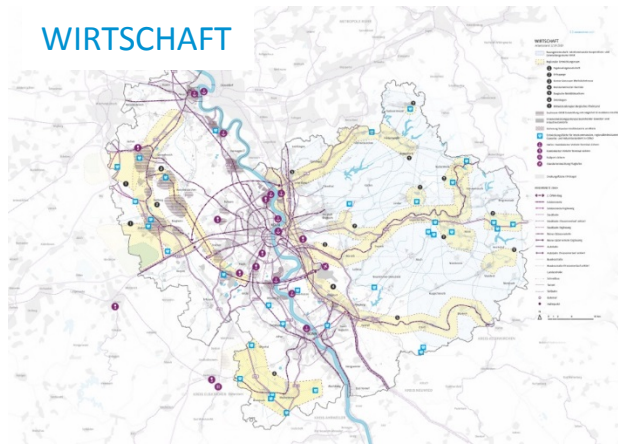
Regionale Teilstrategien des Konzeptes

[] AGGLOMERATIONS-KONZEPT

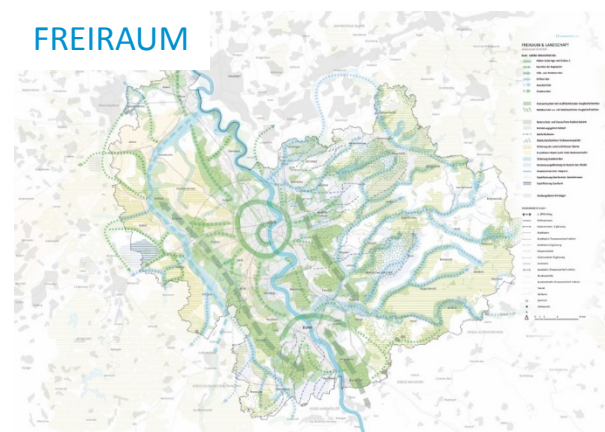
SIEDLUNG



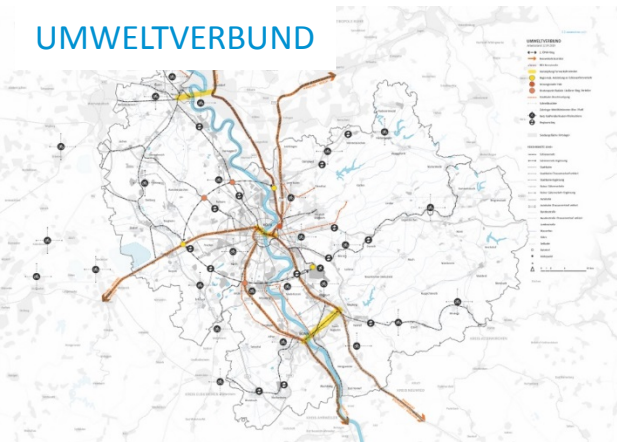
WIRTSCHAFT



FREIRAUM



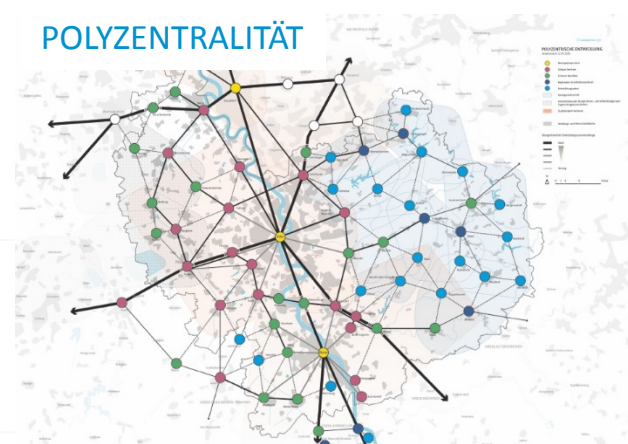
UMWELTVERBUND



MIV / WIRTSCHAFTSVERKEHR



POLYZENTRALITÄT



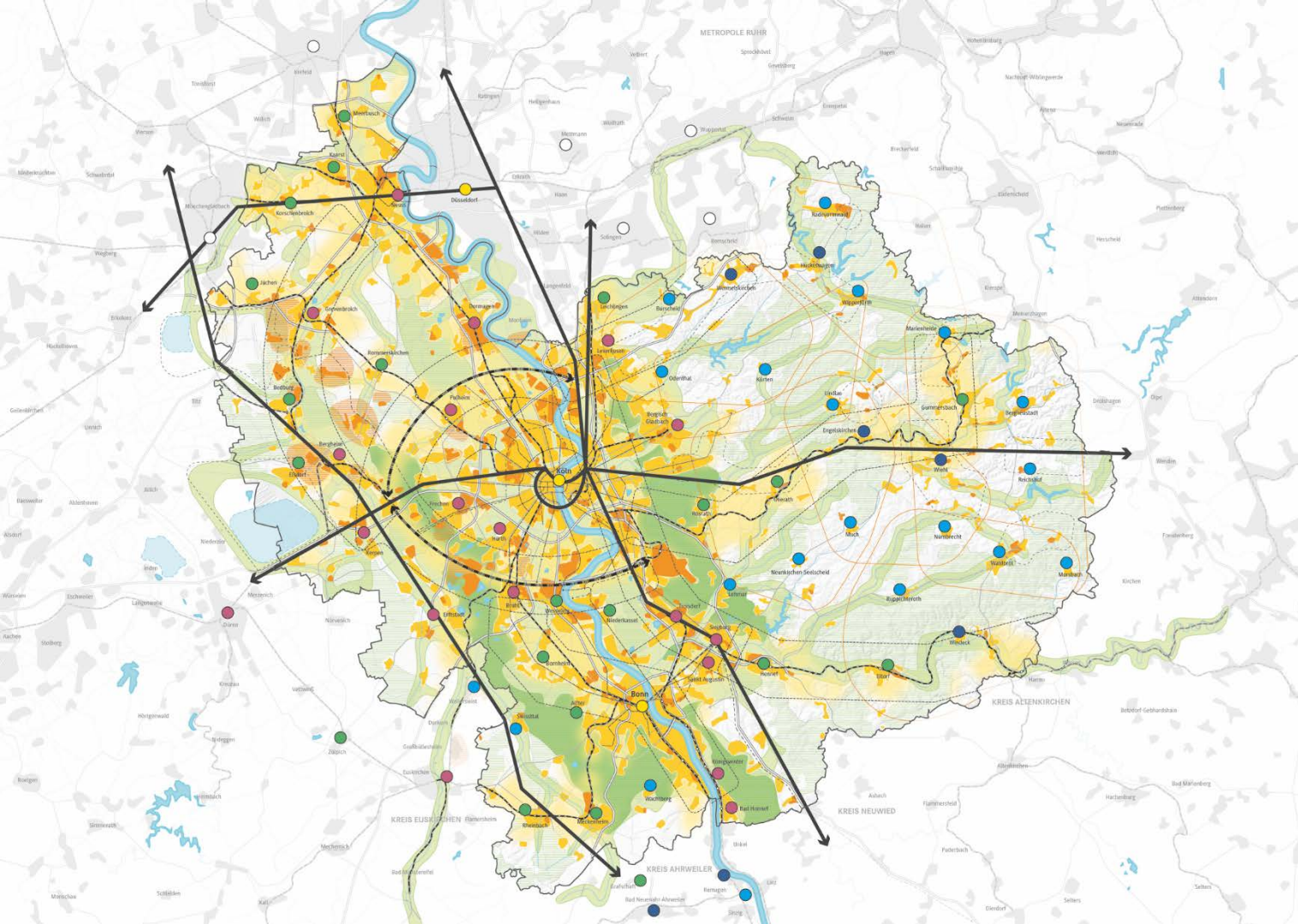
STRUKTURBILD

23.09.2019

- Regionales Freiraumnetz
- Waldkorridor
- Unzerschnittene Räume
- Regionales Gewässernetz
- Seenland
- Siedlungsfläche (Ortslage)
- Industrie- und Gewerbefläche
- Suchraum Siedlungsflächen
- Suchraum GÜGE Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
- Regionale Entwicklungsräume
- Raumgemeinschaften
- Hauptverkehrsachse
- Metropolitane Kern
- Urbane Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklunganker

VEKEHRNETZ 2040+

- 2. ÖPNV-Ring
- Schiennetz
- Schiennetz 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
- 0 1 2 5 10 km





AGGLOMERATIONSKONZEPT

- EINE EINORDNUNG

Das Agglomerationskonzept

- beinhaltet ein **räumliches Zielbild** für eine, zwischen den unterschiedlichen Raumannsprüchen und Teilräumen der Region ausbalancierte Entwicklung der Region **im Zeithorizont bis 2040+**,
 - ist ein **perspektivisches, regionales und informelles Fachkonzept**,
 - geht es in seinen Inhalten **stellenweise bewusst und deutlich über** bisherige Planungen und Konzepte der Region hinaus.
 - Die **regionale Maßstäblichkeit** erfordert zugleich eine Konzentration auf diejenigen Inhalte und Aussagen, die auf der **Maßstabsebene Region** für die raumstrukturelle Entwicklung besonders **relevant** erscheinen.
-

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 **bleibt unberührt**.
 - **bildet bewusst nicht die Gesamtsumme aller aktuellen Planungen und Konzepte** sowie planungspolitischen Zielvorstellungen auf der kommunalen und regionalen Ebene **ab**. Es zeigt vielmehr mutige und zugleich fachlich belastbare Annahmen und Positionen für die mittelfristige Entwicklung auf.
-

ZIEL DES KONZEPTS:

Der gute Raumzustand

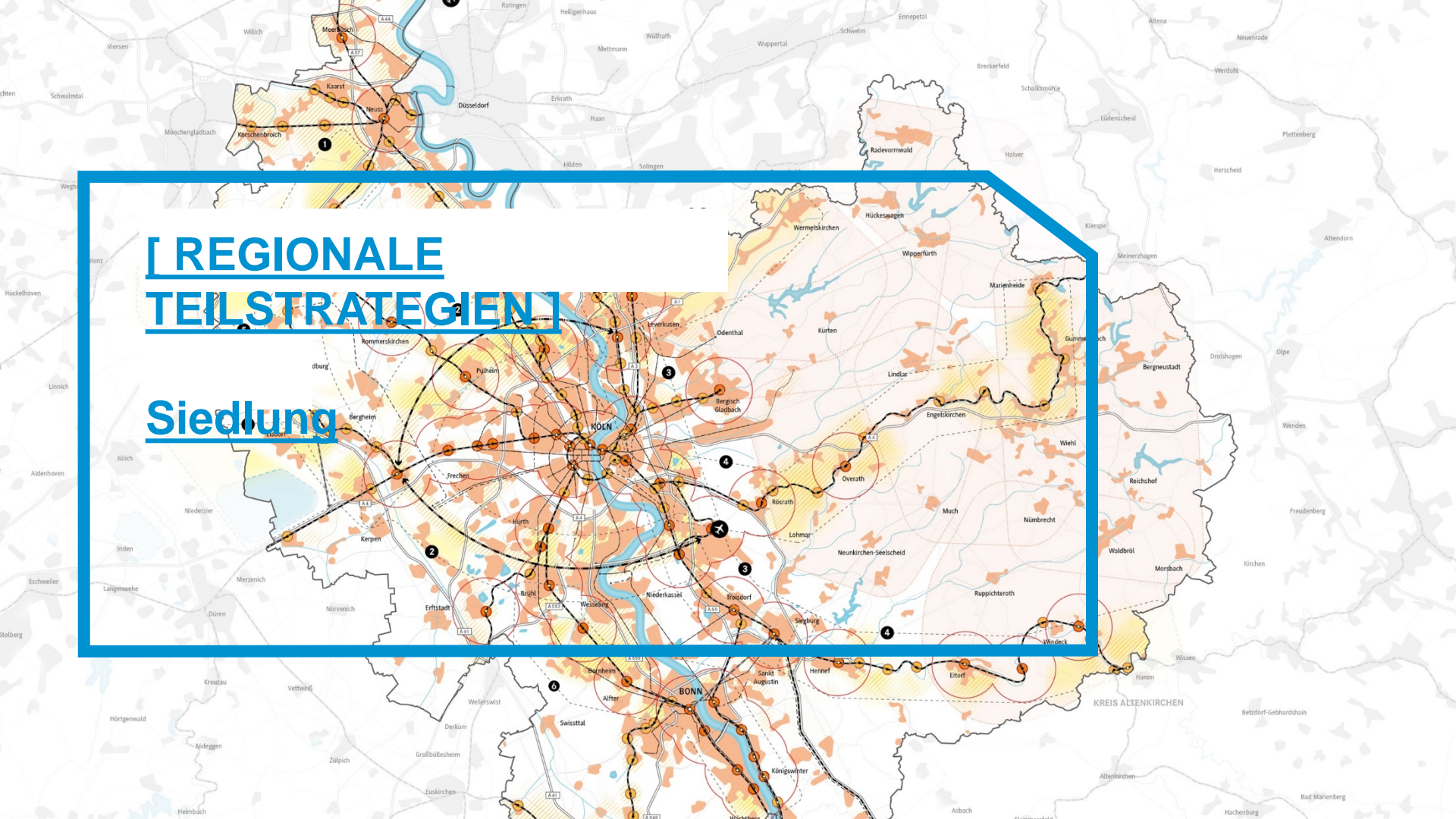
[DER GUTE RAUMZUSTAND]

Entwicklungsfähigkeit der Region
Attraktivität des Wirtschaftsstandorts
Hohe Lebensqualität in der Region

- Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen
- Ermöglichung einer nachhaltigen und regional ausgewogenen Siedlungsentwicklung
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit
- Sicherung der Mobilität in der Region
- Stärkung des Zusammenhalts und der Zusammenarbeit der Region

[REGIONALE TEILSTRATEGIEN]

Siedlung



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, insb. mit dem Umweltverbund
- Aktivierung regionaler Entwicklungsräume und Standorte mit herausragender Anbindung / Erreichbarkeit, Lagequalität und / oder Flächenverfügbarkeit
- Entwicklungsperspektiven bzw. Stabilisierung der eher ländlich geprägten Räume schaffen
- Kleinteilige Funktionsmischung von Wohnen und Arbeiten, Versorgung/Handel und Freizeit im Bestand und bei Neubau realisieren
- Siedlungserweiterungen raumverträglich gestalten



**Transportorientierte
Siedlungsentwicklung**



**Fokussierung, Priorisierung und
Verdichtung von Entwicklung an
leistungsstarken SPNV-
Haltepunkten**



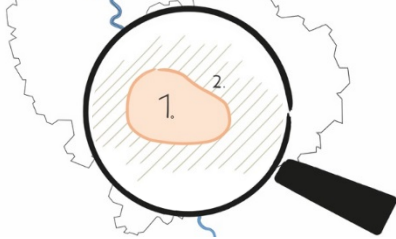
Raumgemeinschaften



Regionale Entwicklungsräume



**Vorrang Innenentwicklung vor
Außenentwicklung**



3-fache Innenentwicklung

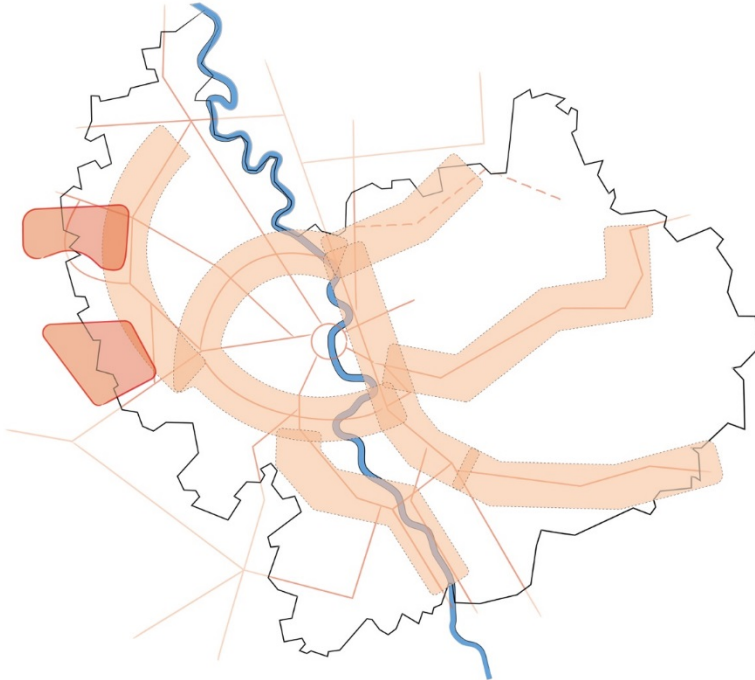


Funktionsmischung und Flexibilisierung



Regionale Entwicklungsräume:

- **Tagebaufolgelandschaften** im Rheinischen Revier als Suchräume für regionalbedeutsame Siedlungsentwicklungen
- **Entwicklungsraum „2. ÖPNV-Ring“**: perspektivischer Suchraum für Urbane Entwicklungen im Linksrheinischen Umland von Köln
- **Rechtsrheinischer Korridor**: zwischen Siegburg und Leverkusen als Suchraum für Urbanisierung/urbane Entwicklungen
- **Bergische Mobilitätsachsen** (Siegtalstrecke, RB25/A4, A1/Balkantrasse) mit leistungsfähigen Zubringern als Suchräume für weitere Entwicklung im Bergischen RheinLand
- **Erftspange** als Suchraum für weitere Entwicklung
- **Linksrheinischer Korridor** als Suchraum für weitere Entwicklung



SIEDLUNG

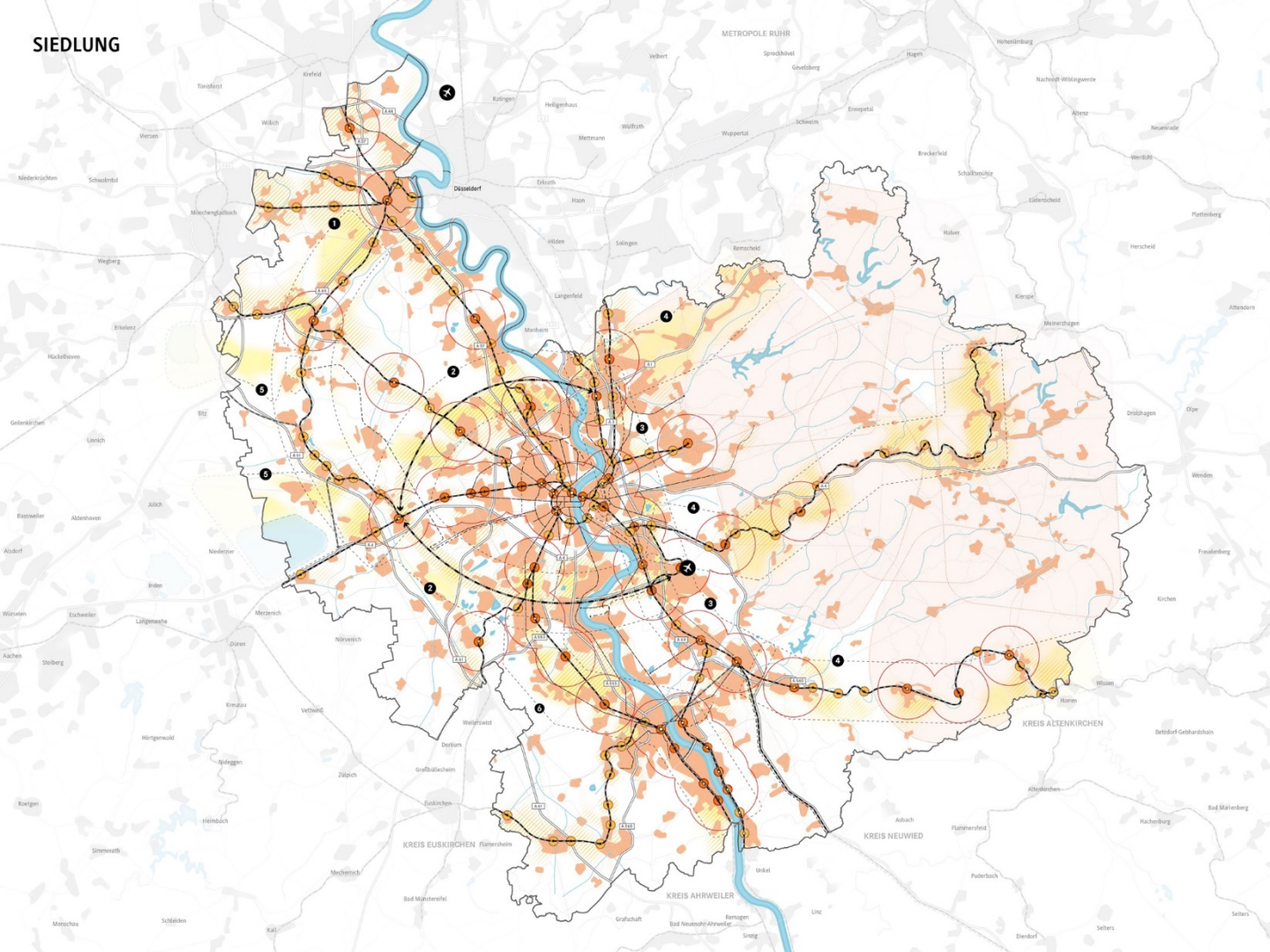
SIEDLUNG

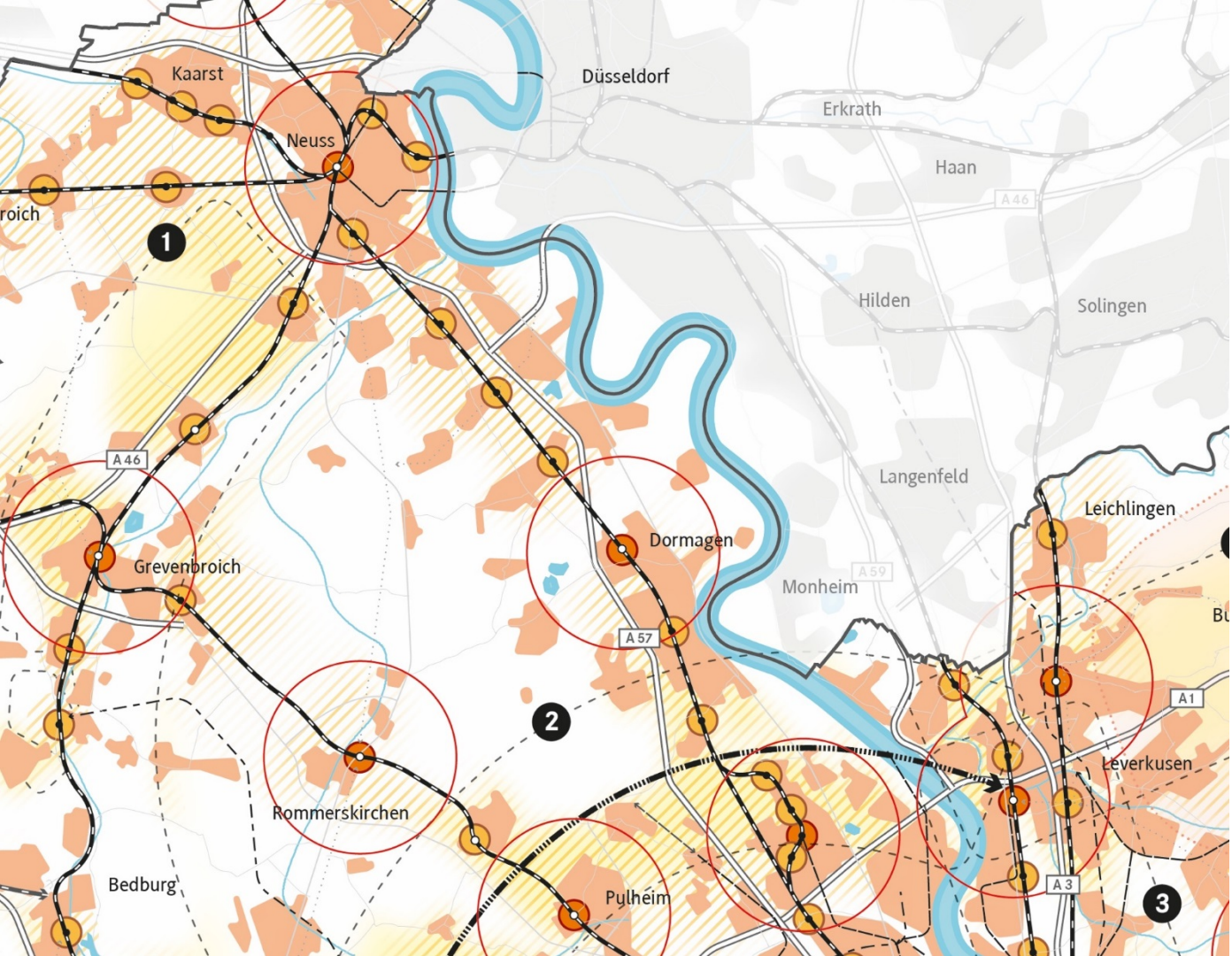
Arbeitsstand 12.09.2019

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

VEKEHRSNETZ 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





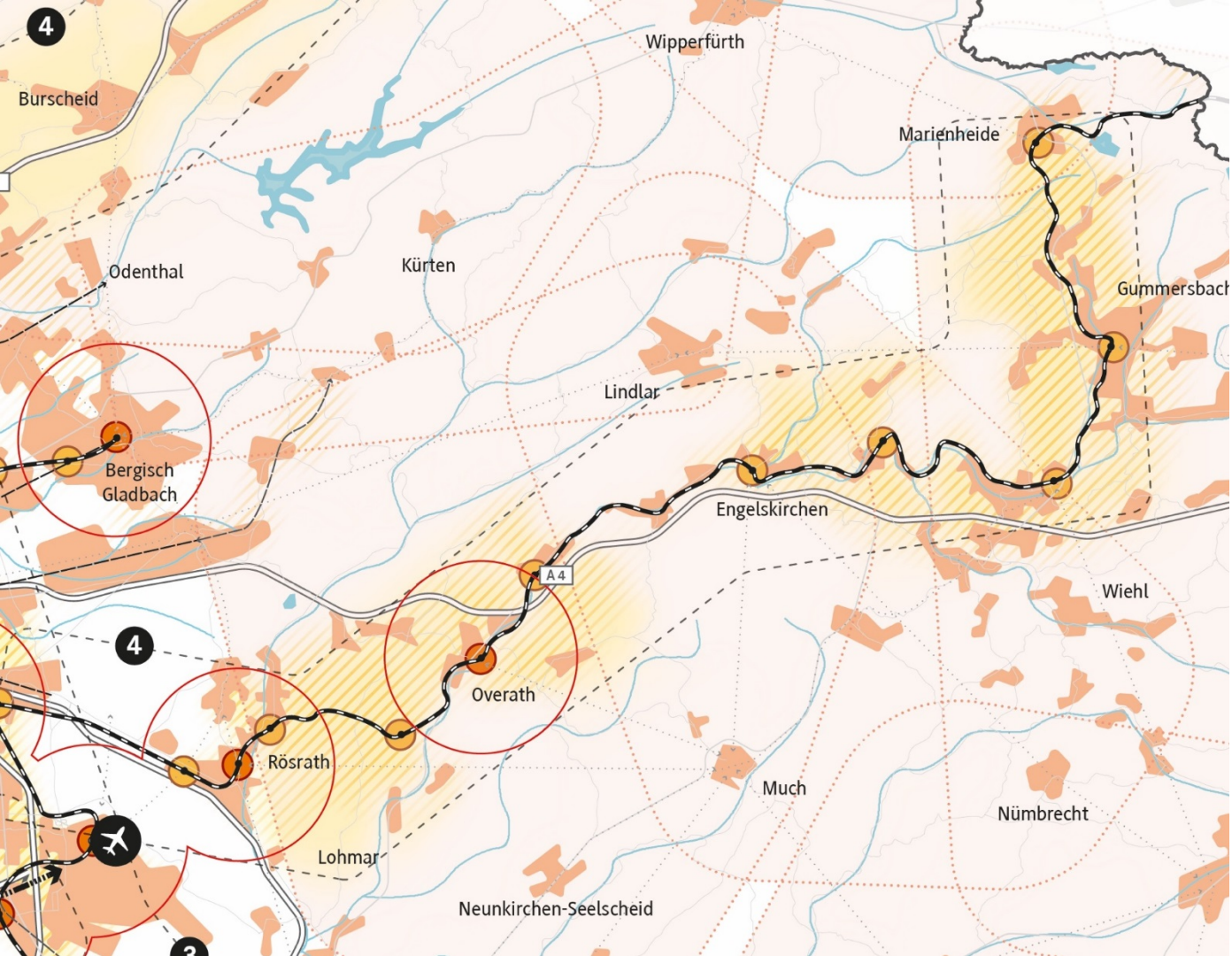
SIEDLUNG

Arbeitsstand 12.09.2019

- 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
- Siedlungs- und Wirtschaftsfläche

VEKEHRSNETZ 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







SIEDLUNG

Arbeitsstand 12.09.2019

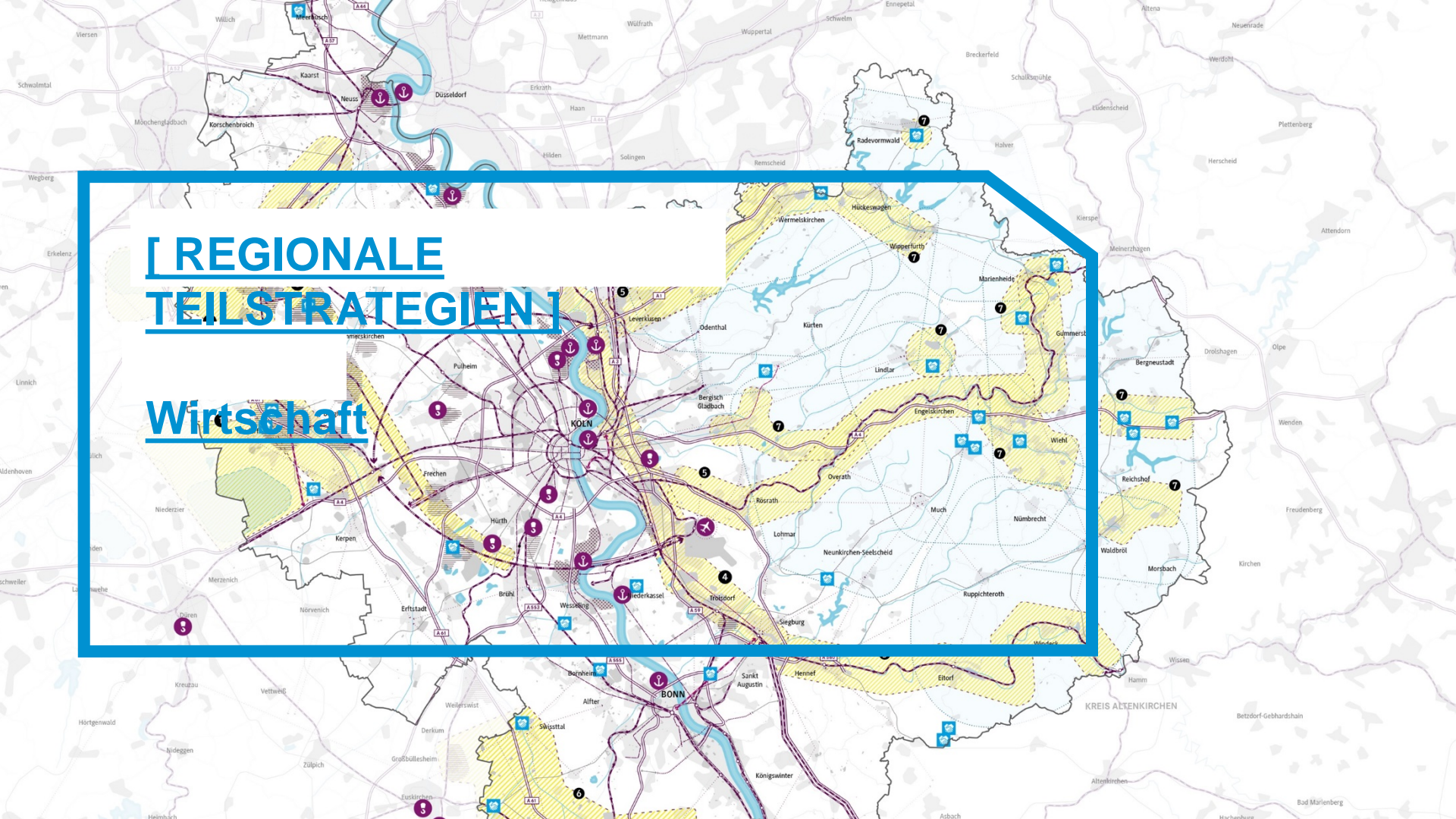
-  Haltepunkt im SPNV-Netz
-  Leistungsstarker Haltepunkt
-  Suchraum für erhöhte Bau- und Nutzungsintensitäten (3 km Radius)
Suchraum mit dem Schwerpunkt Innenentwicklung
-  Suchraum für Siedlungsentwicklung entlang von SPNV- / Stadtbahnlinie (3 km Radius)
Suchraum mit grundsätzlicher Eignung für Siedlungsentwicklung
-  Raumgemeinschaft
Verhandlungsraum ortsangepasster Entwicklung
-  Regionaler Entwicklungsraum:
Suchraum für Flächen- und Innenentwicklung
-  1. Erftspange
-  2. ÖPNV-Ring
-  3. Rechtsrheinischer Korridor
-  4. Bergische Mobilitätsachse
-  5. Tagebaufolgelandschaft
-  6. Linksrheinischer Korridor
-  Siedlungs- und Wirtschaftsfläche

VEKEHRSNETZ 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

[REGIONALE TEILSTRATEGIEN]

Wirtschaft



Kernaufgaben und Ziele

- Schaffung von Entwicklungsperspektiven für die Industrie in allen Teilräumen der Region
- Wachstum in der Region raumverträglich und flächensparend gestalten
- Hebung von Flächenpotenzialen durch Optimierung im Bestand, Konversion und neue Flächenausweisungen
- Schaffung von Flächenpotenzialen für endogene Entwicklung des Industriebestands
- Raumverträgliche Anordnung neuer großmaßstäblicher Entwicklungsflächen
- Erhöhung der Flächenproduktivität/-ausnutzung auf bestehenden und neuen Gewerbe- und Industrieflächen
- Verknüpfung von Flächen- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Gute Erreichbarkeit möglichst mit dem Umweltverbund

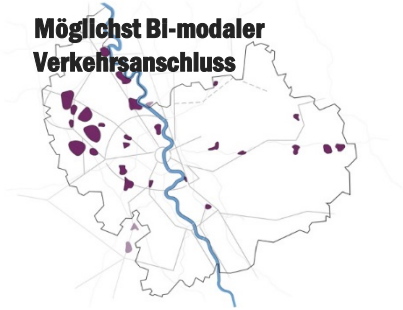


Kernaufgaben und Ziele

- Interkommunale Zusammenarbeit bei der Flächenentwicklung fördern
- (Teil-)Regionale Abstimmung, Arbeitsteilung und Profilierung bei regionalbedeutsamen Standortentwicklungen
- Sicherung und Ausbau der bestehenden Logistikterminals und Umschlagshäfen
- 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



**Möglichst BI-modaler
Verkehrsanschluss**



Großindustrie am Rhein



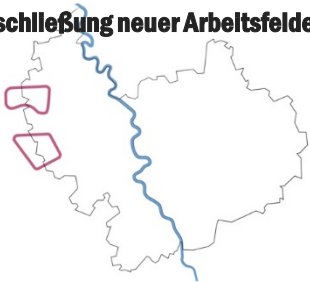
**Interkommunale
regionalbedeutsame Industrie-
und Gewerbestandorte**



Raumgemeinschaften



Erschließung neuer Arbeitsfelder



Regionale Entwicklungsräume



**Steigerung der Flächenproduktivität in
bestehenden Gebieten und bei
Neuausweisungen**



WIRTSCHAFT

WIRTSCHAFT

Arbeitsstand 12.09.2019

— Raumgemeinschaft: interkommunale Kooperations- und Entwicklungsräume GÜGE

— Regionaler Entwicklungsraum

- 1 Tagebaufolgelandschaft
- 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

— Entwicklungsfäche für interkommunalen, regionalbedeutsamen Gewerbe- und Industriestandort (>=10ha)

— Hafen / Kombierter Verkehr-Terminal sichern

— Kombierter Verkehr-Terminal sichern

— Railport sichern

— Standortentwicklung Flughafen

— Siedlungsfläche (Ortslage)

VERKEHRSNETZ 2040+

— 2. ÖPNV-Ring

— Schienennetz

— Schienennetz Ergänzung

— Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)

— Stadtbahn Ergänzung

— Reiner Güterverkehr

— Reiner Güterverkehr Ergänzung

— Autobahn

— Autobahn (Trassenverlauf unklar)

— Bundesstraße

— Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)

— Landesstraße

— Schnellbus

— Tunnel

— Seilbahn

— Bahnhof

— Haltepunkt

—

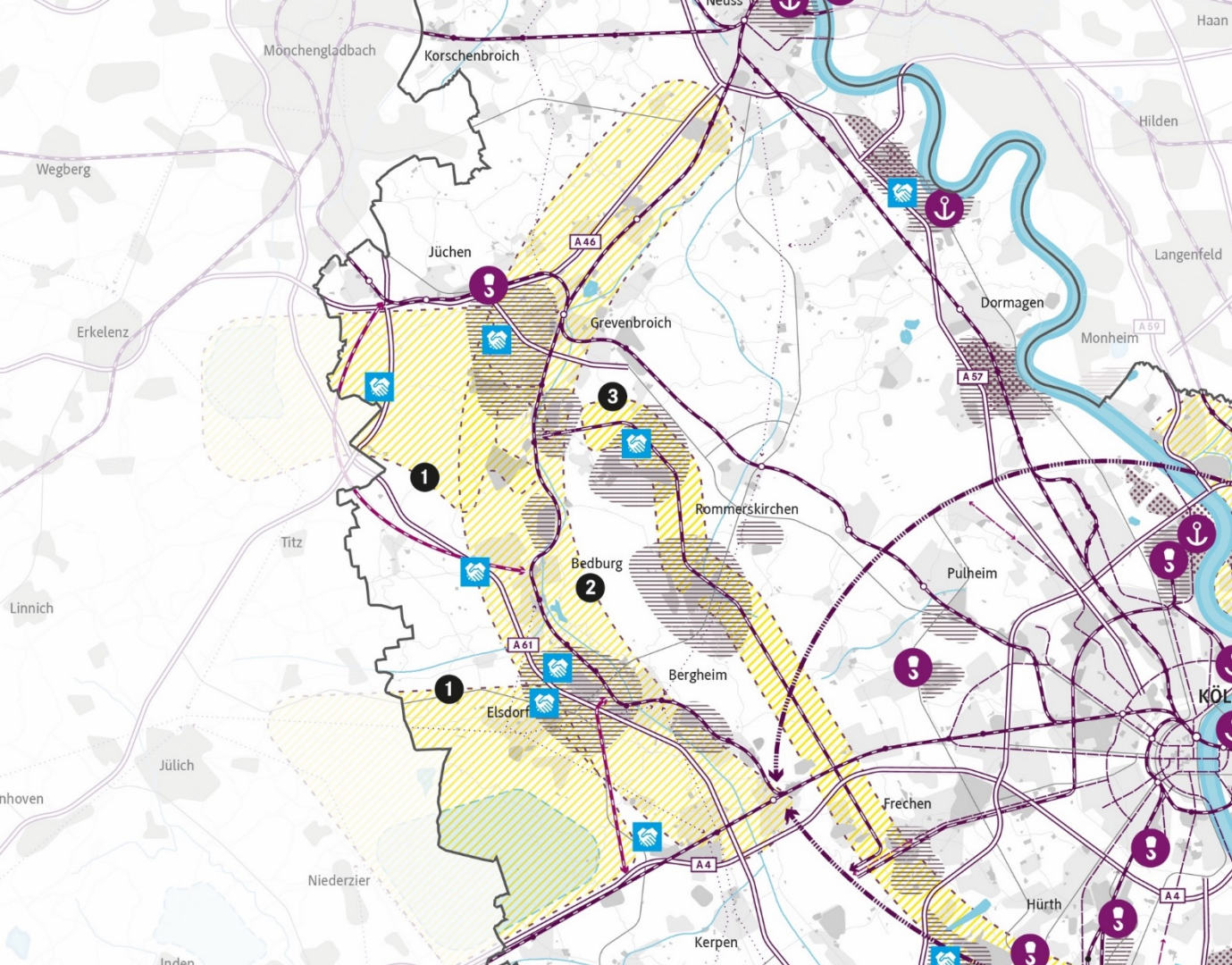
—

—

—

—





WIRTSCHAFT

Arbeitsstand 12.09.2019

Raumbereich: interkommunale Kooperations- und Entwicklungsräume GÜGE

Regionaler Entwicklungsraum

- 1 Tagebaufolgelandschaft
- 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

Entwicklungspotenzial für interkommunalen, regionalbedeutsamen Gewerbe- und Industriestandort (>10ha)

Hafen / Kombierter Verkehr-Terminal sichern

Kombierter Verkehr-Terminal sichern

Railport sichern

Standortentwicklung Flughafen

Siedlungsfläche (Ortslage)

VERKEHRSNETZ 2040+

2. ÖPNV-Ring

Schienennetz

Schienennetz Ergänzung

Stadtbahn

Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)

Stadtbahn Ergänzung

Reiner Güterverkehr

Reiner Güterverkehr Ergänzung

Autobahn

Autobahn (Trassenverlauf unklar)

Bundesstraße

Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)

Landesstraße

Schnellbus

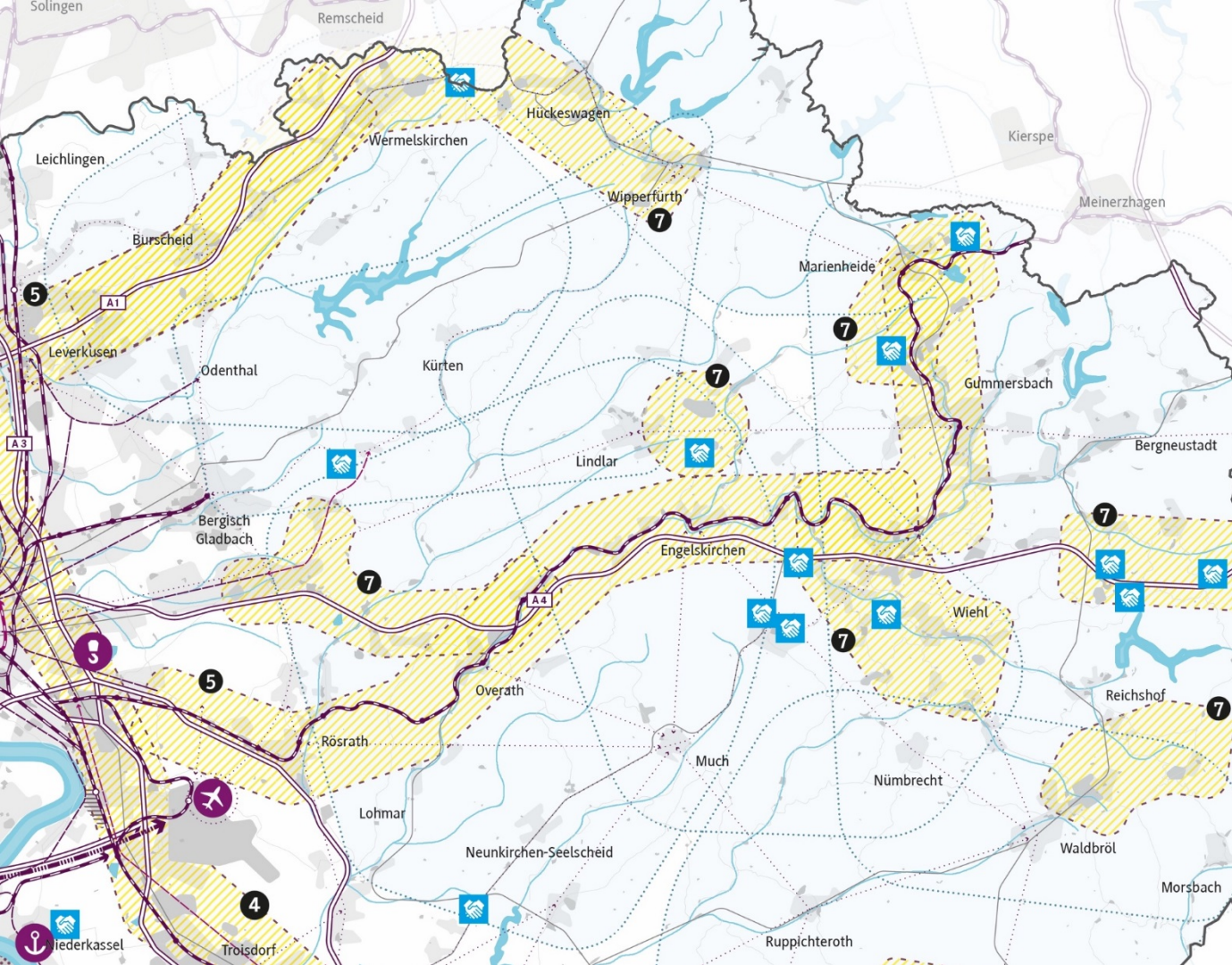
Tunnel

Seilbahn

Bahnhof

Haltepunkt

N
0 1 2 5 10 km



WIRTSCHAFT

Arbeitsstand 12.09.2019

— Raumgemeinschaft: interkommunale Kooperations- und Entwicklungsräume GÜGE

— Regionaler Entwicklungsraum

- 1 Tagebaufolgelandschaft
- 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

— Entwicklungspotenzial für interkommunalen, regionalbedeutsamen Gewerbe- und Industriestandort (>10ha)

— Hafen / Kombierter Verkehr-Terminal sichern

— Kombierter Verkehr-Terminal sichern

— Railport sichern

— Standortentwicklung Flughafens

— Siedlungsfläche (Ortslage)

VERKEHRSNETZ 2040+

— 2. ÖPNV-Ring

— Schienennetz

— Schienennetz Ergänzung

— Stadtbahn

— Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)

— Stadtbahn Ergänzung

— Reiner Güterverkehr

— Reiner Güterverkehr Ergänzung

— Autobahn

— Autobahn (Trassenverlauf unklar)

— Bundesstraße

— Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)

— Landesstraße

— Schnellbus

— Tunnel

— Seilbahn

— Bahnhof

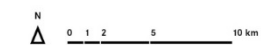
— Haltepunkt

—

—

—

—





The map displays the Cologne region with various administrative boundaries and geographical features. A central blue-bordered box highlights the 'REGIONALE TEILSTRATEGIEN' for 'Freiraum & Landschaft'. The map uses different colors and patterns to represent various land use zones: green for parks and green spaces, blue for water bodies, and yellow/orange for urban areas. Dashed lines indicate specific planning boundaries or corridors. The Rhine river is prominent, flowing through the center of the region. Major cities like Cologne (KÖLN) and Bonn are clearly marked. The map also shows surrounding regions like Kreis Altenkirchen and various smaller municipalities.

[REGIONALE TEILSTRATEGIEN]

Freiraum & Landschaft

Freiraum & Landschaft – Kernaufgaben und Ziele

Kernaufgaben und Ziele

- Sicherung und Vernetzung der regionalen Landschaftsräume, Fortschreibung und Umsetzung der bestehenden Freiraumkonzepte der Region, An- und Einbindung bedeutender Freiraumstrukturen außerhalb der Region
- Erhalt und Ausbau der Durchgängigkeit von Natur- und Kulturlandschaftsräumen, u.a. durch Verknüpfung der innerstädtischen Freiräume mit der Landschaft für die Frischluftversorgung und den Biotopverbund
- Lösung von Zielkonflikten zwischen Nachverdichtung, Wohnraum- und Wirtschaftsflächen- sowie der Verkehrsinfrastrukturentwicklung vor allem in den hoch verdichteten Lagen der Region und weitere Neulächeninanspruchnahmen
- Berücksichtigung der biologischen Vielfalt, Funktionen und der regionalen Identitäten von Landschaftsräumen
- Vorausschauende Anpassung an den Klimawandel und Stärkung der Resilienz

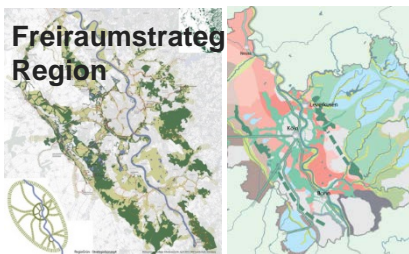


Freiraum & Landschaft – Kernaufgaben und Ziele

Kernaufgaben und Ziele

- Bewahrung der unzerschnittenen und verkehrsarmen Räume
- Vernetzung und Erhöhung der Erlebbarkeit wichtiger Erholungsräume
- Sicherung stadtnaher Freiräume und landwirtschaftlicher Flächen für die Produktion regionaler Lebensmittel
- Schaffung von Identitäten für die überformten Zwischenräume in der Rheinschiene und die Folgelandschaften von Tagebau oder Kiesabbau





**Klimawandel-
vorsorgestrategie**



**Unzerschnittene
Räume**



**NSG/FFH-Gebiete und
Überschwemmungsgebiete**



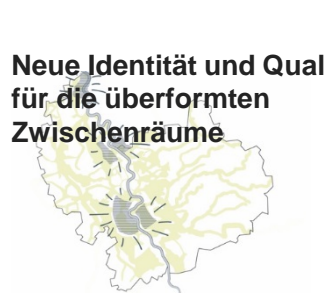
**Waldgürtel mit
Retentions-
und bioklimatischer
Ausgleichsfunktion**



**Kaltluftentstehungsgebiete
und Leitbahnen**



**Neue Identität und Qualität
für die überformten
Zwischenräume**



**Auenkorridore als Teil der
Blau-Grünen Infrastruktur**



**Regionale
Lebensmittelproduktion**



**An- und Einbindung der
bedeutenden Strukturen
außerhalb der Region**



**Multicodierung“ der
Freiräume**



FREIRAUM & LANDSCHAFT

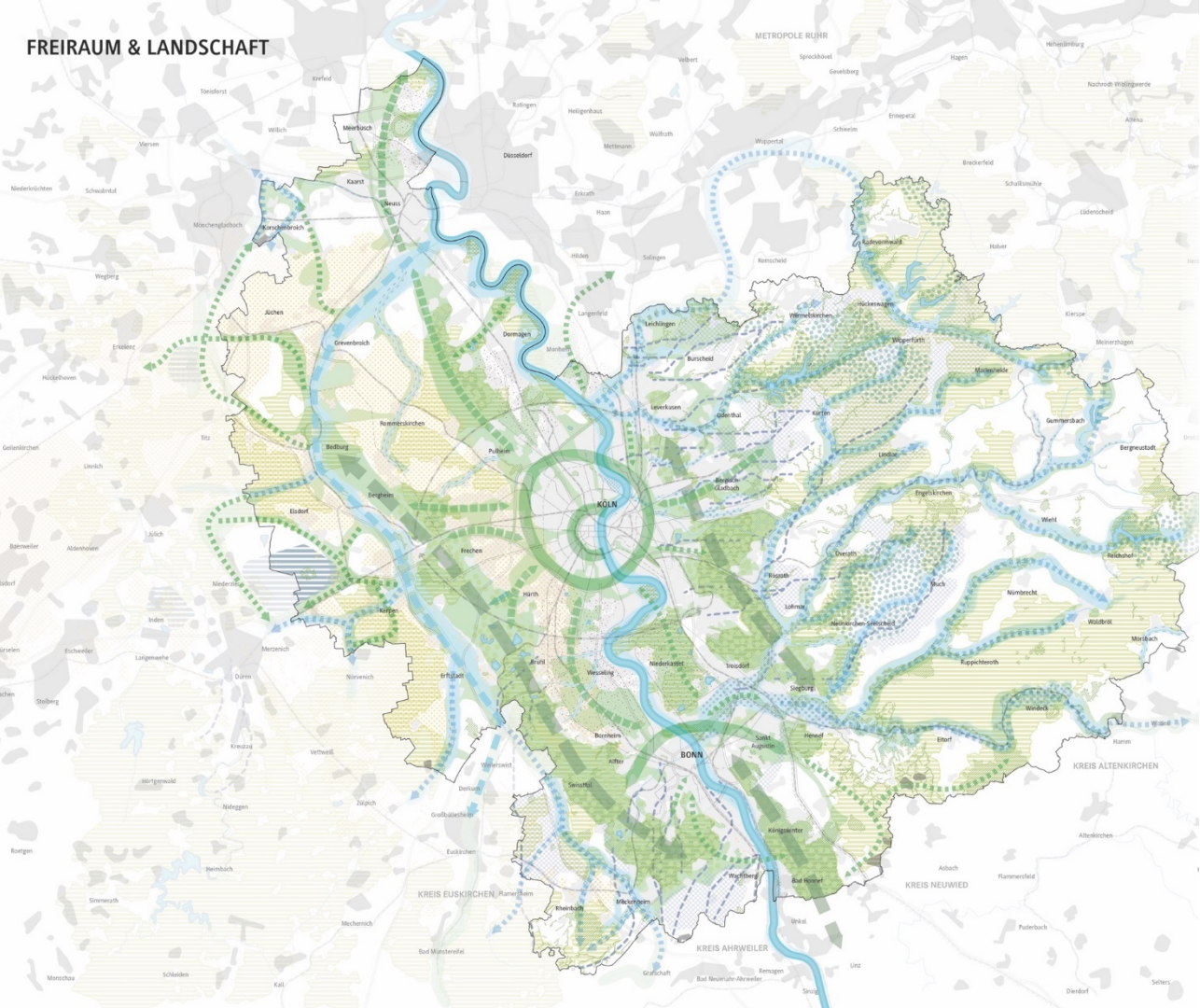
AGGLOMERATIONS-KONZEPT

FREIRAUM & LANDSCHAFT

Arbeitsstand 12.09.2019

BLAU - GRÜNE INFRASTRUKTUR:

- Kölner Grünringe und Grünes C
- Korridor des RegioGrün
- Ville- und Heidekorridor
- Erftkorridor
- Auenkorridor
- Grünkorridor
- Freiraumsystem mit multifunktionaler Ausgleichsfunktion
- Waldkorridor u.a. mit bioklimatischer Ausgleichsfunktion
- Naturschutz- und Fauna-Flora-Habitat-Gebiete
- Entstehungsgebiet Kaltluft
- Kaltluftleitbahn
- Waldschutzfunktion Trinkwasserqualität
- Sicherung der unzerschnittenen Räume
- Fruchtbare Boden (sehr hohe Bodenwertzahl)
- Sicherung Auenkorridor
- Hochwassergefährdung im Bereich des HQ100
- Gewässernetz inkl. Talsperre
- Qualifizierung überformter Zwischenraum
- Qualifizierung Seeland
- Siedlungsfläche (Ortslage)




FREIRAUM & LANDSCHAFT


Arbeitsstand 12.09.2019

BLAU - GRÜNE INFRASTRUKTUR:

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

 Freiraumsystem mit multifunktionaler Ausgleichsfunktion

 Waldkorridor u.a. mit bioklimatischer Ausgleichsfunktion

 Naturschutz- und Fauna-Flora-Habitat-Gebiete

 Entstehungsgebiet Kaltluft

 Kaltluftleitbahn


 Waldschutzfunktion Trinkwasserqualität


 Sicherung der unzerschnittenen Räume

 Fruchtbare Boden (sehr hohe Bodenwertzahl)

 Sicherung Auenkorridor

 Hochwassergefährdung im Bereich des HQ100

 Gewässernetz inkl. Talsperre

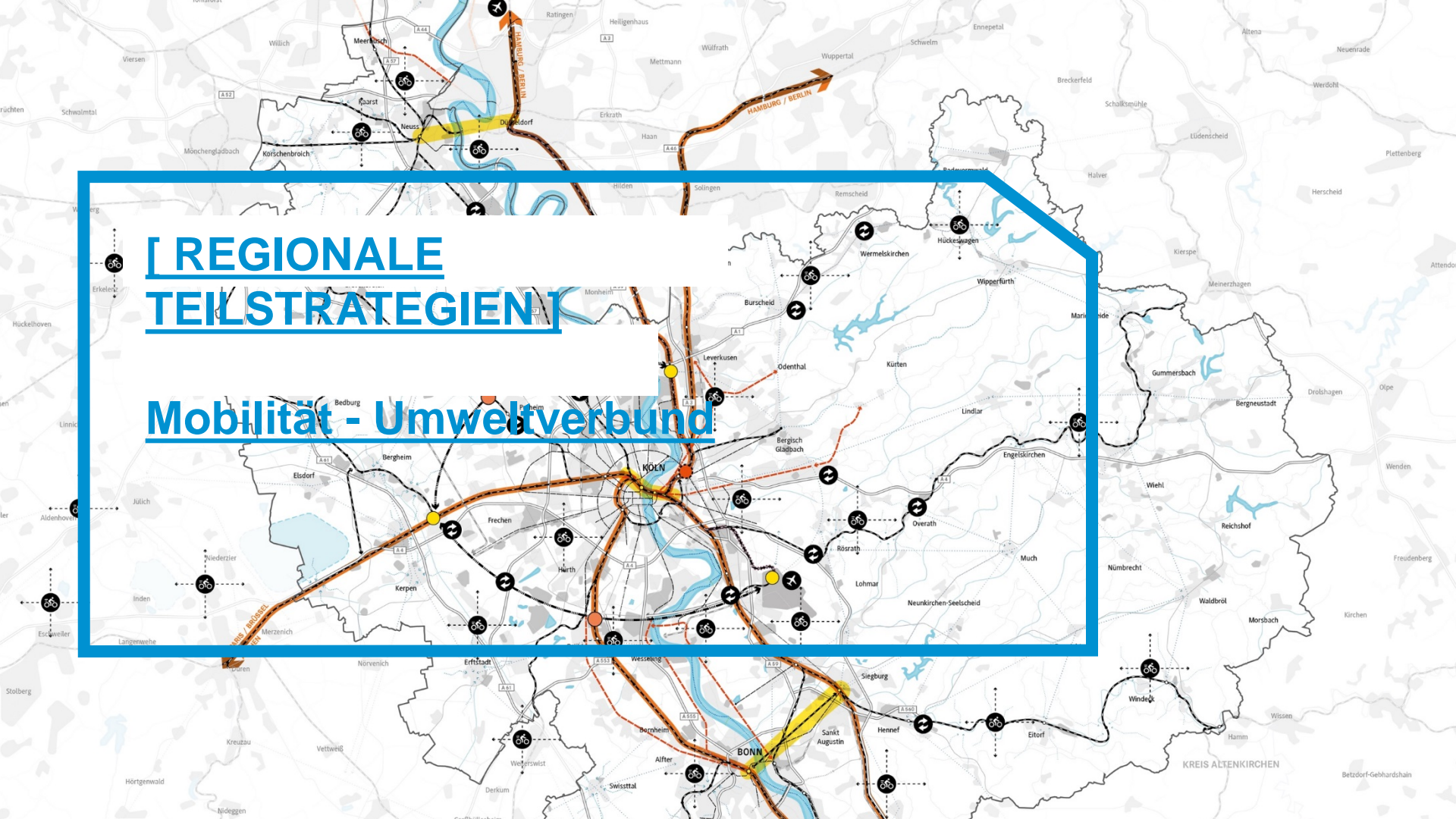
 Qualifizierung überformter Zwischenraum

 Qualifizierung Seeland

 Siedlungsfläche (Ortslage)



Mobilität - Umweltverbund



Kernaufgaben und Ziele

- Zukunftsfähiger **Erhalt** und **Ausbau des Umweltverbunds** bis in die **Stadtteile/Dörfer**
- **SPNV/ÖPNV-Knoten (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



Kernaufgaben und Ziele

- Arbeitsteilung im regionalen Netz zwischen **dichter Feinerschließung** und **schnellen regionalen** Verbindungen stärken
- **Erreichbarkeit** 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 zu den Ballungszentren
- RadPendlerRouten als „neue“ **Pendlerinfrastrukturen entwickeln**
- **Zubringerstrukturen zu Mobilitätsachsen** insbesondere im eher ländlich geprägten Raum herstellen



Zweiter ÖPNV-Ring



Intraregionaler Hub, Regio-Hubs und Knotenpunkte



Verknüpfung Stadtbahn/SPNV



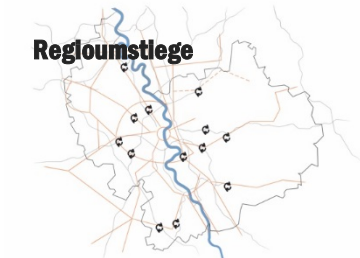
Beschleunigung von Stadtbahnverbindungen im Zentrenzulauf



Leistungsfähige Verknüpfungen



Regiounmstiege



Multimodale Querungen



Erweiterung des Schnellbusnetzes



Schaffung leistungsstarker SPNV-Zubringersysteme



Entwicklung Netz von RadPendlerRouten



Mobilstationen



Digitalisierung im Umweltverbund


















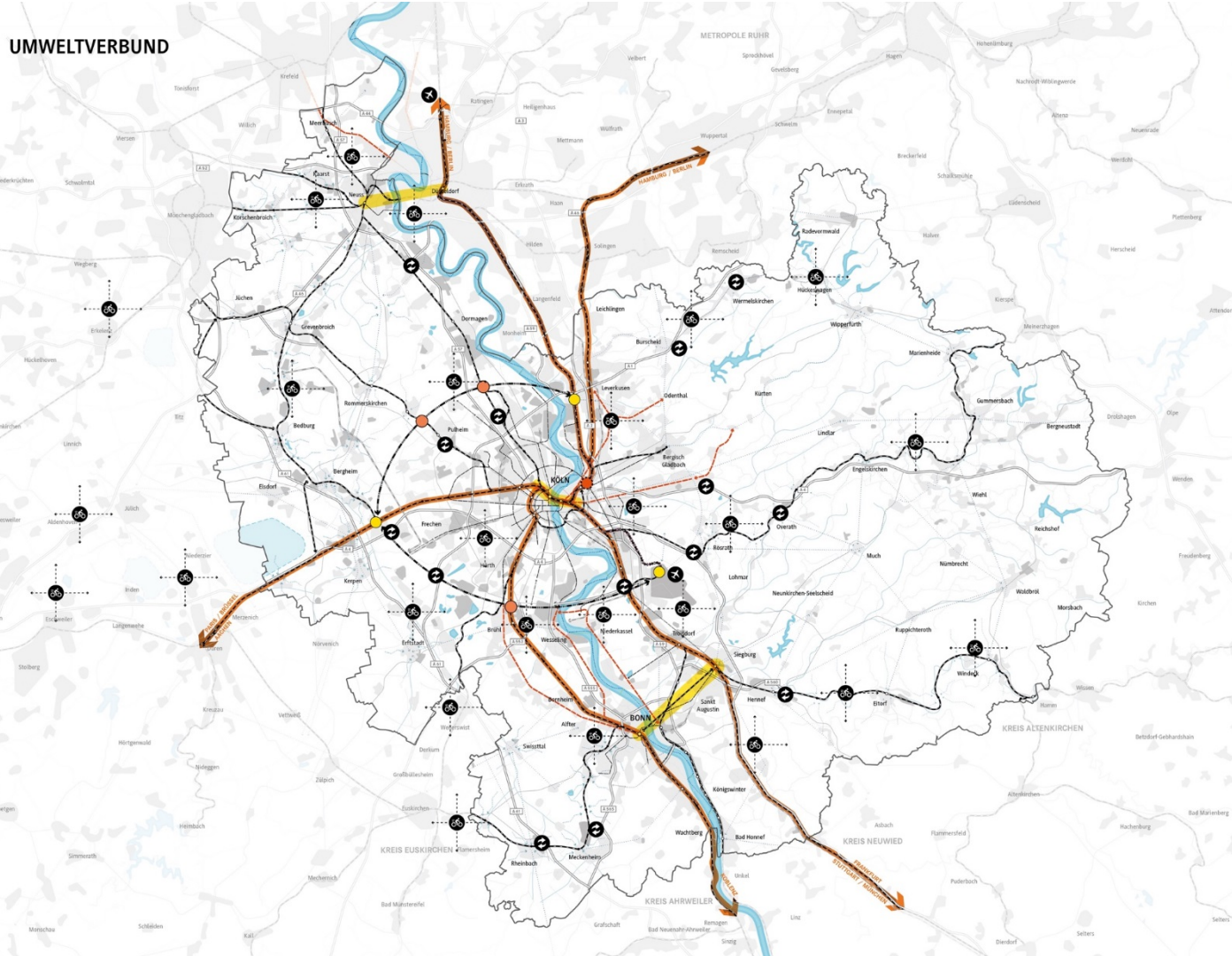
UMWELTVERBUND

Arbeitsstand 12.09.2019

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

VEKEHRSNETZ 2040+

-  Schiennetz
-  Schiennetz 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



















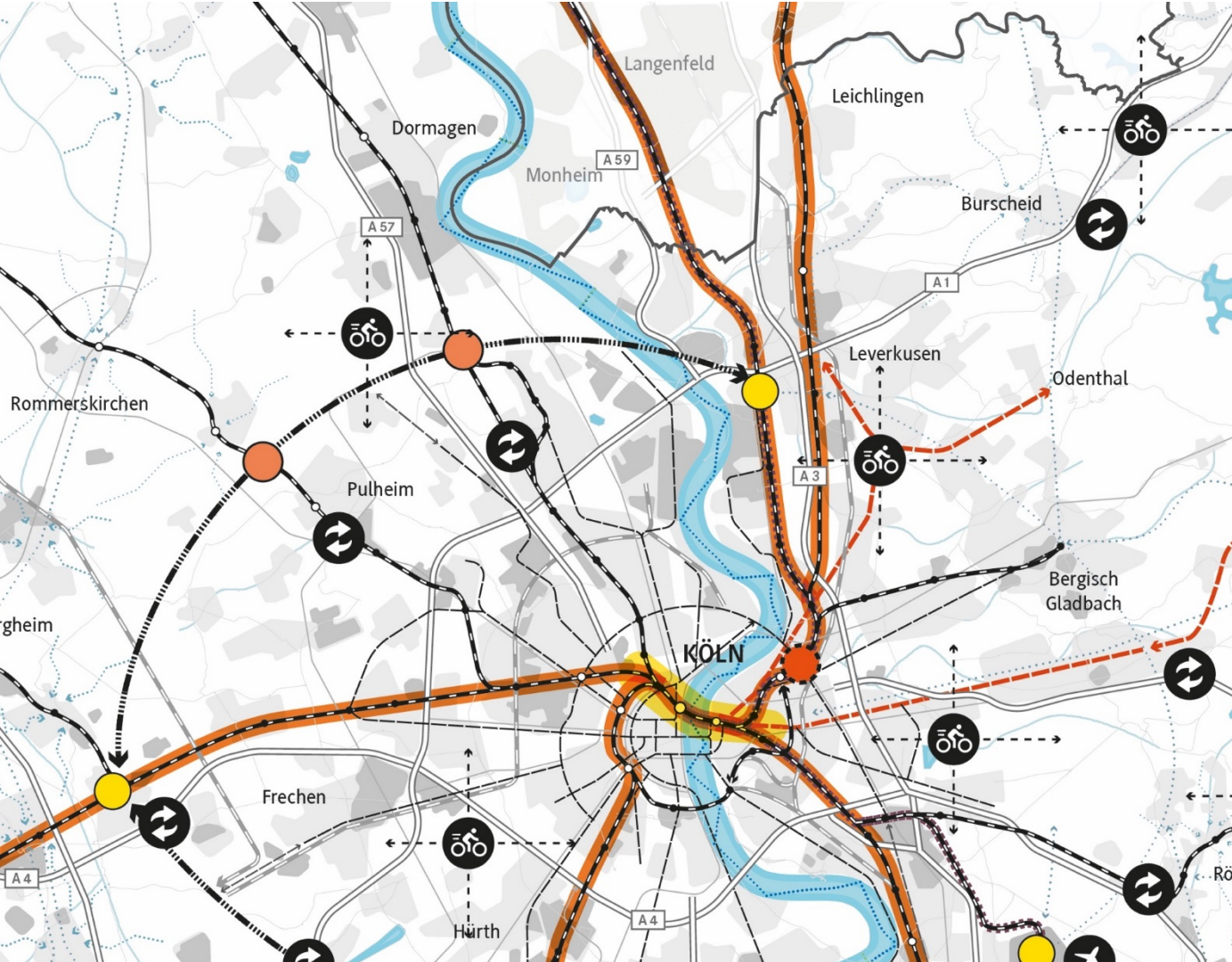
UMWELTVERBUND

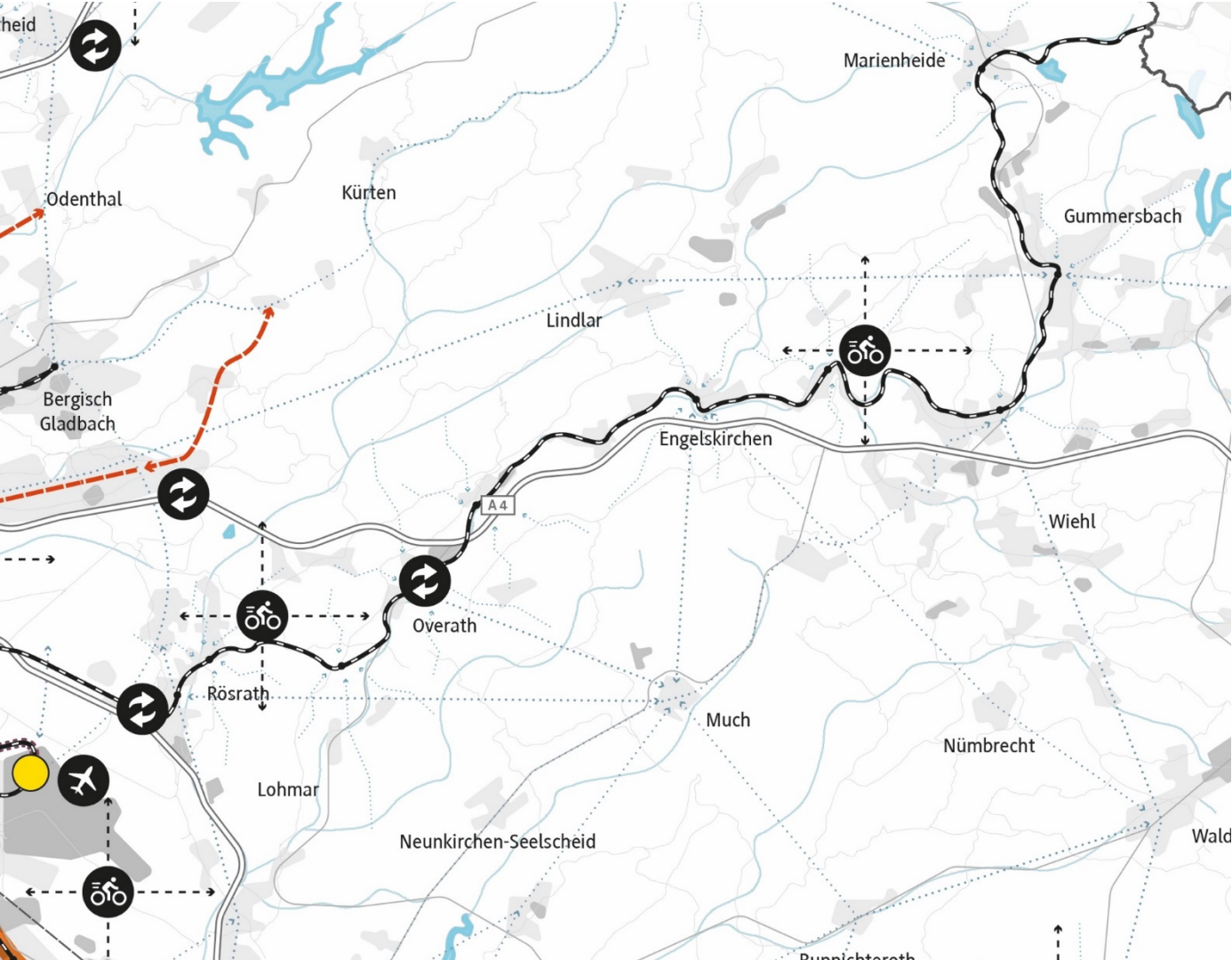
Arbeitsstand 12.09.2019

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

VEKEHRSNETZ 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





UMWELTVERBUND

Arbeitsstand 12.09.2019

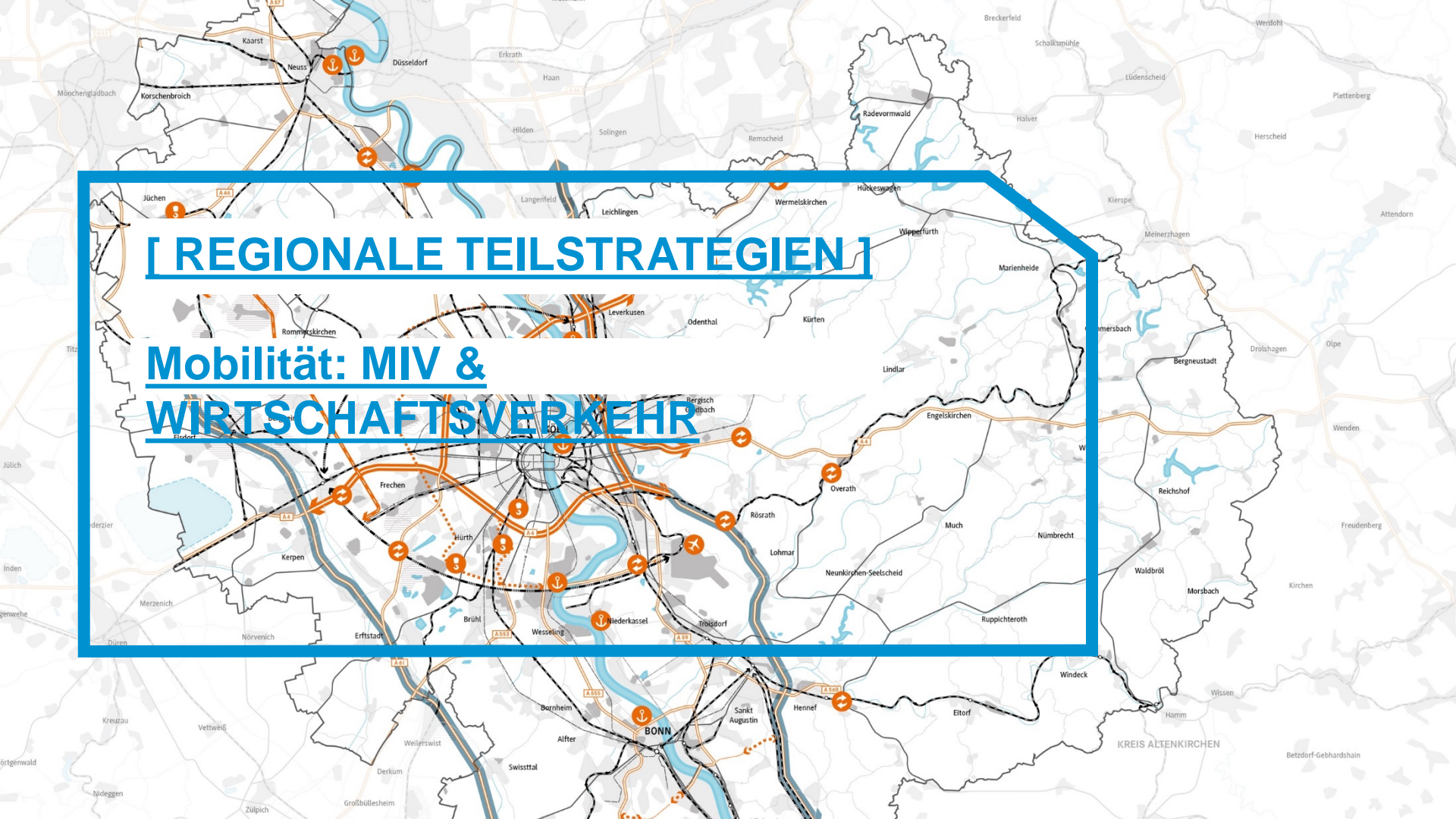
- 2. ÖPNV-Ring
- Fernverkehrskorridor
- RRX Kernstrecke
- Verknüpfung Fernverkehrsknoten
- Regio-Hub, Anbindung an Schienenfernverkehr
- Intraregionaler Hub
- Knotenpunkt Radiale / äußerer Ring, Verteiler
- Stadtbahn Beschleunigung
- Schnellbuslinie
- Zubringer Mobilitätsknoten (Bus / Rad)
- Netz RadPendlerRouten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

VEKEHRSNETZ 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

[REGIONALE TEILSTRATEGIEN]

Mobilität: MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR



Kernaufgaben und Ziele

- Erreichbarkeit und Anbindung der Region, der Zentren und der Gewerbe- und Industriestandorte sicherstellen
- Tangentialverbindungen Nord-Süd und West-Ost-Querungen über den Rhein stärken.
- Potenziale von Schnellbusverbindungen berücksichtigen. Tangenten mit dem SPNV verknüpfen
- Integrierte Industriestandort- und Infrastrukturentwicklung vorantreiben
- Bündelung der Verkehre auf den Hauptrouten, Entflechtung von Transit- und Binnenverkehr auf eigene Spuren sowie SPNV + 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



Mobilität – MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

Kernaufgaben und Ziele

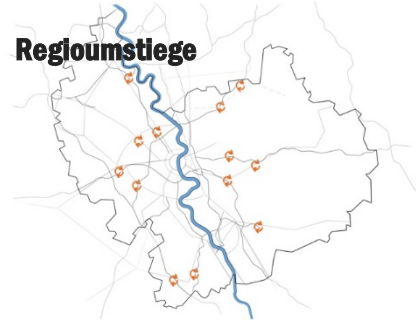
- Multimodale Umschlagsplätze an leistungsfähigen Infrastrukturen zur Entlastung der Rheinschiene schaffen
- Leistungsstarke Anbindung der linksrheinischen Wirtschaftsräume an die rechtsrheinische Schienengüterfernverkehrsstrasse.
- Verknüpfungspunkte zwischen regionalem Güterverkehr und Güterfernverkehrsnetz im Rechtsrheinischen sichern/ausbauen
- Multimodale Rheinquerungen stärken und ausbauen
- Entlastung der Verkehrssysteme der Ballungsräume ermöglichen



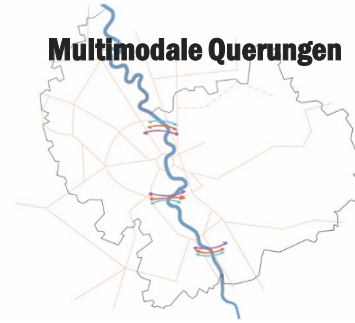
Entflechtung der Verkehre



Regionumstiege



Multimodale Querungen



Leistungsfähige Anbindung an den Güterfernverkehr



Umwidmung Werksbahntrasse













MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

AGGLOMERATIONS-KONZEPT

MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

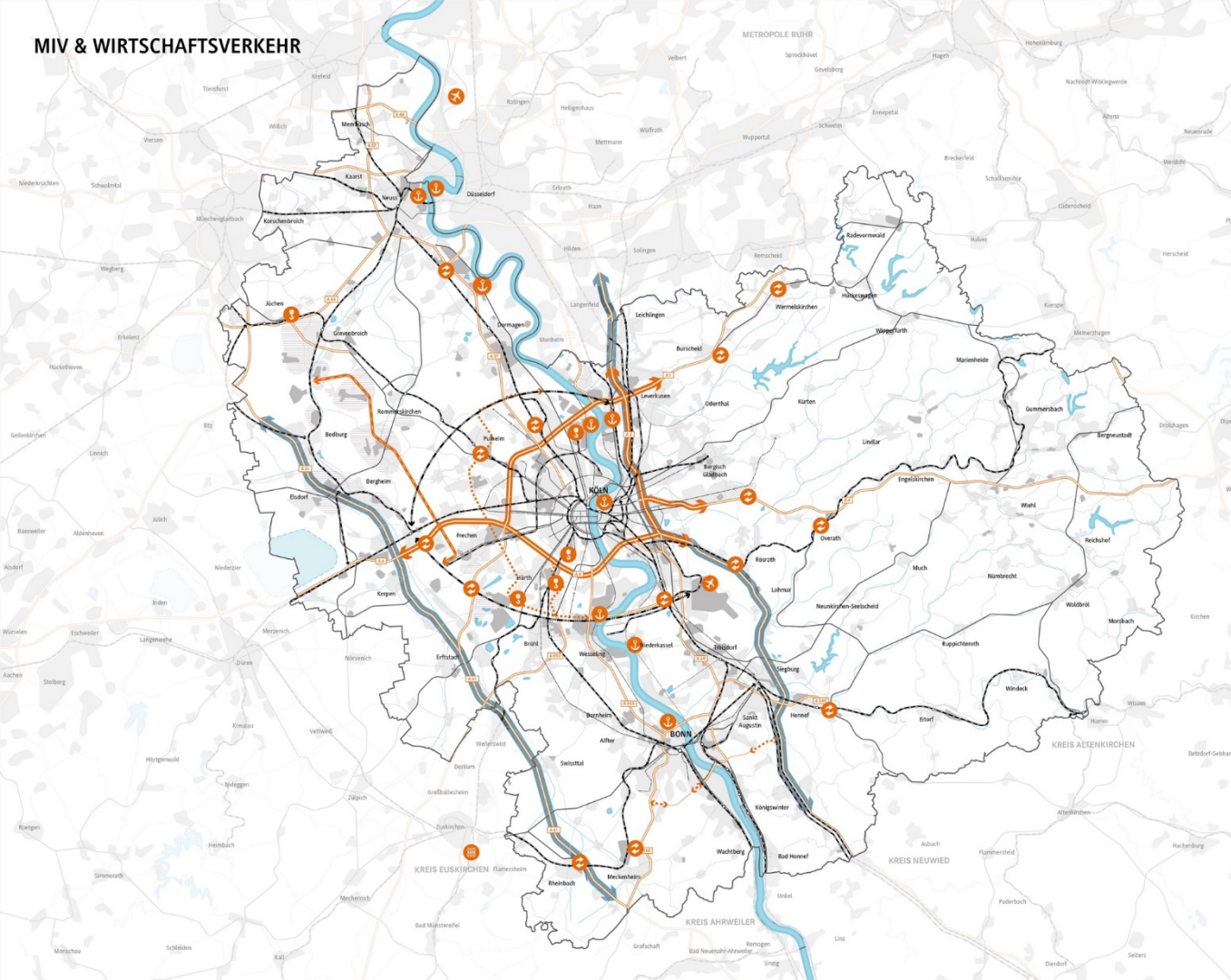
Arbeitsstand 12.09.2019

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

-  Siedlungsfläche (Ortslage)
-  Gewerbe- und Industrieefläche
-  Suchraum G/GE Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss

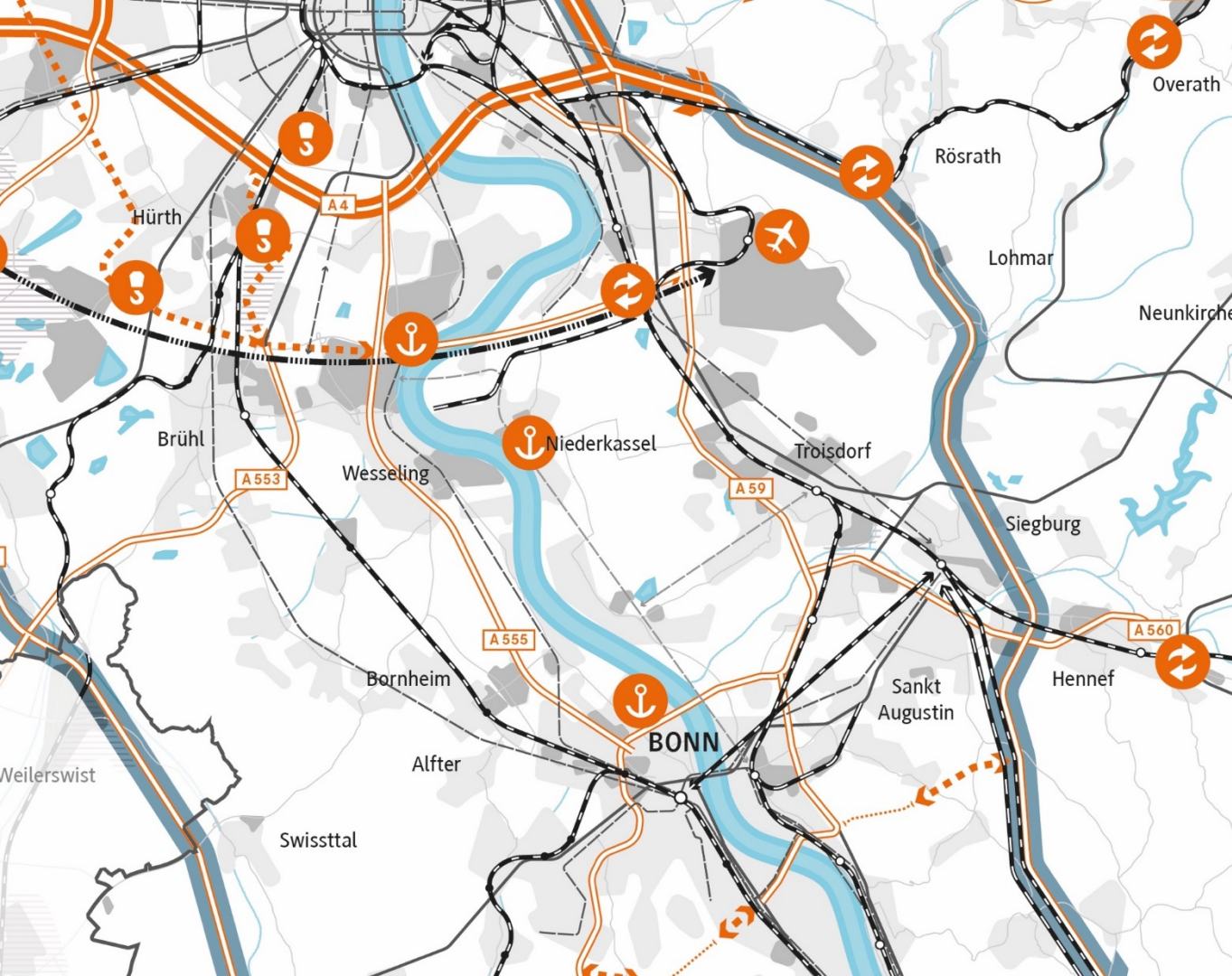
VEKEHRSNETZ 2040+

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



MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

Arbeitsstand 12.09.2019



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

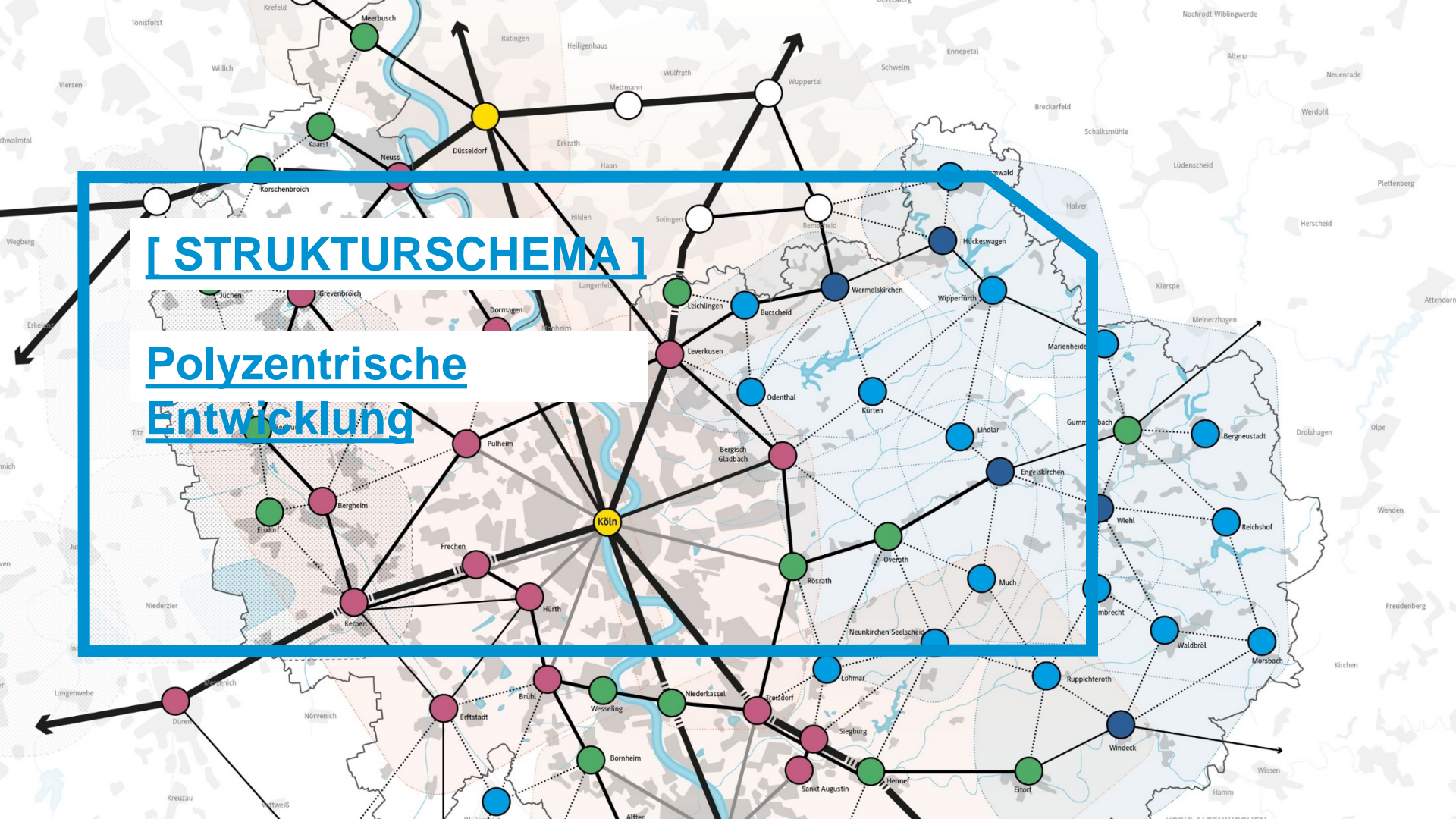
- Siedlungsfläche (Ortslage)
- Gewerbe- und Industriefläche
- Suchraum G/GE Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss

VEKEHRSNETZ 2040+

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

[STRUKTURSHEMA]

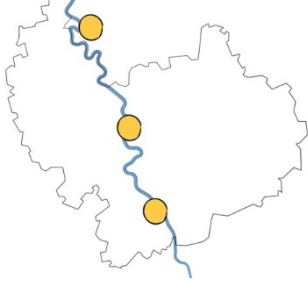
Polyzentrische Entwicklung



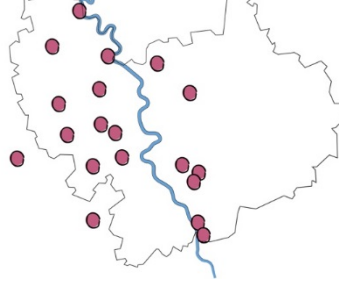
Kernaufgaben und Ziele

- **Stärkung und Weiterentwicklung der Arbeitsteilung** in der polyzentrischen Struktur der Region
- **Arbeitsteilige und kooperative polyzentrische Entwicklung** der großen Zentren mit dem Umland
- **Förderung von Arbeitsteilung und Zentralität** im interkommunalen Verbund vor allem in den eher ländlich geprägten Teilräumen
- **Stärkung von Profilen, Funktionen und Entwicklungsaussagen** für Teilräume und Zentren

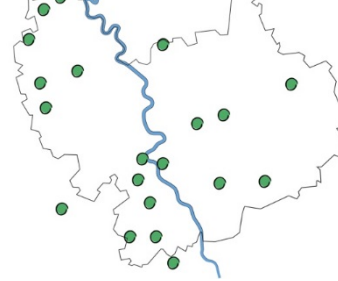
Metropolitane Kerne



Urbane Zentren



Urbane Kandidaten



**Regionale
Gravitationszentren**



Entwicklungsanker



StadtUmlandVerbünde



- **Stärkung und Weiterentwicklung der Arbeitsteilung** in der polyzentrischen Struktur der Region
- **Arbeitsteilige und kooperative polyzentrische Entwicklung** der großen Zentren mit dem Umland
- **Förderung von Arbeitsteilung und Zentralität** im interkommunalen Verbund vor allem in den eher ländlich geprägten Teilräumen
- **Stärkung von Profilen, Funktionen und Entwicklungsaussagen** für Teilräume und Zentren

POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

AGGLOMERATIONS-KONZEPT

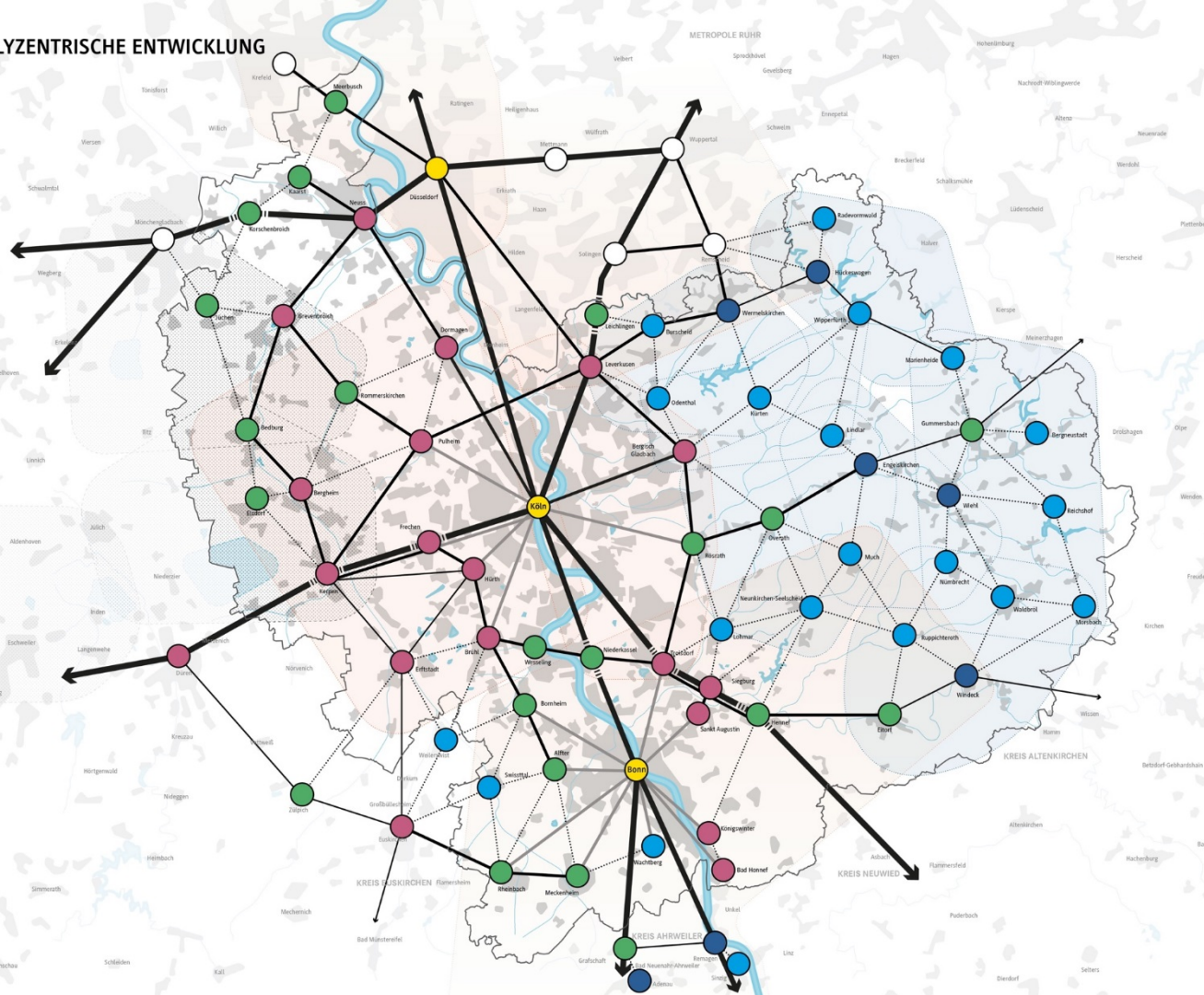
POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

Arbeitsstand 12.09.2019

- Metropolitane Kern
- Urbane Zentrum
- Urbaner Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker
- Raumbegrenzung
- Interkommunaler Kooperations- und Entwicklungsraum
- StadtUmland-Verbund

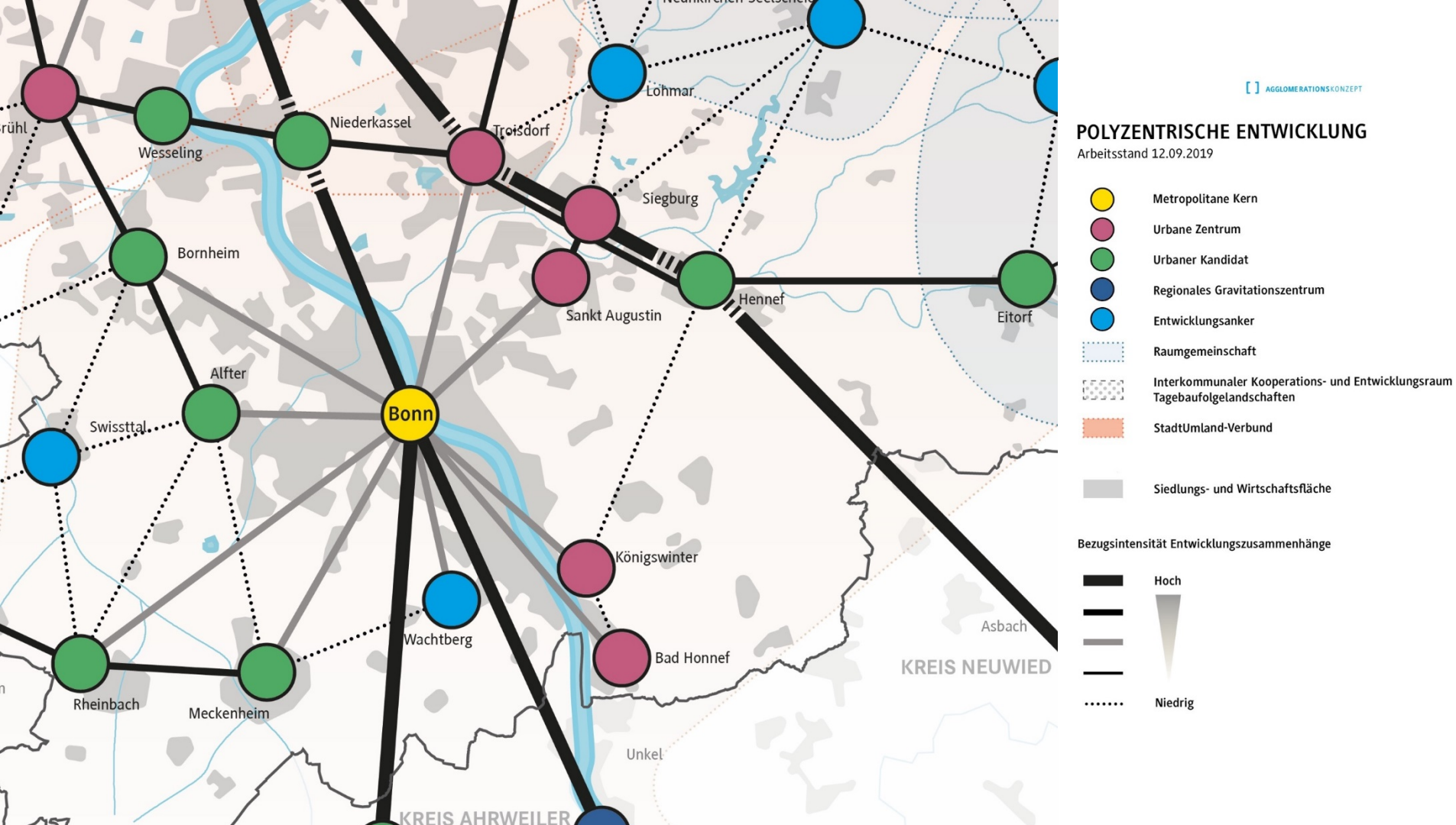
Bezugsintensität Entwicklungszusammenhänge

- Hoch
-
-
-
- Niedrig



POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

Arbeitsstand 12.09.2019



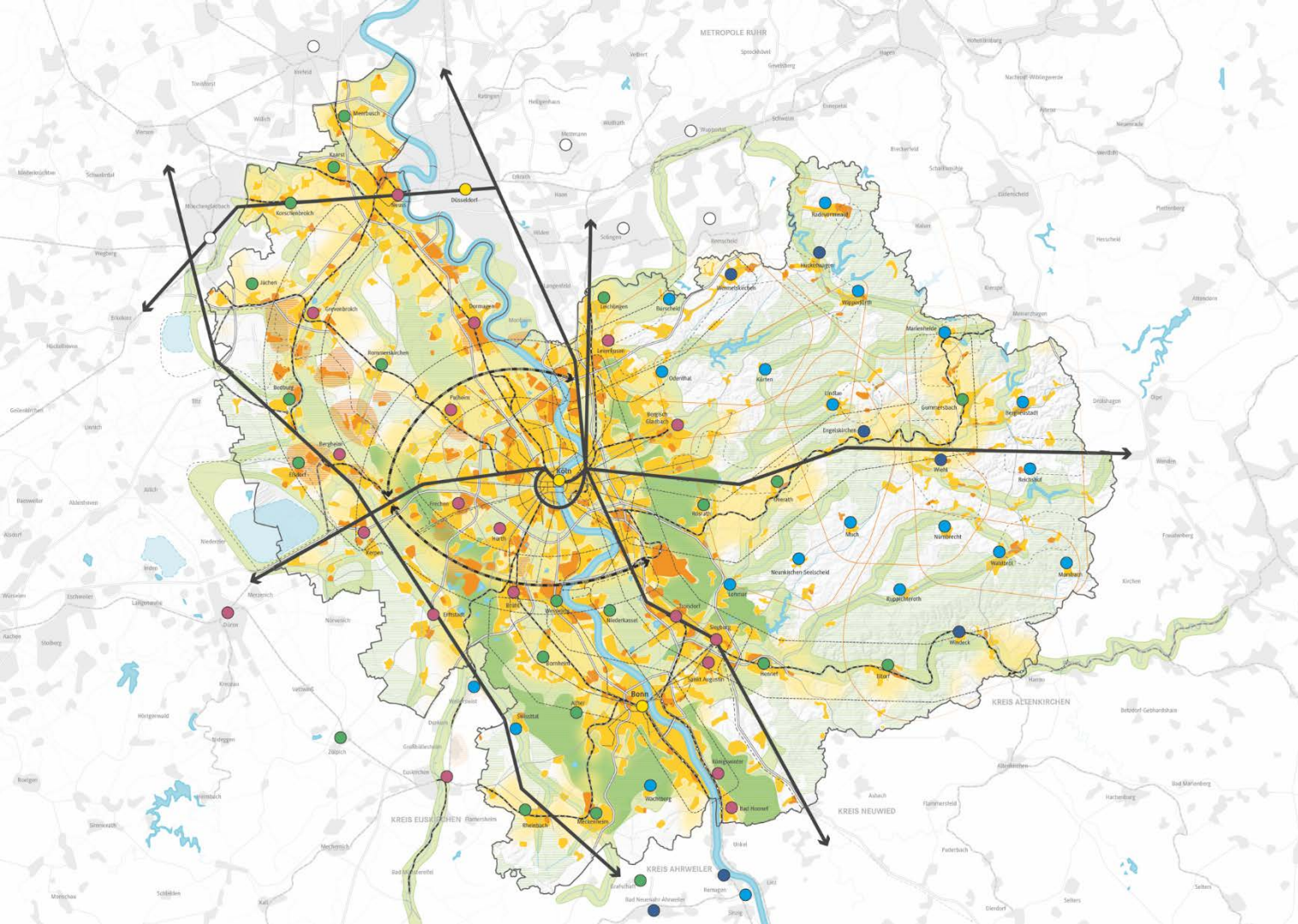
STRUKTURBILD

23.09.2019

- Regionales Freiraumnetz
- Waldkorridor
- Unzerschnittene Räume
- Regionales Gewässernetz
- Seenland
- Siedlungsfläche (Ortslage)
- Industrie- und Gewerbefläche
- Suchraum Siedlungsflächen
- Suchraum GÜGE Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
- Regionale Entwicklungsräume
- Raumgemeinschaften
- Hauptverkehrsachse
- Metropolitane Kern
- Urbane Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungssanker

VEKEHRNETZ 2040+

- 2. ÖPNV-Ring
- Schiennetz
- Schiennetz 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
- 0 1 2 5 10 km

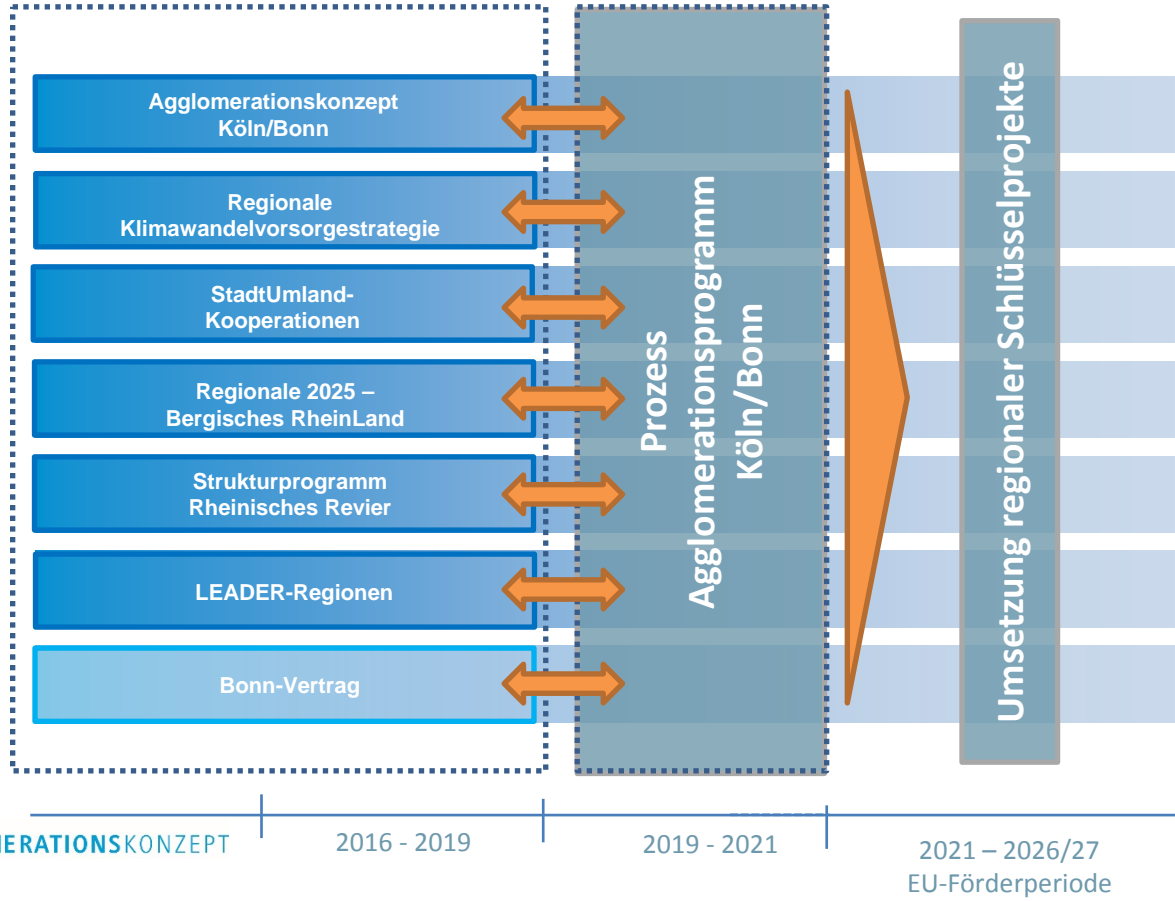




Start: Agglomerationsprogramm Dialog vor Ort 2020f



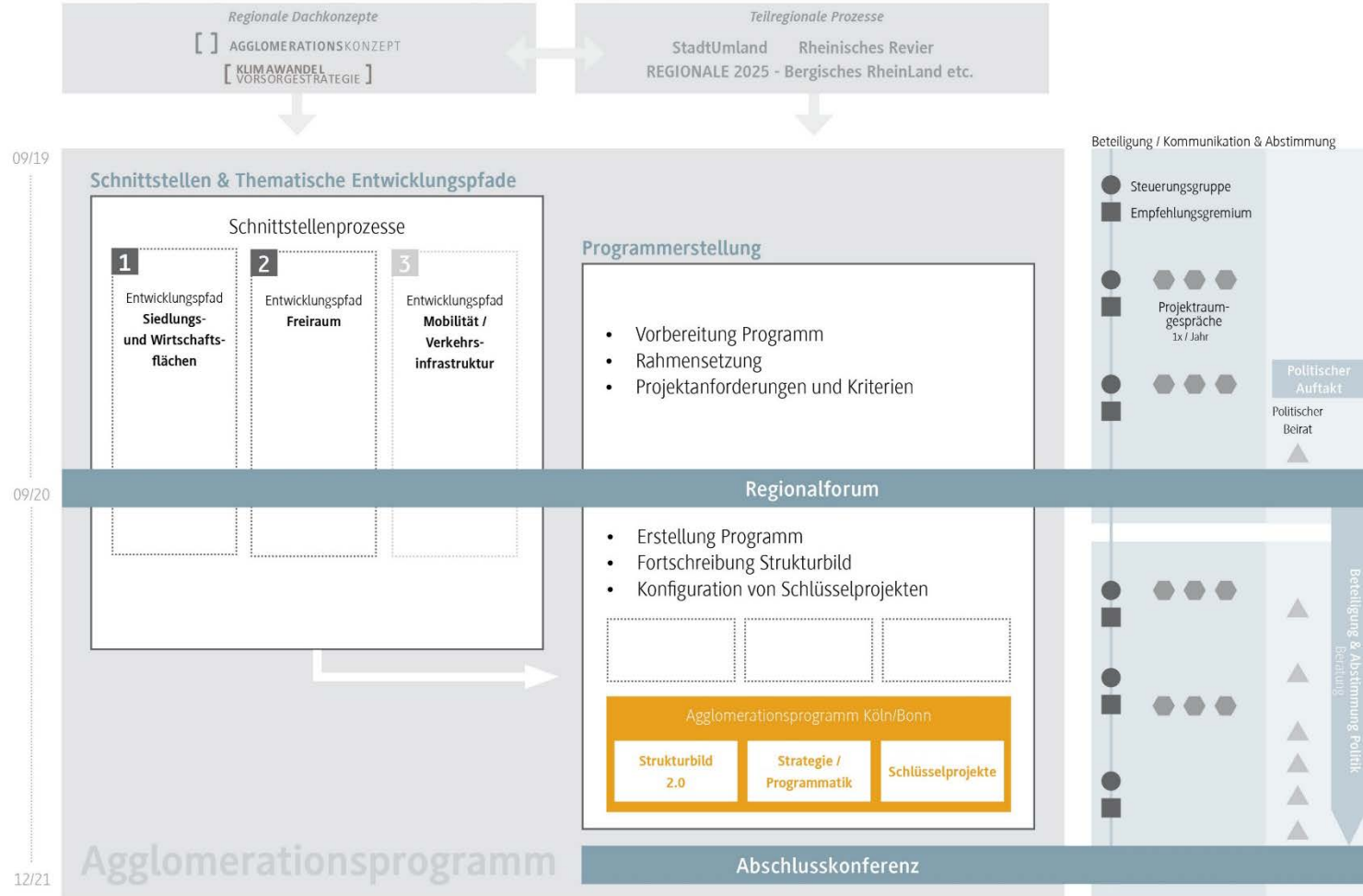
Regionale Grundlagen



Ziele Agglomerationsprogramm

- Operationalisierung der regionalen Strategien Agglomerationskonzept und Klimawandelvorsorgestrategie
- Konfiguration von Kooperationen und regionalen Schlüsselprojekten
- Integration & Bündelung von Erkenntnissen, Ergebnissen und Projekten aus den Prozessen Regionale 2025, Rheinisches Revier, StadtUmland, Grüne Infrastruktur und Mobilität etc. zu einem Entwicklungsprogramm >> Hebelwirkung im Hinblick auf Förderung
- Schaffung eines regional abgestimmten, integrierten räumlichen Handlungs- und Entwicklungsprogramms
- Erarbeitung des Programms mit der Region (Fachakteure, Beteiligung Politik)
- Parallel: Umsetzung und Begleitung von Impulsprojekten aus dem Agglomerationskonzept und der Klimawandelvorsorgestrategie

Prozessplan Regio.NRW / Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn



Sachstand



heute

2018:
Erfolgreiche
Teilnahme
am Regio.NRW

Juli 2019:
Förderantrag
eingereicht

Anfang 2020:
Bewilligung
erwartet

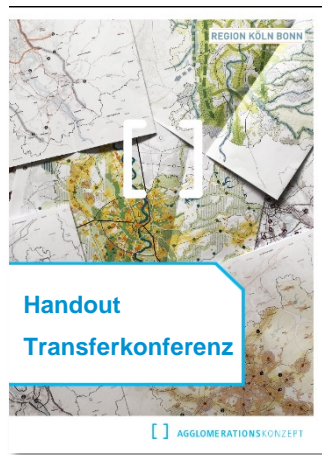
Sommer 2020:
Voraussichtlicher
Start des Projekts

Kurzfristig: Kommunikation und Diskussion in die Region hinein

- Bürgermeister-/Dezernententreffen in den Kreisen und kreisfreien Städten
- Vorstellung im Regionalrat Köln am 27. September
- Einspeisung in die Regionalplanprozesse
- Bereitstellung von Basisinformationen für die Kommunen, Kreise und Institutionen ab November
- Vorstellung und Diskussion in den Verwaltungen und Gremien vor Ort



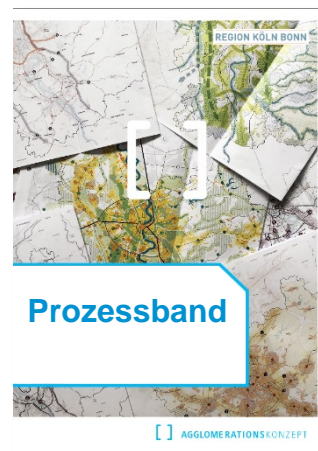
Produkte & Distribution



- Exklusiv für die Teilnehmer



- Digital & in gedruckter Form
- Versand an die beteiligten Akteure



... bis Ende
des Jahres



REGION KÖLN BONN

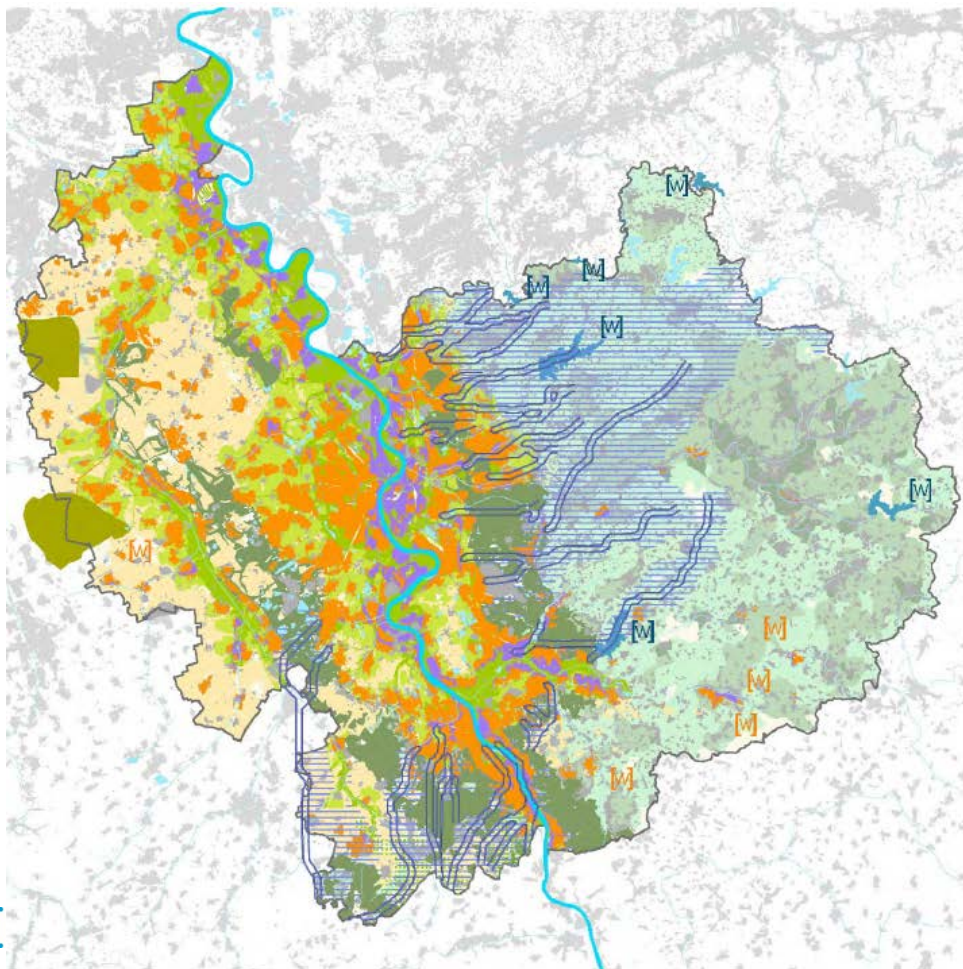
[KLIMAWANDEL
VORSORGESTRATEGIE]



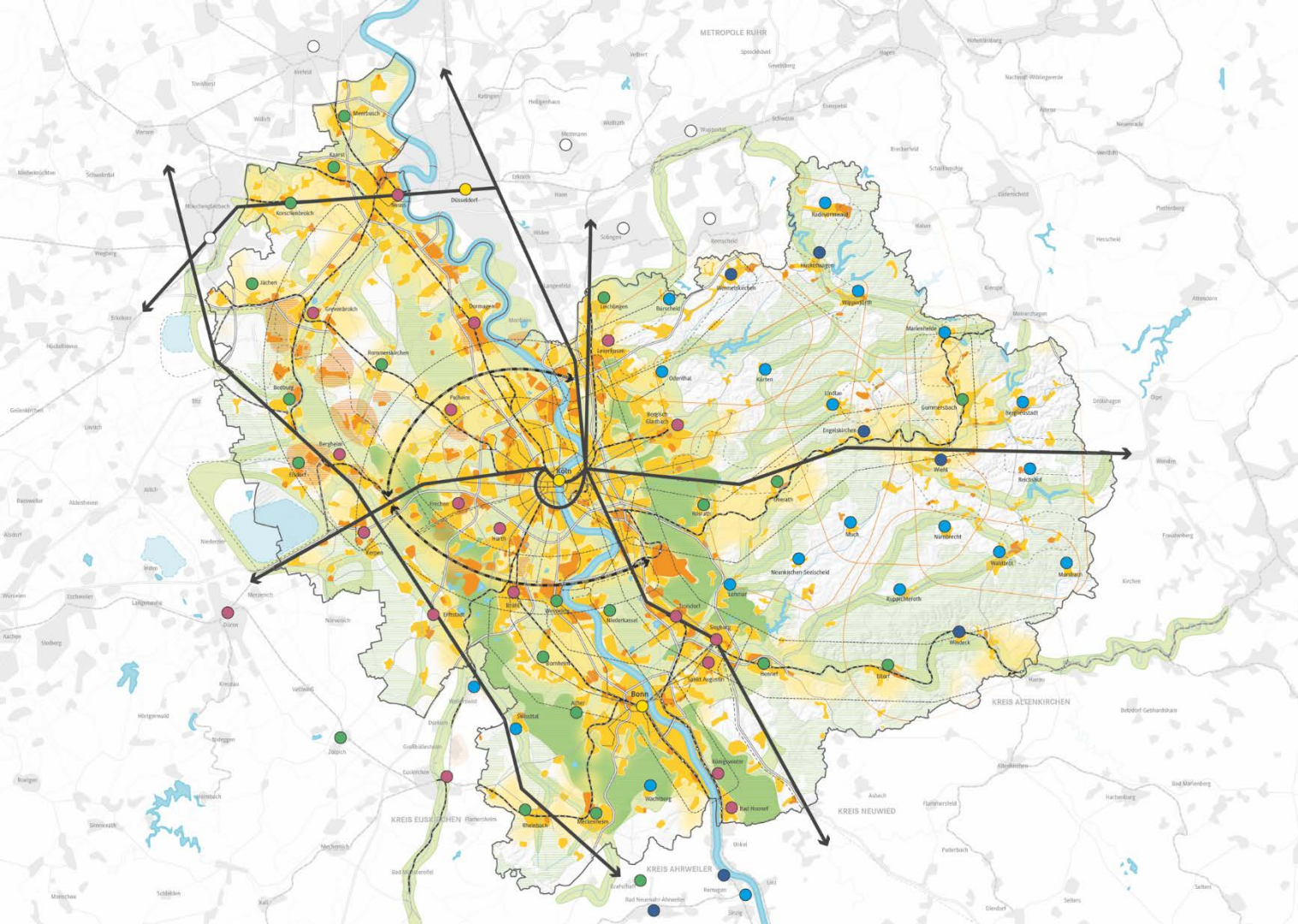
Praxishilfe Klimawandelvorsorgestrategie

Veröffentlichung: Oktober 2019

Aktueller Stand der Planhinweiskarte (Juni 2019)



- Thermisch hoch belastete Siedlungen
- Siedlungslagen mit hoher thermischer Belastung und besonderem Hochwasserrisiko
- Freiräume mit sehr hoher multifunktionaler Ausgleichsfunktion im Rhein- und Erftkorridor
- Freiräume mit mittlerer bis hoher multifunktionaler Ausgleichsfunktion im Rhein- und Erftkorridor
- Kaltluft-Leitbahn mit mittlerer bis sehr hoher Bedeutung
- Kaltluft-Einzugsgebiete mit mittlerer bis sehr hoher Bedeutung (außerhalb des Rheinkorridors sowie des Waldgürtels)
- Flusseinzugsgebiete mit sehr hoher Sturzflutgefährdung
- Flusseinzugsgebiete mit hoher Sturzflutgefährdung
- Flusseinzugsgebiete mit mittlerer Sturzflutgefährdung
- Waldgürtel mit multifunktionaler Ausgleichsfunktion und Trockenstressrisiko
- Sehr hohes und hohes Trockenstressrisiko bei landwirtschaftlichen Nutzflächen
- Waldflächen mit Trockenstressrisiko
- Spätfrostgefährdung im Schwerpunkttraum des regionalen Obstbaus
- Für die Trinkwasserversorgung genutzte Talsperren
- Wälder im Einzugsgebiet der Trinkwassertalsperren
- Niedrigwasserrisiko am Rhein
- Bergbaufolgelandschaft mit Klimaanpassungspotenzial
- Sonstige Siedlungsfläche
- Weitere Oberflächengewässer



-  Regionales Freiraumnetz
-  Waldkorridor
-  Unzerschnittene Räume
-  Regionales Gewässernetz
-  Seenland
-  Siedlungsfläche (Ortslage)
-  Industrie- und Gewerbefläche
-  Suchraum Siedlungsflächen
-  Suchraum G4/G6 Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
-  Regionale Entwicklungsräume
-  Raumgemeinschaften
-  Hauptverkehrsachse
-  Metropolitane Kern
-  Urbane Zentrum
-  Urbaner Kandidat
-  Regionales Gravitationszentrum
-  Entwicklungsanker

VEKEHRSNETZ 2040+

2. ÖPNV-Ring
- Schiennennetz
 - Schiennennetz 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
- 0 1 2 5 10 km

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

www.agglomerationskonzept.de