

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



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

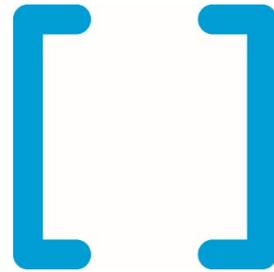
Grundsatzfragen regionaler Zusammenarbeit

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

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 boomt nach wie vor. Das ist ein Ergebnis des Grundstücksmarktberichtes des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Troisdorf für 2018. Demnach sind im vergangenen Jahr fast zwei Millionen Quadratmeter neu im Wert von über 4000 Immobilien im Wert von insgesamt etwa 1,7 Milliarden Euro verkauft worden. Das ist ein Rekord. Im Vergleich zum Jahr 2017 (damals etwa 1,4 Milliarden Euro) ist das ein deutliches Plus.



„Insgesamt mehr“, erklärt der Vorsitzende des Gutachtervereins des Rhein-Sieg-Kreises, Martin Koll, „die Bevölkerungsentwicklung“ erweist sich als ein wichtiger Faktor. „Zahlen Der Gutachtervereins des Rhein-Sieg-Kreises und 140 Quadratmetern Wohnfläche und einem Wert von über 200 Quadratkilometern Grund und Boden. Der Kaufpreis lag bei rund 263,3 Euro pro Quadratmeter.“

Darum wird das Umlandwohnen teurer

In den Großstädten sind manche Preise bereits deutlich spekulativ

VON THORSTEN BREITKOPF
In Köln oder Düsseldorf überhaup eine gleiche Immobilie auf dem leer gefegten Markt teurer wird, ist seit vielen Jahren in gewisser Regelmäßigkeit in den deutschen Zeitungen zu lesen. Jetzt aber schwappt diese Entwicklung ins großstädtische Umland über. Was bedeutet das Phänomen, was müssen Käufer beachten?

Welche Auswirkungen haben die Zinsen?
Das Zinsniveau ist so niedrig wie noch nie. Entsprechend ist es für viel mehr Menschen attraktiv oder überhaupt erst möglich, eine Immobilie zu erwerben. Das und ein Mangel an Anlage-Alternativen lassen die Preise auch im Umland steigen, inzwischen sogar stärker als in Köln oder Düsseldorf.

Sind die Preise überzogen, droht in Städten eine Blase?
Bei besonders hohen Preisen hinsehen“, gibt Eva Grunwald, Bereichsleiterin für die Immobiliengesellschaft PrivatKunden bei der Postbank, zu bedenken. Es besteht das Risiko, dass erwartete Wertgewinne bereits spekulativ in die aktuellen Wohnungspreise eingepreist seien. Zudem sieht die Expertin ein Ende der extremen Preissprengung in den vergangenen Jahren: „Die Preisentwicklung flacht zunehmend ab“, so Grunwald.

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



Im Rheinisch-Bergischen Kreis - hier Kurten-Ope - stiegen die Immobilienpreise am stärksten. Archivfoto: Neumann

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 Stadtturm 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 im östlichen Eberberg. Foto: DLR

Neue Auflagen für Länder beim Sozialwohnungsbau

Die Bundesländer werden ab 2020 verpflichtet, mehr Sozialwohnungen zu bauen. Das ist die neue Auflage für die Länder beim Sozialwohnungsbau. Die Bundesländer werden ab 2020 verpflichtet, mehr Sozialwohnungen zu bauen. Das ist die neue Auflage für die Länder beim Sozialwohnungsbau. Die Bundesländer werden ab 2020 verpflichtet, mehr Sozialwohnungen zu bauen. Das ist die neue Auflage für die Länder beim Sozialwohnungsbau.

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. Nach der Kundgebung zogen ein Protestzug von weiteren Organisationen unter dem Motto „Gemeinsamen Verdrängung und Mietschwachsinn“ initiiert wurde, ab 16.30 Uhr von Heumarkt durch die Innenstadt.

Katja Lenz (Texte) und Nabil Hanano (Fotos)



Stündigen Protestzug durch die Innenstadt forderten die Teilnehmer unter anderem „Mietschwachsinn stopper“.

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 REINHARTH

KÖLN. Neue Großunternehmen will die Industrie- und Handelskammer in die Region ziehen, mehr Hiechtlinge zu Arbeitskräften machen, die Wirtschaft stärker digitalisieren und auch noch Gewerbetreibende aus dem lächlichen Stau holen. An Zielen mangelt es. IHK Hauptgeschäftsführer Ulf Reichardt und seinen Geschäftsführer Kollegen für die Jahr 2017 nicht. Aber um all die Hindernisse zwischen Wunsch und Erfüllung zu beseitigen, muss noch einiges passieren. In Köln gibt es keine einzige Fläche von sieben Hektar Größe am Stück, auf der man ein großes Industrieunternehmen ansiedeln könnte“, sagt Geschäftsführer Dr. Ulrich

Soénius. Dabei gebe es Anfragen. Soénius erhofft sich vom neuen Landesentwicklungsplan Besseres. Bislang seien aber nur für Oberberg 60 Hektar konkret. Soénius begrüßt die geplante Rheingurgierung bei Wesseling und die Einleitung des Godorfer Hafens als „Landesdehneusium“. Das entlasse die Straßen, doch um die Staus in den Griff zu bekommen, müssten vor allem „die parkenden Autos weg“. Die Internetplattform mit der Web-Adresse „startupregio-koln.de“ und der Landes-Netzwerk-Stützpunkt „Digital.de am Stück“ sollen laut Geschäftsführer Alexander Hoesche dabei helfen, Köln als „großes Industrieunternehmen ansiedeln könnte“, sagt Geschäftsführer Dr. Ulrich

besser zu platzieren. Jungunternehmern Landeseinwicklungsplan Besseres. Bislang seien aber nur für Oberberg 60 Hektar konkret. Soénius begrüßt die geplante Rheingurgierung bei Wesseling und die Einleitung des Godorfer Hafens als „Landesdehneusium“. Das entlasse die Straßen, doch um die Staus in den Griff zu bekommen, müssten vor allem „die parkenden Autos weg“. Die Internetplattform mit der Web-Adresse „startupregio-koln.de“ und der Landes-Netzwerk-Stützpunkt „Digital.de am Stück“ sollen laut Geschäftsführer Alexander Hoesche dabei helfen, Köln als „großes Industrieunternehmen ansiedeln könnte“, sagt Geschäftsführer Dr. Ulrich

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass die Region bis 2035 zusätzlich 420 Hektar an Gewerbeflächen braucht. 60 Hektar davon sind Förderbedarf. Das bedeutet, dass die Kommunen ihre Gewerbeflächen optimieren und womöglich neue ausweisen müssen. Laut Gutachten sollen 280 Hektar Industrie- und Gewerbegebiete in den Rheinischen Kreisen neu angeordnet werden. 142 Hektar im Rechtsbereich. Die sich abzeichnende Veränderung in der Rheinischen Kreis-Wirtschaftsförderer Hermann Tengel mit dem Platzangebot und topographischen Verhältnissen. Manche Gegenden können dort bereit. Städte wie Rheinbach und Bornheim haben

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 Förderbedarf. Das bedeutet, dass die Kommunen ihre Gewerbeflächen optimieren und womöglich neue ausweisen müssen. Laut Gutachten sollen 280 Hektar Industrie- und Gewerbegebiete in den Rheinischen Kreisen neu angeordnet werden. 142 Hektar im Rechtsbereich. Die sich abzeichnende Veränderung in der Rheinischen Kreis-Wirtschaftsförderer Hermann Tengel mit dem Platzangebot und topographischen Verhältnissen. Manche Gegenden können dort bereit. Städte wie Rheinbach und Bornheim haben

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

ordneter der Stadt Meerbusch, ist der Weg klar: „Wir brauchen effen, wir brauchen die 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



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

BRÜHL. Die Diskussion um die Ausweitung eines kreisweiten Konzepts für Gewerbeflächen überall in der Region unseres Stadtgebietes. Deshalb könnte wir kaum noch zusätzliche Gewerbeflächen ausweisen und auch keine aus der Planung heranziehen, damit in anderen Städten im Kreis Gewerbeflächen ausgewiesen werden könnten“, erklärt Schäffer. Denn die Landesplanung sieht vor den Flächenverbrauch zu reduzieren. Bestellt man 30 Quadratkilometer nach Wesseling für den Ortsteil der zweitgrößten Stadt im Rhein-Erft-Kreis. (Jahrd am Drübel des Stadtgebietes besteht aus Stödtungen, ein weiterer Drübel ist reserviert für Natur- und Landschaftsschutz, und das letzte Drübel sind Weidflächen für den Viehhaltungsbereich für die beiden Schößler“, erläutert Schäffer. Da sei nicht mehr viel Raum für Entwicklungen von Gewerbe- oder Wohngebieten. Im Gewerbegebiet Nord II nordlich der Innstadt-Mainstraße gibt es laut Schäffer nur noch einen 500-Quadratmeter großen Straßens mit Flächen, die noch nicht verkauft sind. Für den umstrittenen dahlener liegenden Bereich in Richtung Köln-Maschbüsch gibt es zwar Platzangebote. Das Entwicklungs-

denen nicht abgebaut werden darf“. Lediglich dreizehnhalb Hektar sind für die Schließung der Vorverträge. Und auch in umliegenden Gebieten werden über die geplanten 1.100 neu an das Eisenwerk, die sich aber das Unternehmen. Für seine Platzangebote geschickt hat.“ No vorliegt die Stadt überwiegt noch über drei Gebieten. In denen die Gewerke auszuweisen kann. Dreizehnhalb Hektar stehen nach zwischen der Bäckerecke der Kölner Verkehrs-Semmel und der Südtor Stra-ße zur Verfügung. Dafür gibt es laut Schäffer aber ebenso Be-trieb eines konkreten Interessenten wie für die vierzehnhalb Hektar zwischen dem Gießereiwerk der Lin-Motoren-Straße und der Autobahn. Lediglich die vierzehnhalb Hektar große Fläche an der Straße. Als der alten Zucker-Fabrik ist nur noch frei verfügbar. „Das ist ein einziges Fläche, die sich Interessenten anbieten kann.“ Das möchte die von Anwohnern neu ge-plante Initiative Brühl-Öst-er verbinden. Sie will, dass auf der Fläche ein waldartige Wohnbauzone realisiert wird. „Aber das wird noch Jahrzeh-

Stau-Rekord in NRW

VERKEHR Kölner Autobahnring gehört zu den Strecken mit den größten Behinderungen



Wir brauchen ein Konzept, wie insbesondere Tausende mittelständische Autofahrer in diesem harten Strukturwandel bestehen können.

Achim Dercks stellvertretender Geschäftsführer des Industrie- und Handelskammertages

AUSGANGSLAGE

Der Treibhausausstoß im Verkehr ist seit 1990 nicht zurückgegangen und zuletzt sogar angestiegen. Zwar brauchen die einzelnen Fahrzeuge immer weniger Sprit und stoßen deswegen auch weniger CO₂ aus. Aber die Zahl der Autos steigt, es wird mehr gefahren, und schwere Geländewagen für die Stadt, die SUV sind im Trend.

Was meinen Sie?

Wie können Klimaschutz und Verkehr in Einklang gebracht werden? Bitte schreiben Sie uns:

Diadegg-Kredition.de, Kölnische Rundschau, Lindestraße, Postfach 102145, 50667 Köln

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) eingeseetzte Arbeitsgruppe konnte sich nicht auf Maßnahmen einigen, die ab Mai für 2026 zu erlassen. Stimmig bleiben diverse Themen. Warum geht es dabei um Einheiten und wie sind die Reaktionen?

Was war die Zielvorgabe der Regierung?

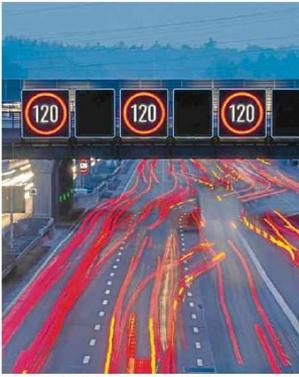
Die Arbeitsgruppe mit Vertretern aus Umweltschäden, der Automobilbranche und aus Kommunen sollte Vorschläge machen, wie der Treibhausgasausstoß im Verkehr von derzeit knapp 170 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) auf unter 100 Millionen Tonnen im Jahr 2030 gedrückt werden kann. Mit den nun erzielten Kompromissen bliebe nach Betriebsmanagern aber immer noch eine Lücke von 16 Millionen bis 26 Millionen Tonnen CO₂.

Wie sieht der Minimalplan der Arbeitsgruppe aus?

Die Experten einigten sich auf das Ziel von bis zu zehn Millionen Elektro-Pkw bis 2030. Die Regierung sollte prüfen, den CO₂-Ausstoß im Verkehr und in anderen Bereichen einen Preis zu geben, so geht es aus dem Bericht. Der Bericht von Emotionsbeholden des IAI abgeleitet sind. Das betrifft auch Gebäude, Landwirtschaft und Teile der Industrie. Ein CO₂-Preis würde Autos mit hohem Spritverbrauch teurer machen. Die Arbeitsgruppe betonte aber eine sozialverträgliche Gestaltung. Zudem sollten Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Vorgeschlagen wird, die Maßnahmen 2021, 2023, 2026 und 2029 auf Wirksamkeit zu prüfen. Der Prüfauftrag sei mehr als nicht: Bisher wurde die Industrie CO₂-Abgabe von der Industrie und von Scheuer immer strikt zurückgewiesen.

Worum konnte man sich nicht einigen?

Keine Einigung gab es bei einem möglichen generellen Tempolimit auf Autobahnen oder einem Bonus-Malus-System als Anreiz für den Kauf klimafreundlicher Autos. Stimmig blieb zu-



Umsetzten bleibt ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen. Foto: dpa

dem, 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 fürchtete den massiven Verlust von Arbeitsplätzen durch den Ausbau der E-Mobilität, weil Elektromotoren weniger personalintensiv sind als Verbrennungsmotoren. Auch Scheuer setzt sich dabei für alternative Kraftstoffe ein, die an die Stelle fossiler Kraftstoffe treten könnten. Die Forschung ist aber nicht soweit, radowen synthetische Kraftstoffe zu erzeugen.

Warum kritisieren Umweltschützer die Verkehrminister?

Der CSU-Politiker hatte Gedankenspiele zu höheren Steuern und einem

bürgereid: Nichts machen wollen und dann auch noch draufzahlen müssen.

Was lautet das Fazit von Industrie und Autoclubs?

Der Autofahrerclub ADAC erwiderte, die Tempolimits zu erheben, Investitionen und Digitalisierung könnten ein wichtiger Schritt sein. Mobilität dürfe aber nicht eingeschränkt werden und müsse für alle bezahlbar bleiben. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) betonte, es sei aufgezeigt worden, welche „Technologiefelder“ möglich seien. Kurzfristig habe hier die Elektromobilität eine Schlüsselrolle. Statt auf Verbrenner und Verbrennungen sollte die Schwerpunkt auf Maßnahmen liegen, die Innovationen fördern. „Wenn in den nächsten elf Jahren zehn Millionen Elektro- und Wasserstofffahrzeuge auf die Straße kommen wollen, macht das den Absatz direkt ankaufbar – etwa über einen gesteuerten Leasingmarkt“, sagte der stellvertretende Geschäftsführer des Deutschen Industrie- und Handelskammertages, Achim Dercks. Bei Lew wie zusätzlich eine längerfristige Maßnahmen ein effektiver Hebel 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“, warnt Dercks. Entscheidend sei, dass rasch mehr Ladestationen für E-Autos aufgestellt würden.

Wie geht es nun weiter mit dem 4. Thema?

Ob der Rumpf-Bericht der Arbeitsgruppe im Freitag offiziell vorgestellt wird, ist ungewiss. Er sollte ebenfalls in den Zwischenbericht der Gesamt-Kommission „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“. Möglichkeiten wie auch die Koalitionsaustausch der Partei- und Fraktionsgruppen sich am Freitag damit befassen. Karlsruhe Annelie Mierle (CDU) hatte den Klimaschutz gegenüber zur Chefsache machen wollen. Die Beiträge der Verkehrsminister sollten in die Klimabündelung aufgenommen werden, das die Koalition bis Jahresende beschließen will. (Stg/Mersch/Im-Dagatz)

Köln

5°

DAS KÖLN-WETTER

Wolzig

Minimum der kommenden Nacht: 1°

Windrichtung

„Das Verkehrssystem ist ausgereizt“

STADTENTWICKLUNG Nach dem Ferienzeiten kehren die Staus auf die Straßen zurück

VON TIM ATTENBERGER

Fahrgemeinschaften als Lösung



Klimawandel

MONTAG, 8. OKTOBER 2018
NUMMER 211

SEITE 32

RHEINLAND

ALIS DEM RHEINISCHEN SPRACHSCHATZ
Wer „du Scheißes schwad“ kann nach Ansicht der Rheinlandler seinen Mund nicht halten. Er hat ein böses Mundwerk. Man kann auch „ip de Schrickes baber“ oder auch „ip de Schrickes“ (uffablen) oder einen „ip den Schrickes knieg“ (eine Handlung vermeiden). Die Schwadschinn (Pappermaul) kann auch regional Gensch, beischmuck, Sabelschweizer oder Schwadstappe heißen.

Innenstädte vor dem Hitzekollaps

Klimawandel in der Region immer spürbarer – Experten fordern Schutz von Kaltluftleitbahnen

VON PAULUS MÖLLER

KÖLN. Will es in den kommenden Jahren besser werden? Bisher ist die Luft in den Innenstädten von Köln, Bonn und anderen Städten in der Rhein-Region nicht besser geworden. Die Luftqualität ist immer noch schlecht. Die Experten warnen, dass die Innenstädte vor dem Hitzekollaps stehen. Die Luftqualität ist immer noch schlecht. Die Experten warnen, dass die Innenstädte vor dem Hitzekollaps stehen.



Anabelle, Linda und Gala machen sich rar

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

Schlechte Zeiten für Kartoffelfreunde. Die Kartoffel hat es erwischt. Bringt Erich Cassen, Vizepräsident des Rheinischen Landwirtschaftsverbands, das Beispiel auf den Punkt: 50 Prozent der braunen Knollen sind nach Schätzungen des Bauernverbandes hinfällig. Opter etas extrem trocken und langen Sommers, der sich mit Temperaturen von über 30 Grad bis in den Oktober hinein schwert mit dem Abschleichen.



Kartoffeln können dem nächsten Mangelschwere werden. Foto: Getty



Geerntete Bäume werden mit dem Trockenheitsstress geschädigt. Foto: Getty

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 es das größte Potenzial zur Massenvermehrung der Schädlinge böten. Ein hohes Risiko von Borkenkäfern bestehe deshalb auch in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Bayern,

größeren Fichtenorkommen. Beobachtungen in den Ländern zeigten, dass die meisten Käfer den Winter überlebt hätten. Nach ersten, noch vorläufigen Schätzungen der Bundesländer müssten in Privat- und Körperschaftswäldern 76.000 Hektar und im Staatswald 38.000 Hektar wie-

der aufgeforstet werden. Das Bundeslandwirtschaftsministerium habe jüngst für 2018 und 2019 mit einem Gesamtschaden von 2,5 Milliarden Euro gerechnet. Zur Beseitigung der Schäden hat 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 Waldbauer, damit schneller in neue Maschinen investiert und die Behebung der Schäden beschleunigt werden könne.



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

ten. Rund zwei Millionen Fichten in NRW hat er bereits betagten Monaten infolge der Hitze verloren verlor habe und, an-

Die Angst vor Starkregen bleibt

UNWETTER Am 4. Juni 2016 sorgte eine Gewitterzelle über der Gatschaft für Überschwemmungen in Wachtberg und Bad Godesberg. Bürger und Stadt haben seitdem vorgesorgt

VON DIETLEINER UND AYLA JACOBS

BAD GODESBERG In den vergangenen Tagen gilt man sich wieder. Die Stadt hat die Bad Godesberger Überschwemmungen der Regen und Wind wieder die Runde. In der vergangenen Überschwemmung im Herbst 2010 und 2011 hatte ein Sturm über die Gatschaft für Überschwemmungen und zerstörte Gebäude. Die Stadt hat seitdem vorgesorgt. Die Stadt hat seitdem vorgesorgt.

Pegelmessung und ein Kanal zur Entlastung
SCHUTZ Maßnahmen der Stadt Bonn

BONN Die Stadt Bonn hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die Auswirkungen der Regen zu mildern. Die Stadt hat seitdem vorgesorgt. Die Stadt hat seitdem vorgesorgt.

Feuern am 4. Juni Am 4. Juni 2016 sorgte eine Gewitterzelle über der Gatschaft für Überschwemmungen in Wachtberg und Bad Godesberg. Bürger und Stadt haben seitdem vorgesorgt.

fern befallen – der trockenen Sommer

er als in voriger warmer Jahren, bis in den Spätherbst hinein. Auch viele junge Eiche haben durch die Trockenheit Schaden genommen. Ihre Karren reisen nicht in die trocken noch feuchten Boden. Doch noch ist Hoffnung für den Wald. „Käfer sind gegen die Wärme in den Winter nicht so erfolgreich wie im Sommer. Wenn es viel regnet und die Wärme aus dem Wald schöpfen können, kann die Natur sich schnell erholen.“ (p.p.)



Geerntete Bäume werden mit dem Trockenheitsstress geschädigt. Foto: Getty

Temperaturerwartungen im Herbst
 Auch die spärlichen Niederschläge im September – der im NW mit 190 Sonnenstunden und 57,2 Grad Celsius im Mittel – werden die Ernte nicht retten. Nur 40 statt der üblichen 67 Liter Regen fallen in diesem Monat pro Quadratmeter – viel zu wenig für die Knollen. „Nach 14 bis 16 Prozent aus Wasser bestehen. Nicht nur die Kartoffel, sondern auch die Getreide sind gefährdet.“ (p.p.)

Strukturwandel: Rheinisches Revier und Bonn-Vertrag

Hoffnung und Skepsis im Revier

Reaktionen auf Empfehlungen der Kohlekommission sind gemischt

VON RALPH UND PATRIK

Kerpen/Bergisches Land
Auf dem Revier
die dort - s
aktionen
der Kohle
beschreib
der Berg
ICE, Mich
nem „ord
spricht, b
Klimaakt
Fest ein
Waldrand
Köln: „
Hambacher
wirtsch
Kommission
er muss fe



Kühltürme des Braunkohlekraftwerks Jämschwalde in der Lausitz.

Foto: Monika Skolimow

14 Milliarden für die Revier

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 Komplettumzug aller Mitarbeiter. Minister Gerd Müller (CSU) hat entschieden, auf dem Parkplatz des Berliner Dienstzentrums 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 Spandauer

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 derart 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, Gesund

und 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 dürften

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 Lötjens 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

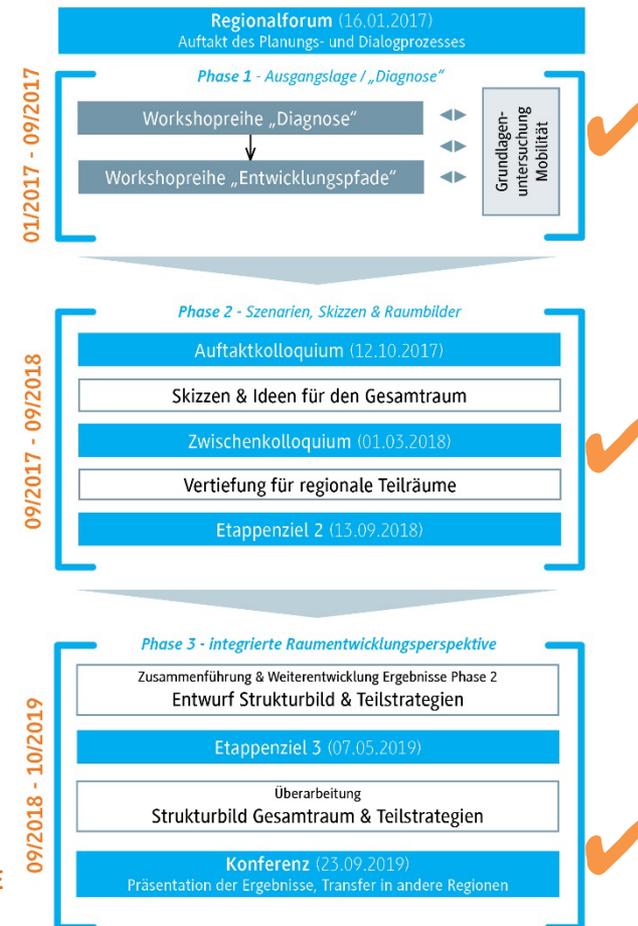
PHASE 2

- 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**



Demographie

Wirtschaft

Mobilität

Strukturdaten (alte
Karte) nicht
zuverlässig!

1.1.2010
1.1.2010
1.1.2010
1.1.2010

1.1.2010
1.1.2010
1.1.2010

1.1.2010
1.1.2010
1.1.2010

Politik
Gemeinde
in der
Kommunaldirektion

1.1.2010
1.1.2010
1.1.2010

Thema
Lernen
(alte
Strukturdaten)

Vergleich
andere
Halb (Tessiner)

Zusatz
SCHÖN!

1.1.2010
1.1.2010
1.1.2010

Skizze
Kampffeld

Erkennung
Kampffeld

GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG

MOBILITÄT

[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

2024 EFRE NRW
investieren in Wachstum
und Beschäftigung

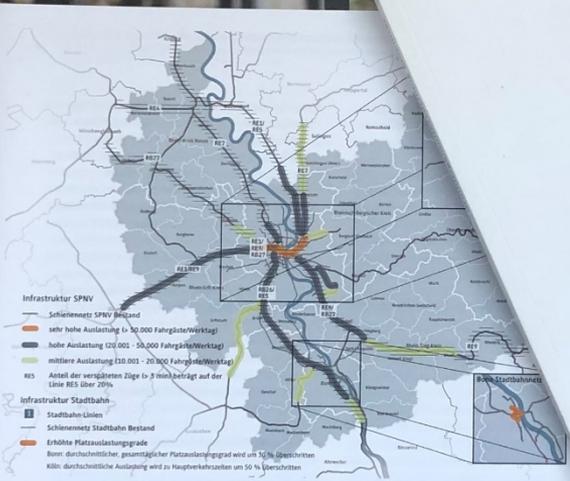


Abb. 10: Auslastungen in den Netzen des Schienenpersonennahverkehrs
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Auswertungen des Qualitätsberichts des NVR (2017) sowie dem 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln (2016) und dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bonn (2011)

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 SPNV³³, der 3. NVP der Stadt Köln³⁴ und der VEP Bonn³⁵. 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 Zügen³⁶. 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 Weilerswist³⁷. Es zeigt sich ebenfalls bei der RB 25 von Meinerzhagen in Richtung Köln, besonders auf dem Streckenabschnitt ab Rösraath. 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.

Die Angebots- und Erschließungsqualität für eine ganze Region umfasst 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 schienegebundenen ÖV schon heute Engstellen und Überlastungen festzustellen sind. Darüber hinaus zeigt die Untersuchung Erreichbarkeitsdefizite für den ÖPNV in einem regionalen Maßstab auf³⁸.

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, wofür das Angebot nur um knapp 10 % zunahm³⁹. Diese Veränderungen entsprechen einer Nachfragezunahme von ca. 700 Mio. Personenkilometern auf insgesamt mehr als 3,1 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).

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

33 Vgl. Region Köln/Bonn (s. 1.)
34 Grundlage für Analyse der Nachfrageentwicklung und Kapazität im schienegebundenen ÖPNV und die Angaben aus den Veröffentlichungen der Verkehrsverbände und SPNV-Angebotspläne (NVP, VRS, WRV und NVR). Zur Ermittlung der Überlastungsberichte im SPNV-NVR wurden die Qualitätsberichte der Landesverkehrsverbände Rheinland (ZV NVR) aus den Jahren 2013 und 2016 sowie der SPNV-Angebotspläne (ZV NVR) aus dem Jahr 2016 herangezogen. Zudem wurden die Erkenntnisse des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Bonn und die dritten Nahverkehrspläne der Städte Köln und Bonn herangezogen. Für die Analyse der Erschließungspläne im Rahmen des ÖPNV vom HR und RE mit Stand Frühjahr 2017. Die mit HVZ-Bereichen sind zusammenfassend als Summe von Zu- und Abgangsmitteln (Gesamtwagen) werden als halbtägig (montags bis freitags) und Gehört, Hauptverkehrszeit (HVZ) von 6:00 bis 9:00 Uhr und 12:00 bis 19:00 Uhr. (Hauptverkehrszeit) der Analyse gegenüber. Der
37 Vgl. NVR (2017): 33 – 37
38 Vgl. NVR (2017): 35 ff.

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



ein Viertel

Während in Köln und Bonn ca. aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, sind es in den Kreisen der Region nur zwischen

6 bis 13%



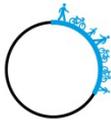
Die beiden Oberzentren Bonn und Köln sind während der Hauptverkehrszeiten von ca.

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:

Einrichtung	mit Fuß	mit Rad
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

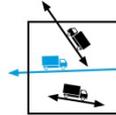
werden täglich mit dem Pkw zurückgelegt



65 Mio. km

werden in der Region täglich mit dem Pkw zurückgelegt.
Das entspricht etwa 16,25 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.

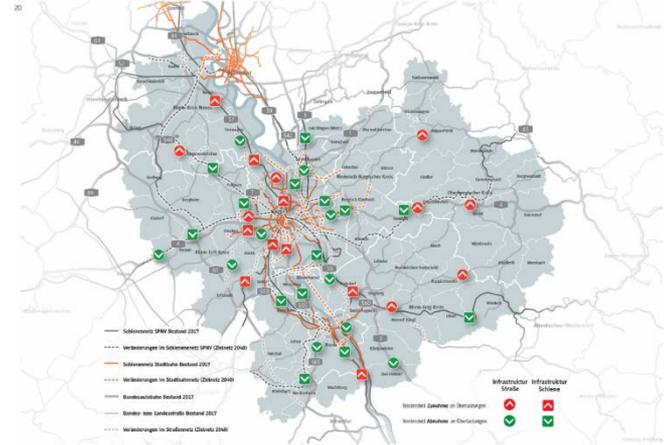


45%

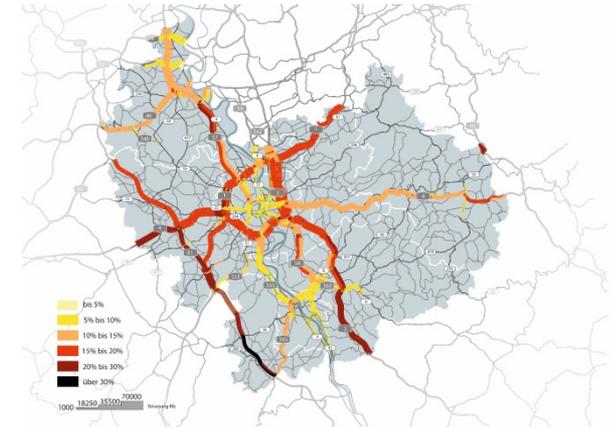
davon sind dem Transitverkehr zuzurechnen.

300 Güterzüge

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



Absehtzung 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





...hängen:
 ① Darstellung von Sockelraum G/E/Gi
 Lärmschutzwand zu StraÙe, einseitig,
 besser sind die StraÙenlinien aus dem
 Bogen: Analog, aber andere Teile
 ② Entwicklungsraum, Erstphase!
 muss analog zum Raum sein
 aus da andere Karte sein

③ TeilgenstraÙraum
 Weichenbahntrasse fehlt
 die Trasse

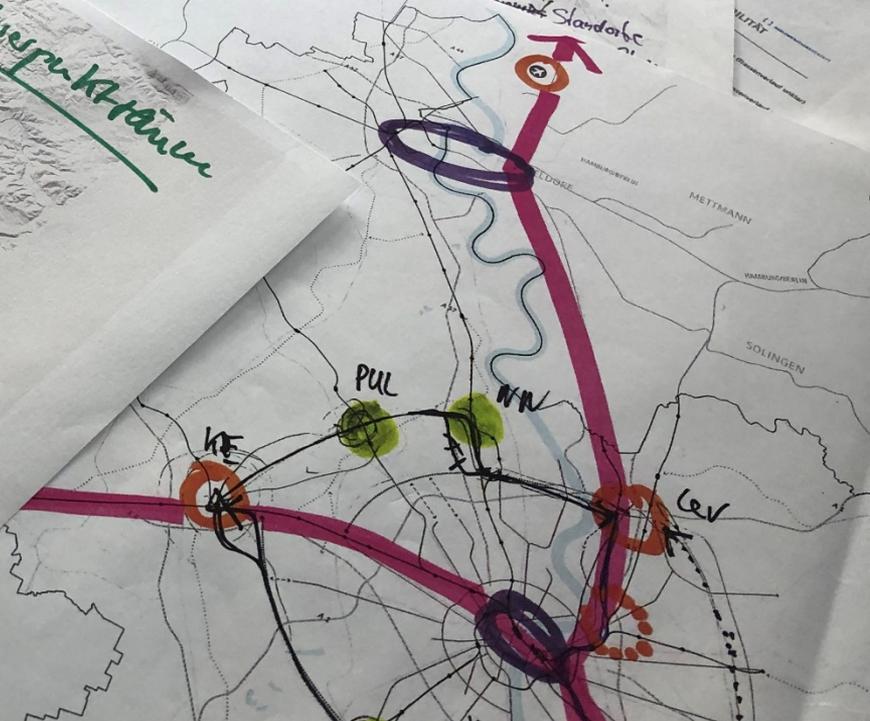
④ Frage: Soll der Raum
 Weichenbahn so tief
 gehen oder besser
 auf Niveau der A4
 gehen?
 Sicherung
 Standard

Sekundarknoten



145410

TEILKONZEPT SIEDLUNG UND
 ZENTREN
 2014/2015
 Siedlung (Mittelland)
 Gewerbe / Industrie



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



REGION KÖLN BONN

TRANSFERKONFERENZ

AGGLOMERATIONSKONZEPT

Montag, 23. September 2019 (10:00 - 16:30 Uhr)

Maternushaus, Köln



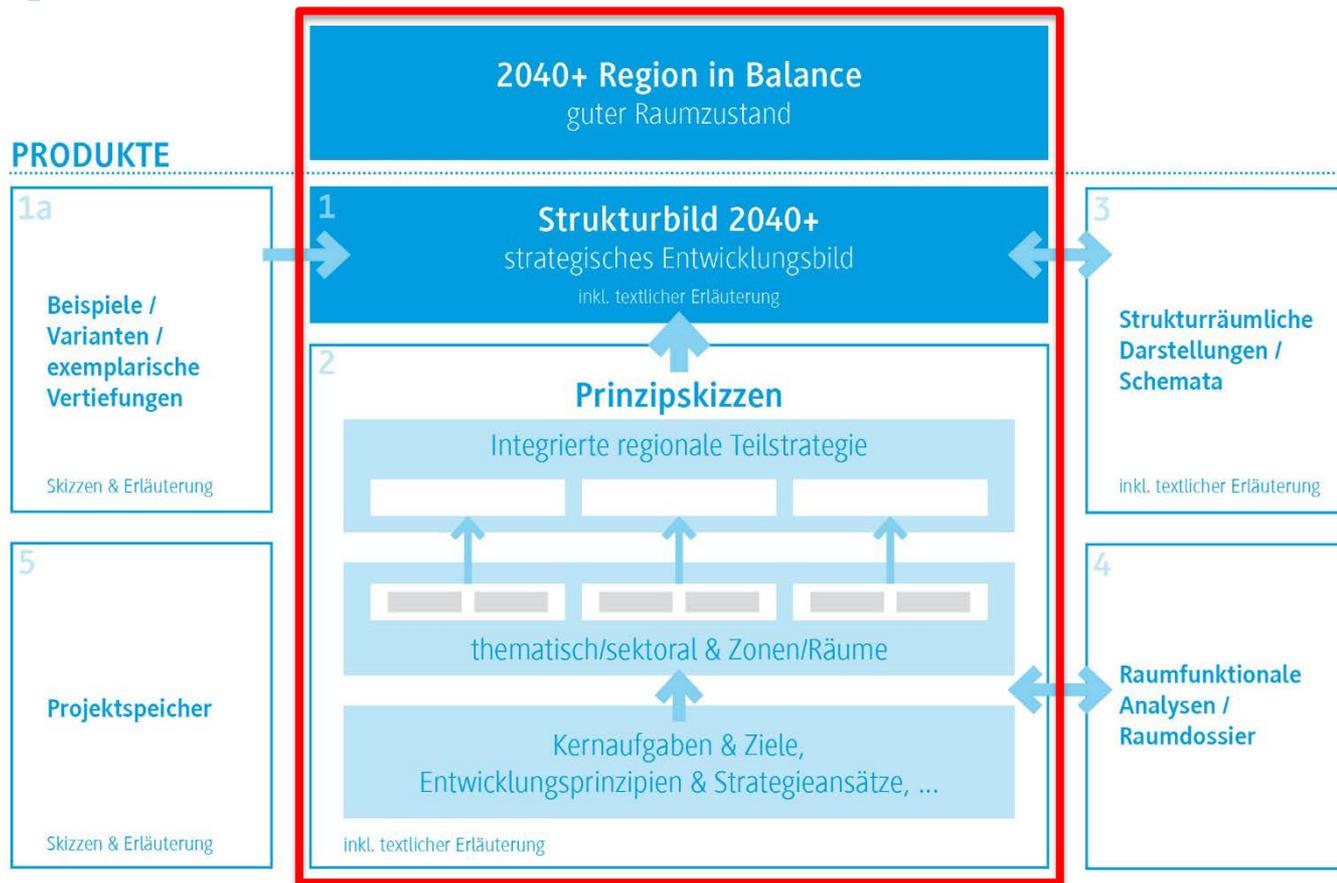


Strukturbild 2040+

Region in Balance

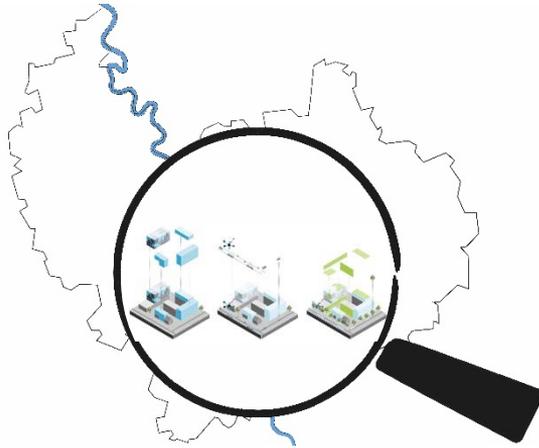


Konzeptaufbau

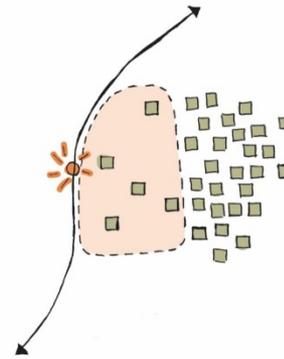


Entwicklungsprinzipien

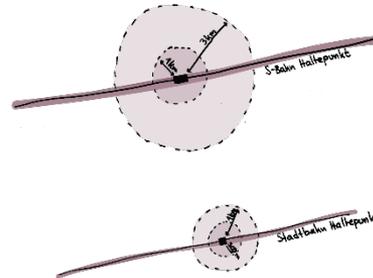
Bsp. Prinzipsskizzen für
die Siedlungsentwicklung
(Auswahl)



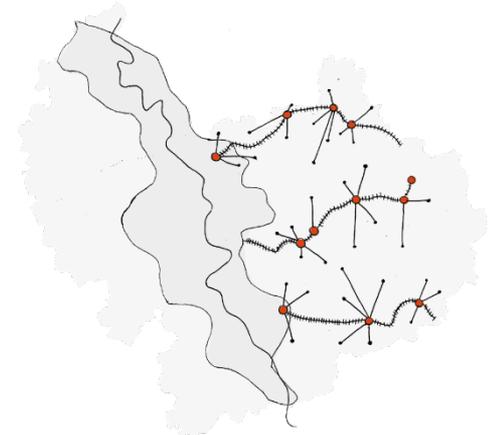
3fache Innenentwicklung



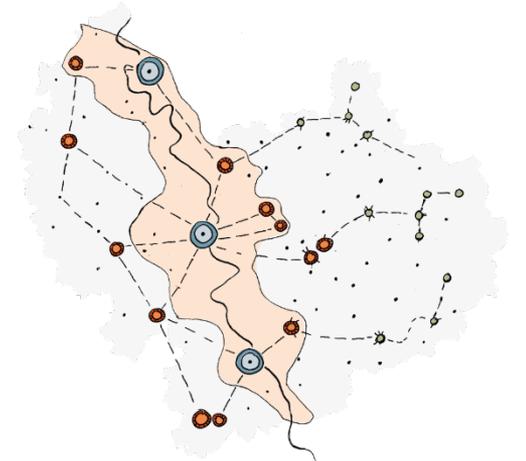
Nachverdichtung
in Bereichen guter Erreichbarkeit



Transportorientierte Entwicklung



Raumgemeinschaften



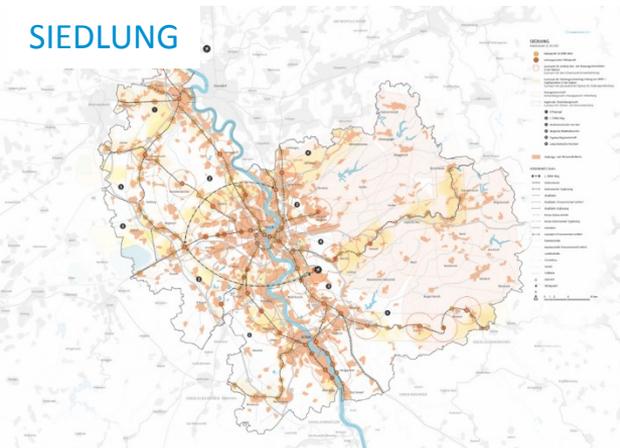
Polyzentrale Region

Köln, 27. September 2019

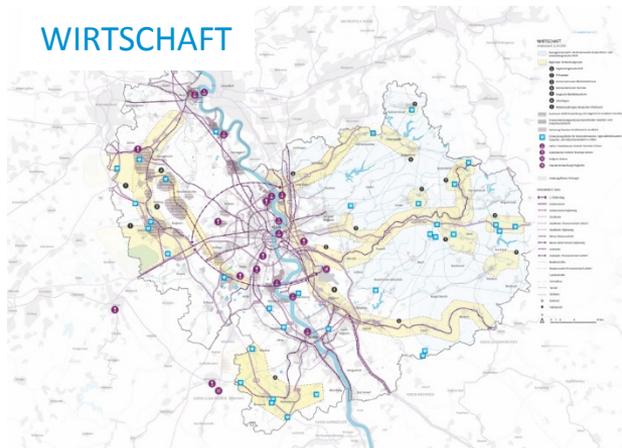
Regionale Teilstrategien des Konzeptes

[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

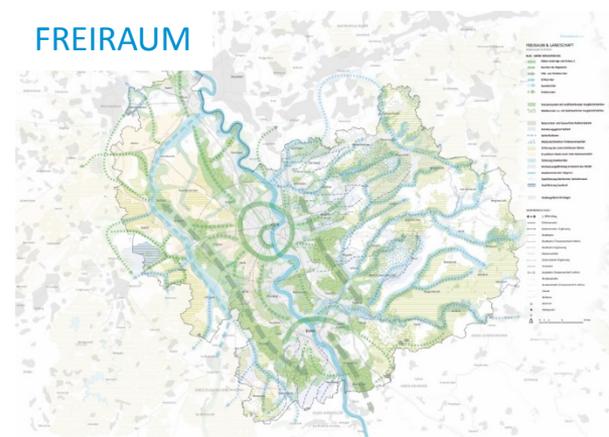
SIEDLUNG



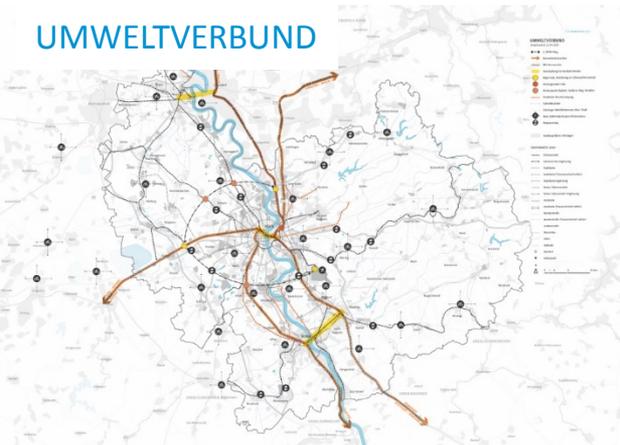
WIRTSCHAFT



FREIRAUM



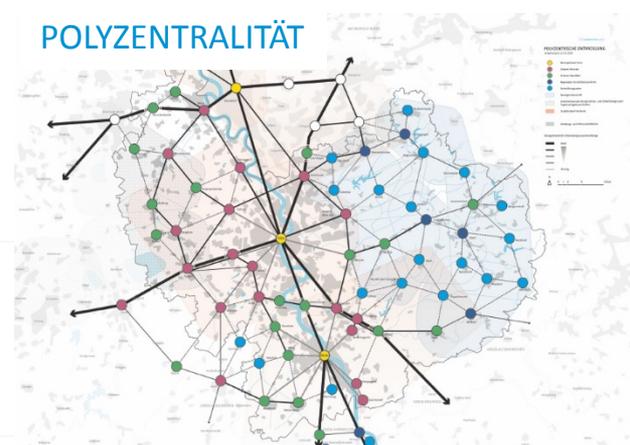
UMWELTVERBUND



MIV / WIRTSCHAFTSVERKEHR



POLYZENTRALITÄT



STRUKTURBILD

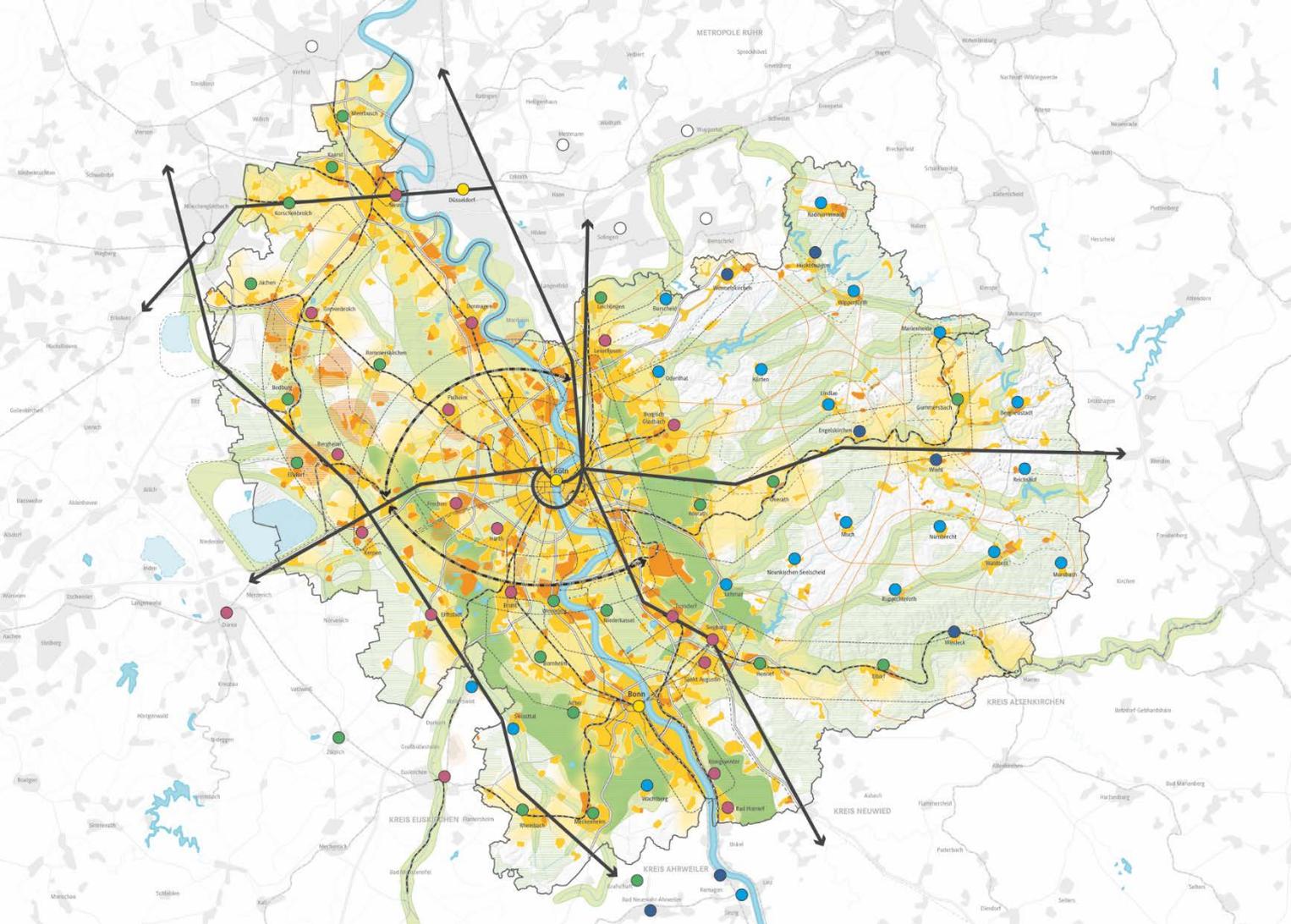
23.09.2019

- 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
- Raumbegrenzungen
- Hauptverkehrsachse

- Metropolitane Kern
- Urbane Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker

VEKEHRNETZ 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
- 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

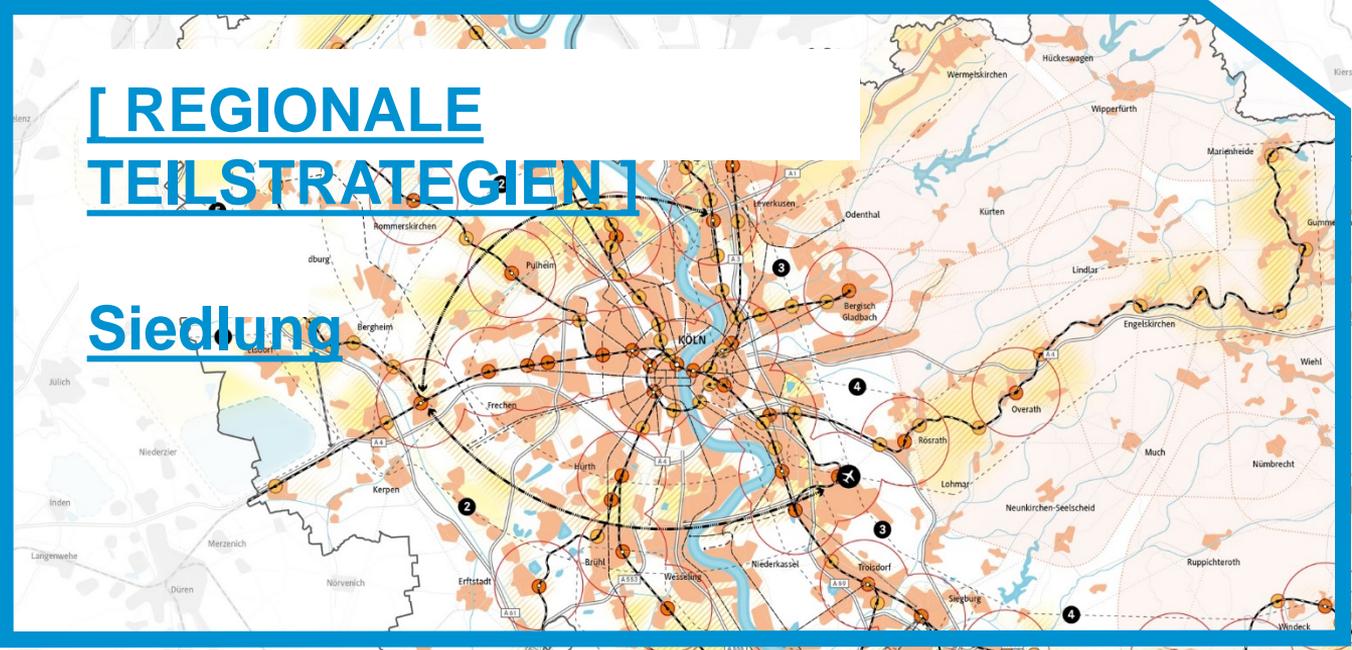
[DER GUTE RAUMZUSTAND]

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



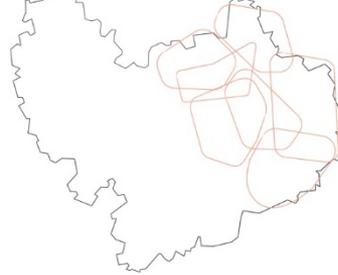
**Transportorientierte
Siedlungsentwicklung**



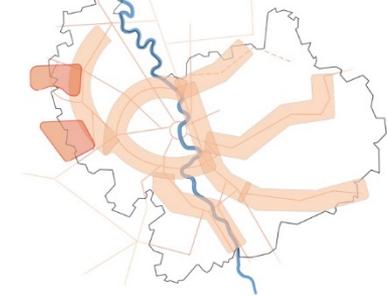
**Fokussierung, Priorisierung und
Verdichtung von Entwicklung an
leistungsstarken SPNV-
Haltepunkten**



Raumgemeinschaften



Regionale Entwicklungsräume



**Vorrang Innenentwicklung vor
Außenentwicklung**



3-fache Innenentwicklung

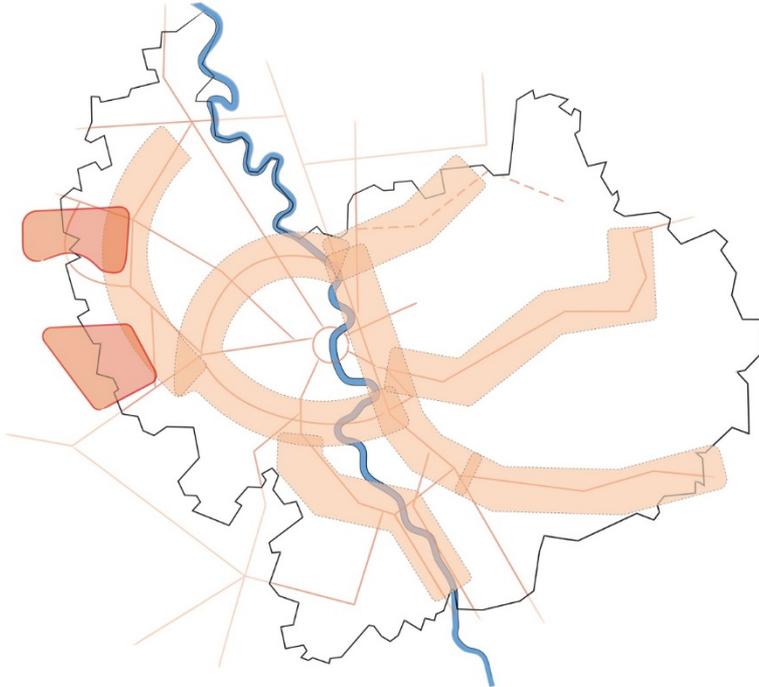


Funktionsmischung und Flexibilisierung

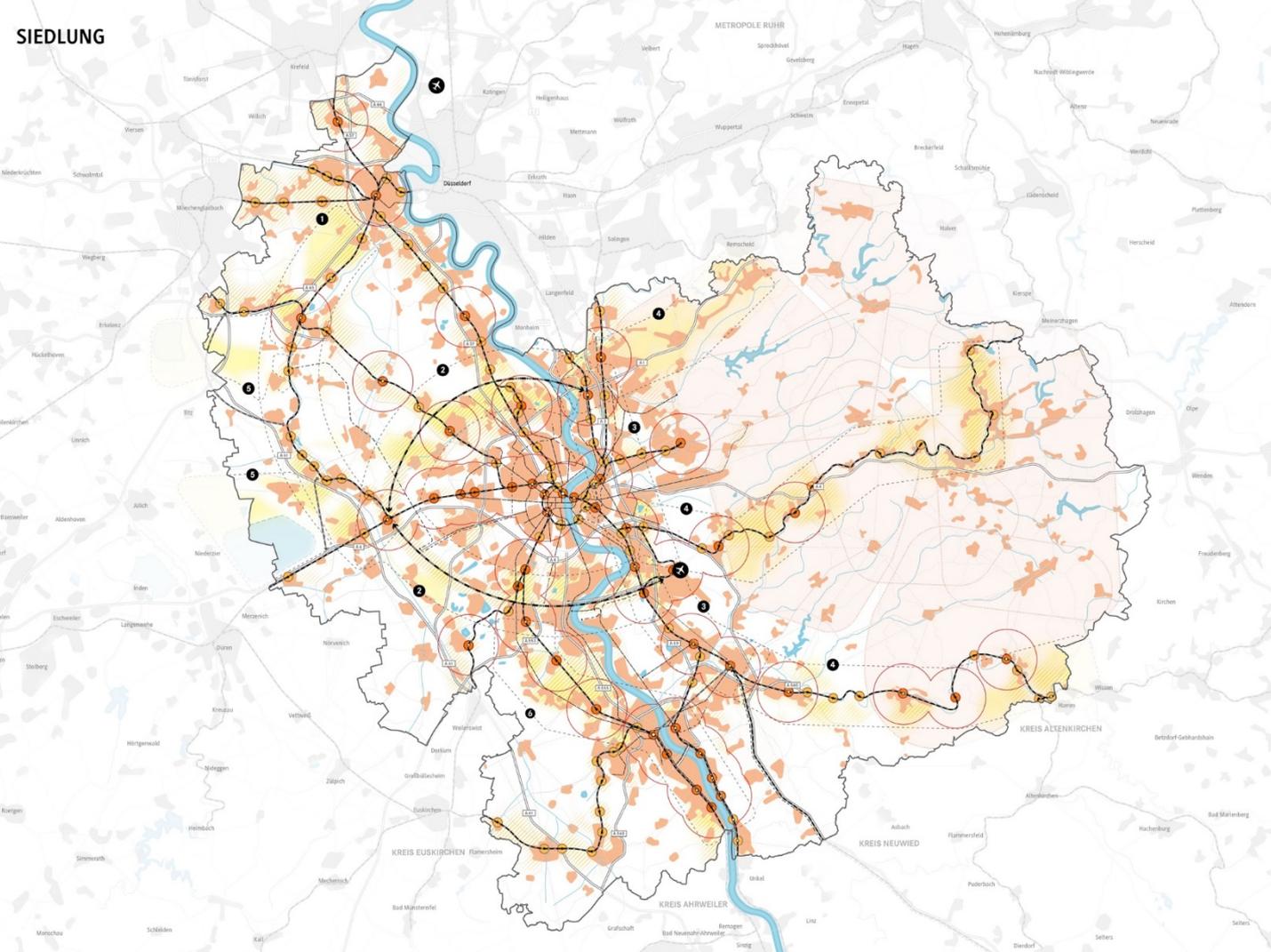


Regionale Entwicklungsräume:

- **Tagebaufolgenlandschaften** 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



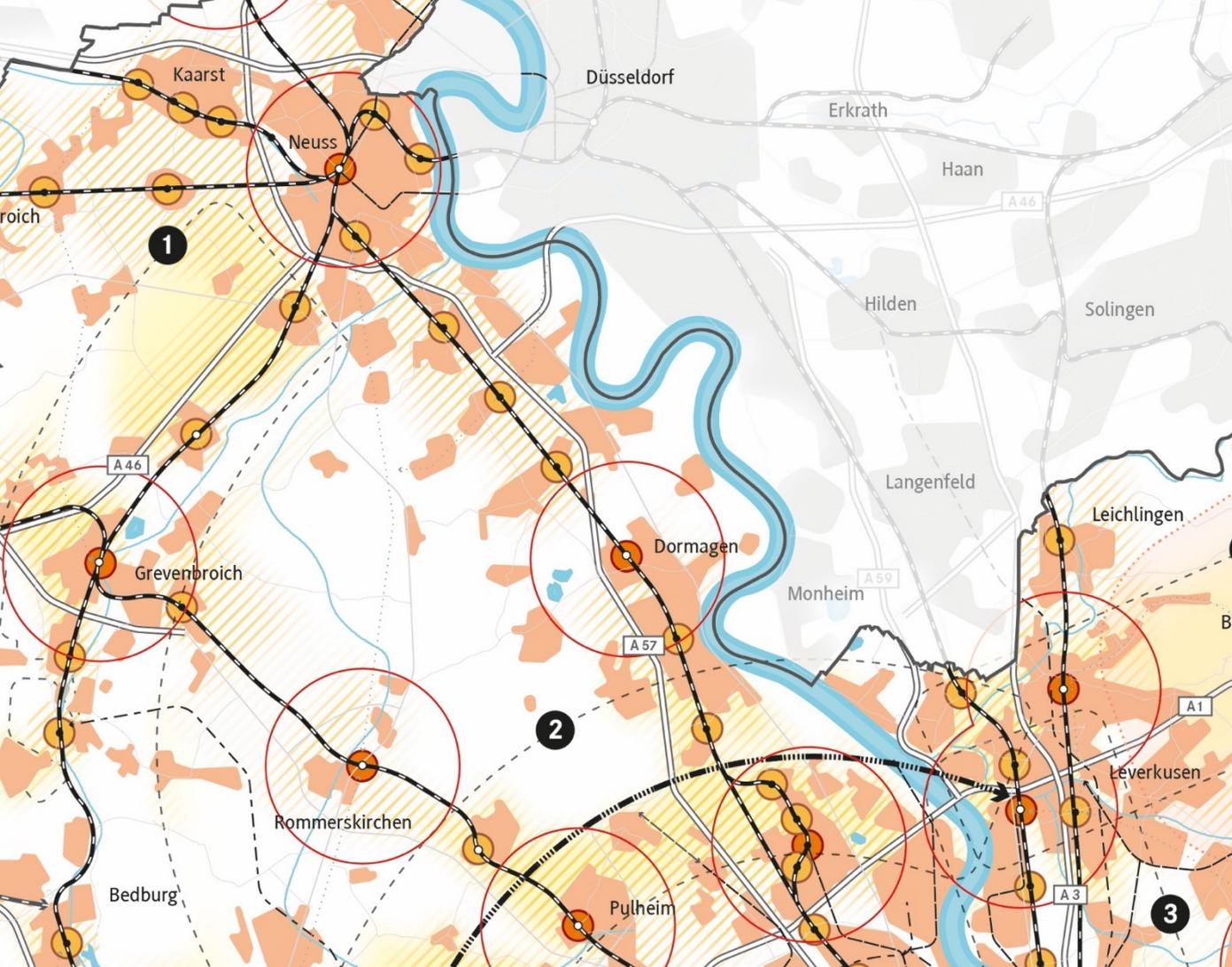
SIEDLUNG

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 Tageaufgelandschaft
- 6 Linksrheinischer Korridor
- Siedlungs- und Wirtschaftsfläche

VEKEHRNETZ 2040+

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



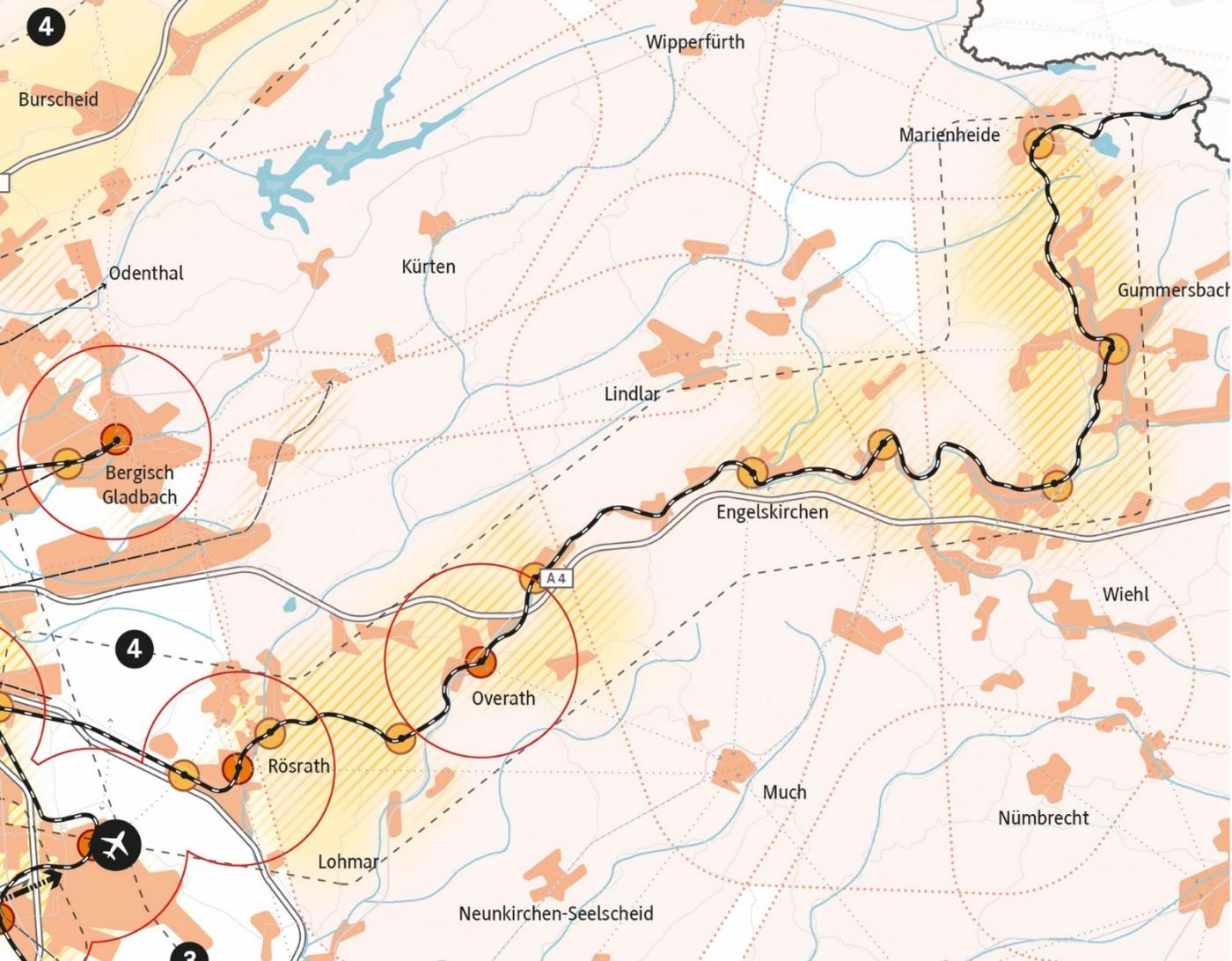
SIEDLUNG

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 1. Erftspange
- 2 2. ÖPNV-Ring
- 3 3. Rechtsrheinischer Korridor
- 4 4. Bergische Mobilitätsachse
- 5 5. Tageaufogelandschaft
- 6 6. Linksrheinischer Korridor
- Siedlungs- und Wirtschaftsfläche

VEKEHRNETZ 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

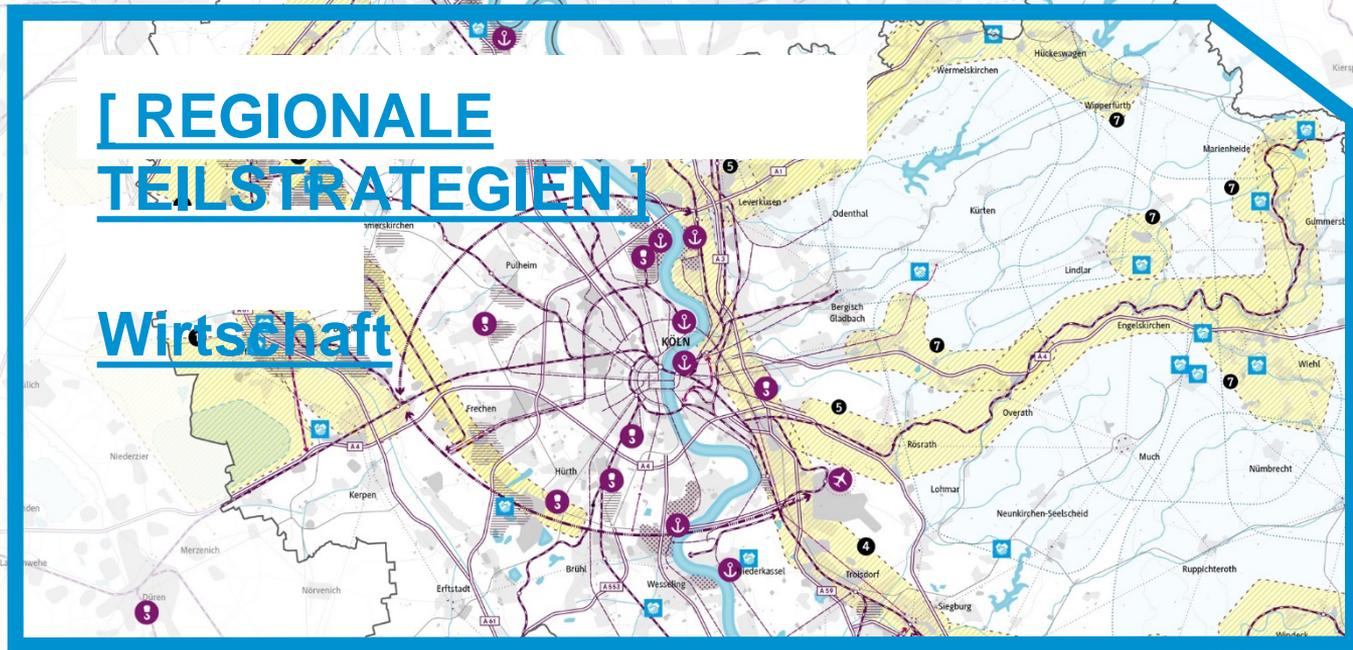
- Haltepunkt im SPNV-Netz
 - Leistungsstarker Haltepunkt
 - Suchraum für erhöhte Bau- und Nutzungsintensitäten (3 km Radius)
Suchraum mit dem Schwerpunkt Innenentwicklung
 - Suchraum für Siedlungsentwicklung entlang von SPNV- / Stadtbahnlinie (3 km Radius)
Suchraum mit grundsätzlicher Eignung für Siedlungsentwicklung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

VEKEHRNETZ 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 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



**Möglichst BI-modaler
Verkehrsanschluss**



Großindustrie am Rhen



**Interkommunale
regionalbedeutsame Industrie-
und Gewerbestandorte**



Raumgemeinschaften



Erschließung neuer Arbeitsfelder



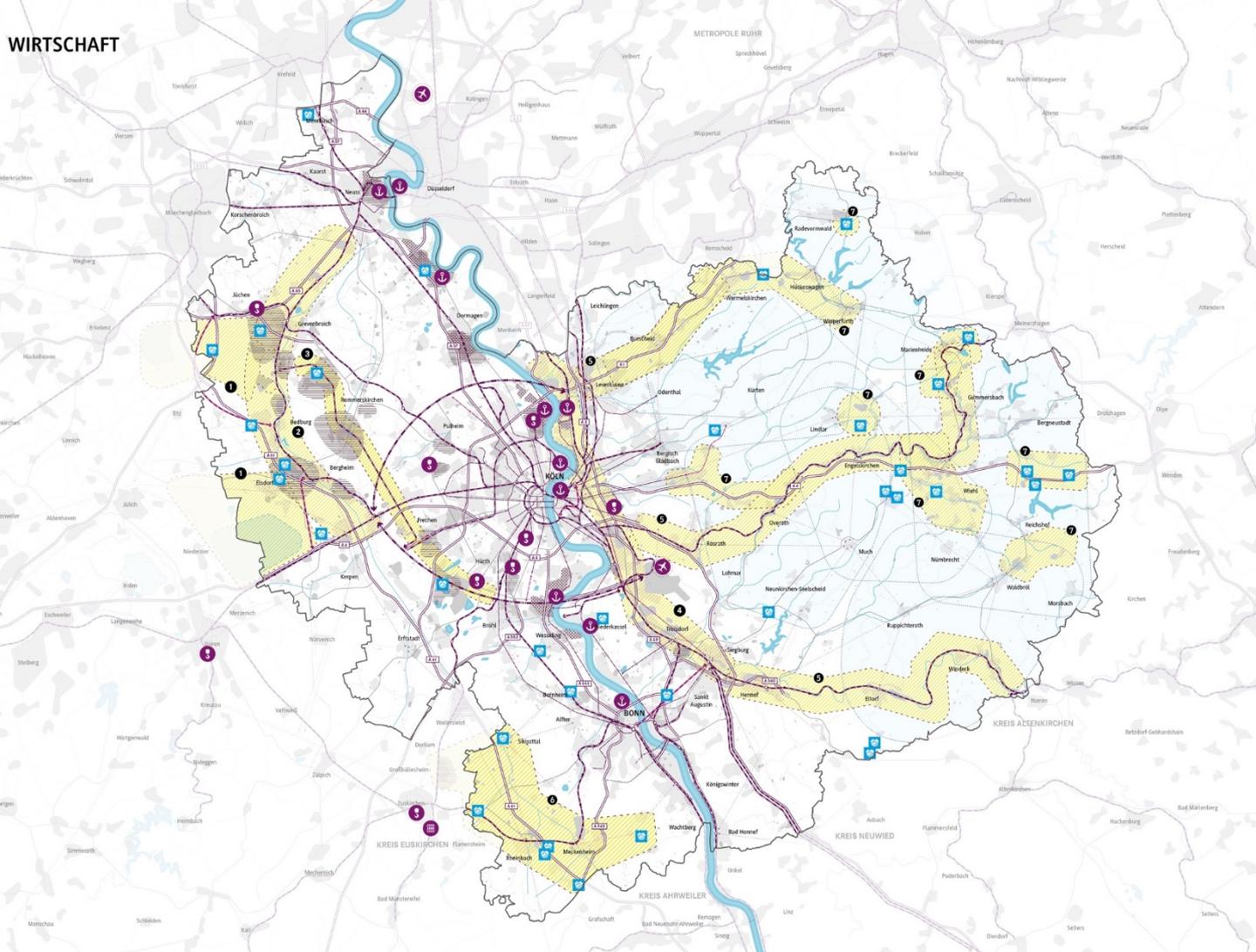
Regionale Entwicklungsräume



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



WIRTSCHAFT



WIRTSCHAFT

Arbeitsstand 12.09.2019

- Raumbereinschaft: 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, regionalbedeutenden Gewerbe- und Industriestandort (>=10ha)
- Hafen / Kombiniertes Verkehr-Terminal sichern
- Kombiniertes 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



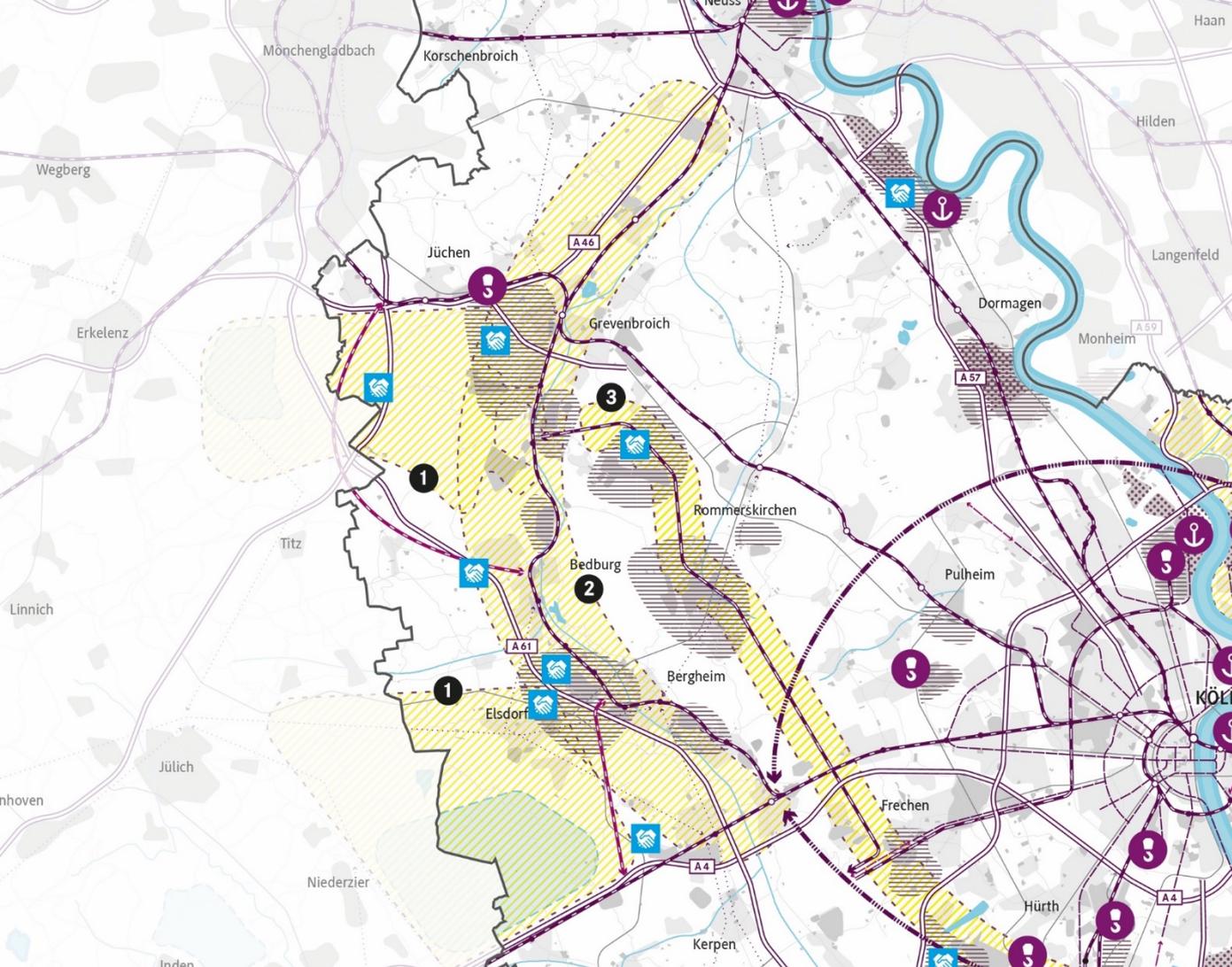
WIRTSCHAFT
Arbeitsstand 12.09.2019

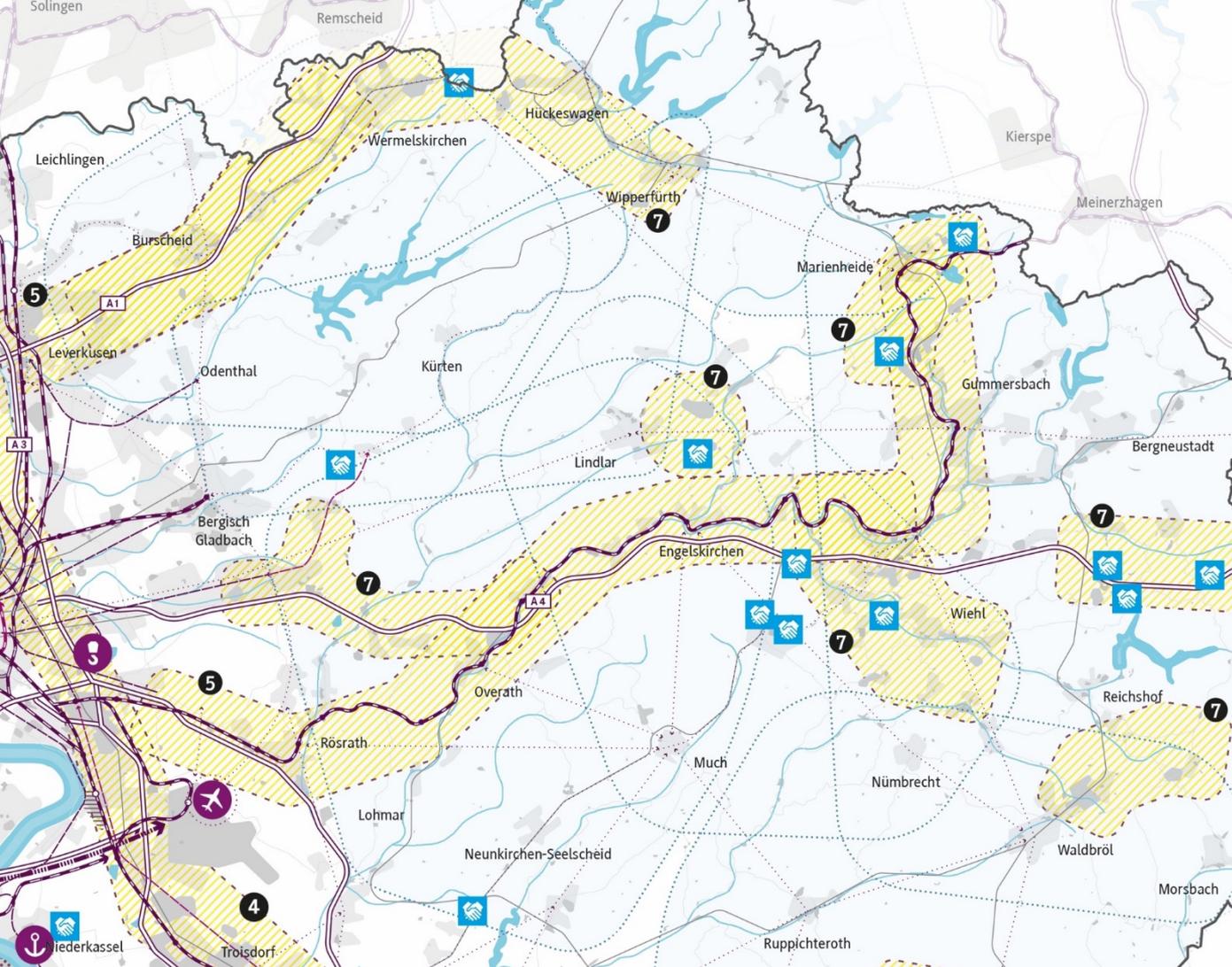
-  Raumbereich: Interkommunale Kooperations- und Entwicklungsräume GfGE
-  Regionaler Entwicklungsraum
- 1** Tagebaufolgelandschaft
- 2** Erftspange
- 3** Konversionsraum Werksbahntrasse
- 4** Rechtsrheinischer Korridor
- 5** Bergische Mobilitätsachsen
- 6** Swistbogen
- 7** Mittelstandsregion Bergisches Rheinland
-  Suchraum GfGE Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
-  Innenentwicklungspotenzial bestehender Gewerbe- und Industriestandorte
-  Sicherung Standort Großindustrie am Rhein
-  Entwicklungspotenzial für interkommunale, regionalbedeutenden 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





WIRTSCHAFT
Arbeitsstand 12.09.2019

- Raumgemeinschaft: Interkommunale Kooperations- und Entwicklungsräume GIGe
- Regionaler Entwicklungsraum
- 1** Tagebaufolgelandschaft
- 2** Erftspange
- 3** Konversionsraum Werksbahntrasse
- 4** Rechtsrheinischer Korridor
- 5** Bergische Mobilitätsachsen
- 6** Swistbogen
- 7** Mittelstandsregion Bergisches Rheinland
- Suchraum GIGe Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
- Innenentwicklungspotenzial bestehender Gewerbe- und Industriestandorte
- Sicherung Standort Großindustrie am Rhein
- Entwicklungsfläche für interkommunale, regionalbedeutenden Gewerbe- und Industriestandorte (>=10ha)
- Hafen / Kombierter Verkehr-Terminal sichern
- Kombierter Verkehr-Terminal sichern
- Railport sichern
- Standortentwicklung Flughafen
- Siedlungsfläche (Ortslage)

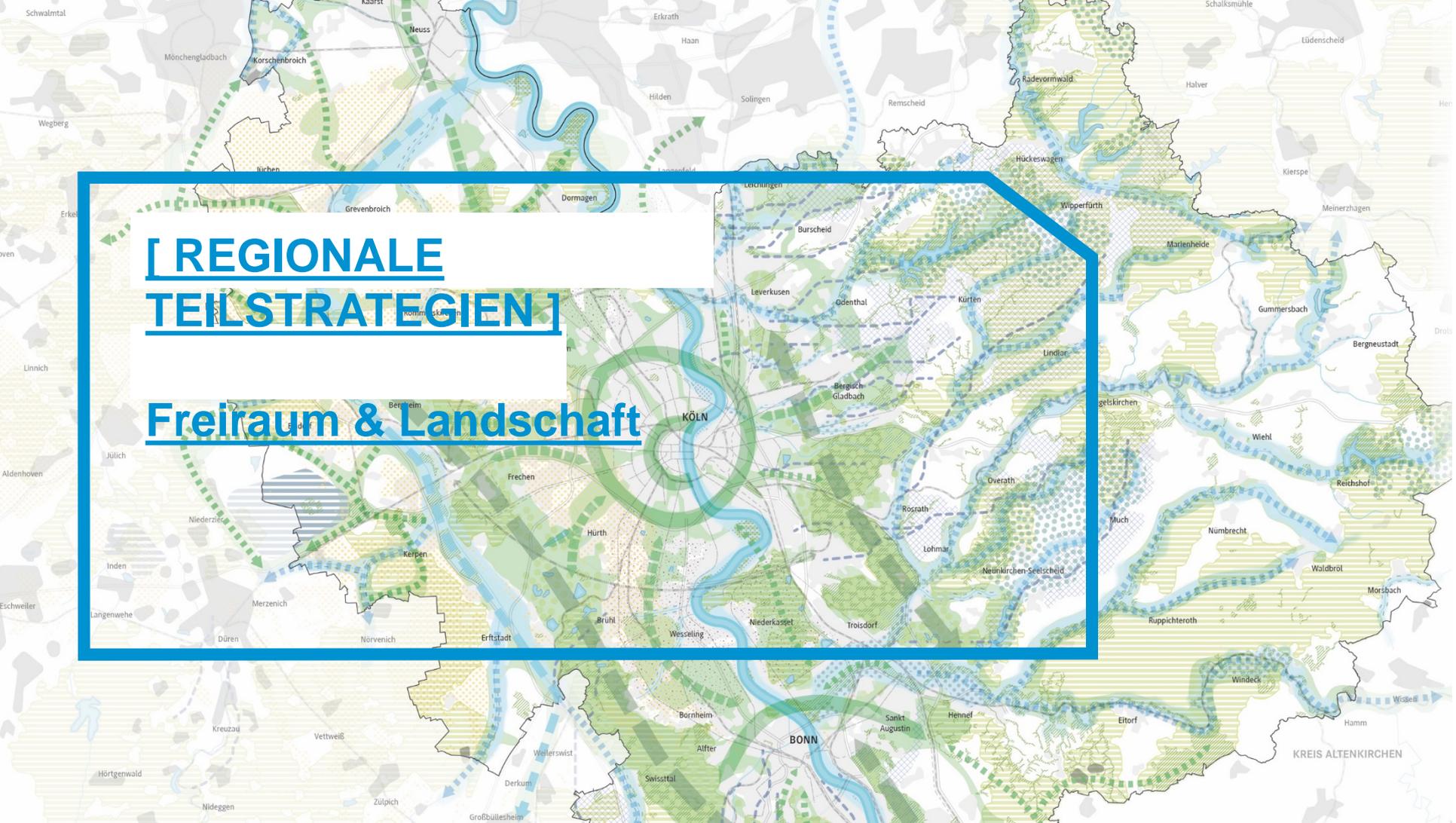
VERKEHRSNETZ 2040+

- 2. ÖPNV-Ring
- Schiennetz
- Schiennetz 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



[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

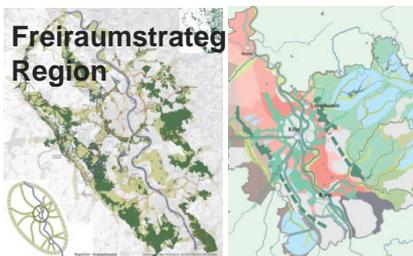


Freiraum & Landschaft – Kernaufgaben und Ziele

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**



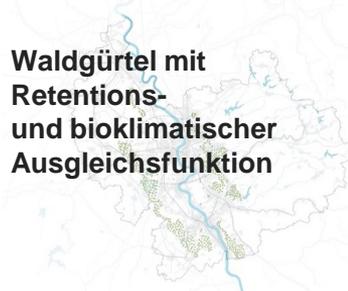
**Unzerschnittene
Räume**



**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

 Walschutzfunktion Trinkwasserqualität

 Sicherung der unzerschnittenen Räume

 Fruchtbarer Boden (sehr hohe Bodenwertzahl)

 Sicherung Auenkorridor

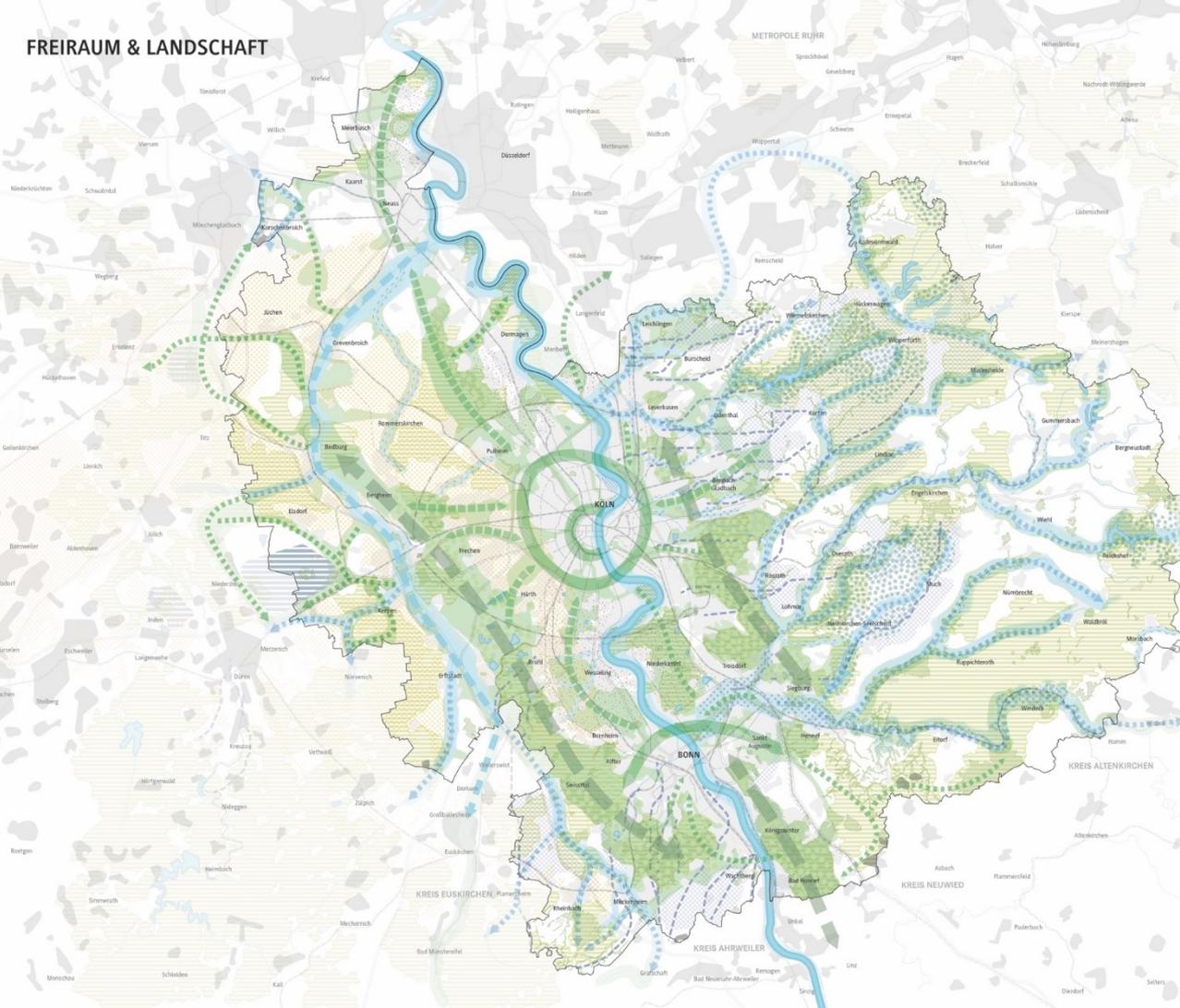
 Hochwassergefährdung im Bereich des HQ100

 Gewässernetz inkl. Talpersse

 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

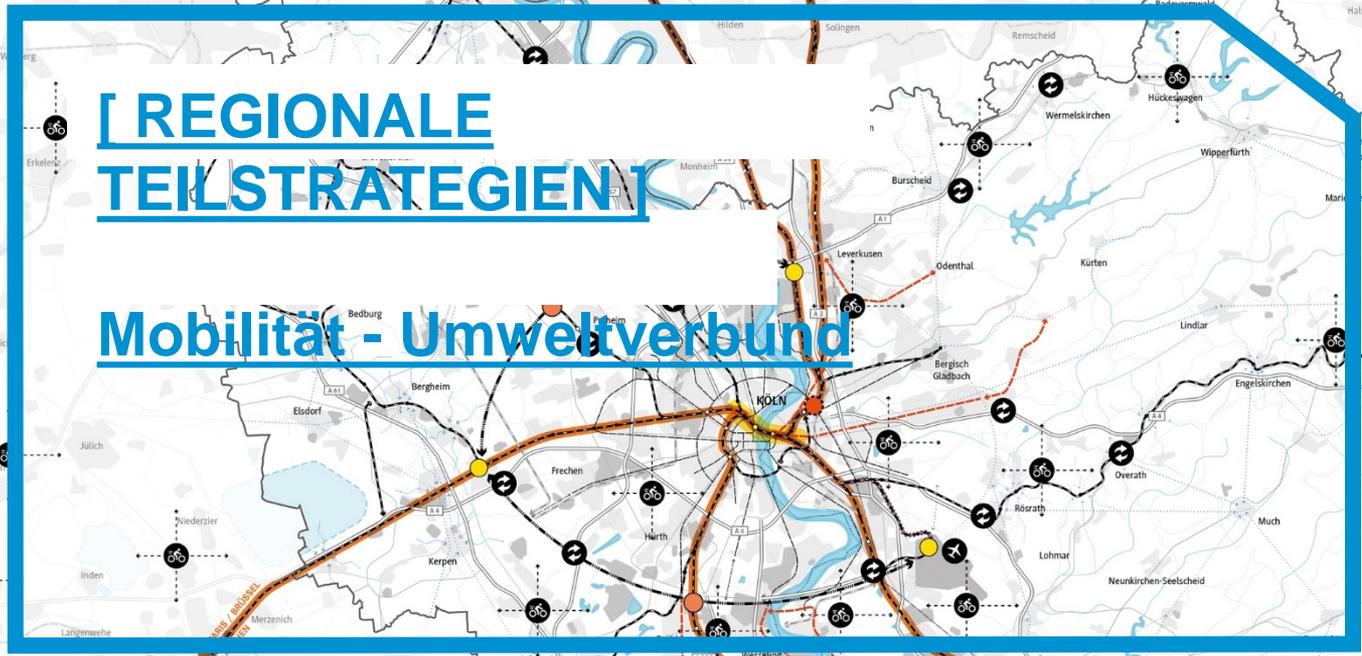
-  Freiraumsystem mit multifunktionaler Ausgleichsfunktion
-  Waldkorridor u.a. mit bioklimatischer Ausgleichsfunktion

-  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)



REGIONALE TEILSTRATEGIEN

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



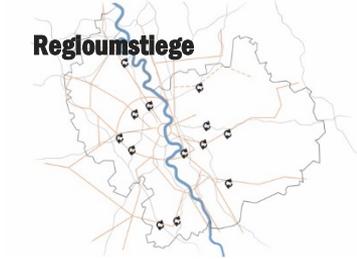
Beschleunigung von Stadtbahnverbindungen im Zentrenzulauf



Leistungsfähige Verknüpfungen



Regiolumstiege



Multimodale Querungen



Erweiterung des Schnellbusnetzes



Schaffung leistungsstarker SPNV-Zubringersysteme



Entwicklung Netz von RadPendlerRouten



Mobilstationen



Digitallisierung im Umweltverbund



UMWELTVERBUND

AGGLOMERATIONS-KONZEPT

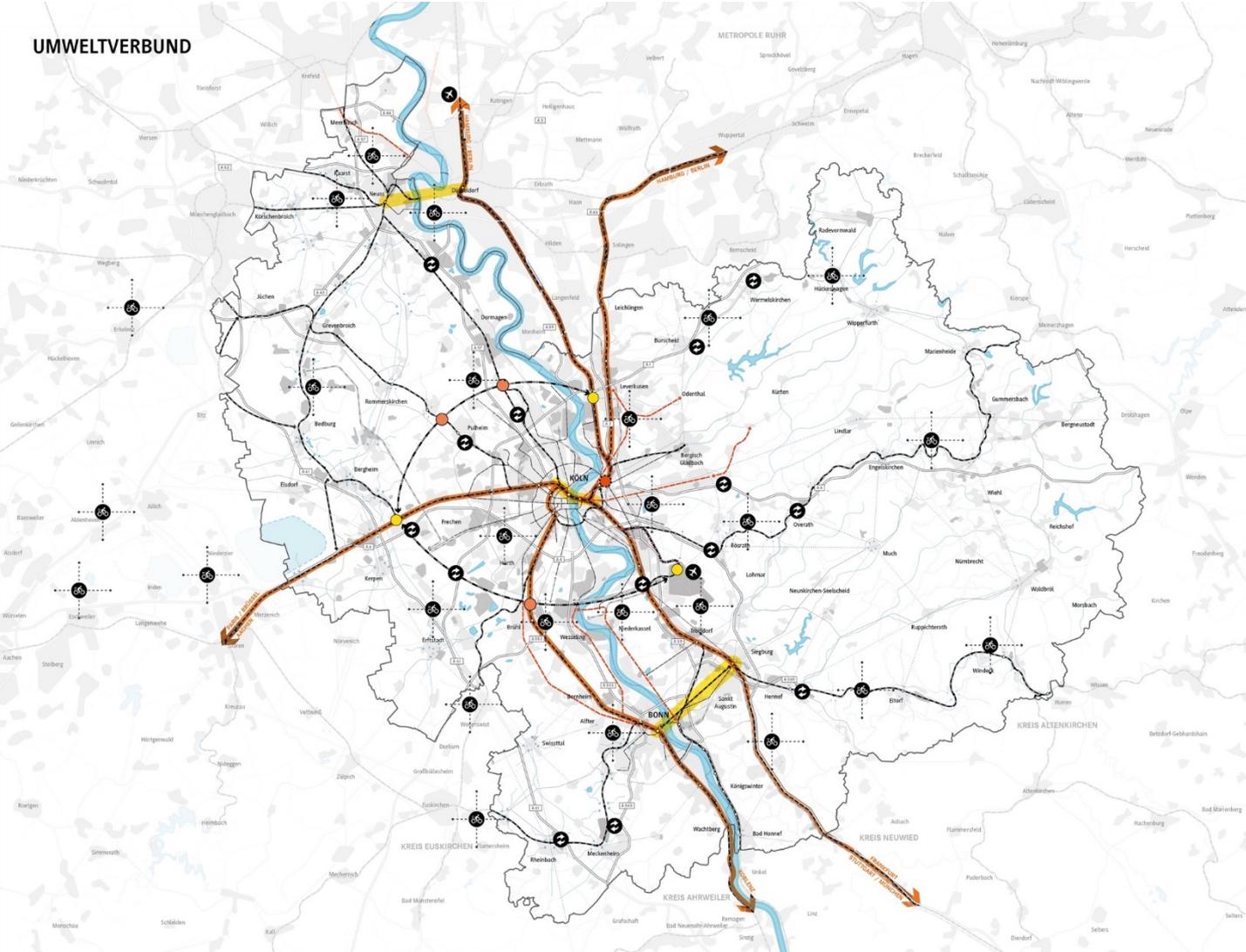
UMWELTVERBUND

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)

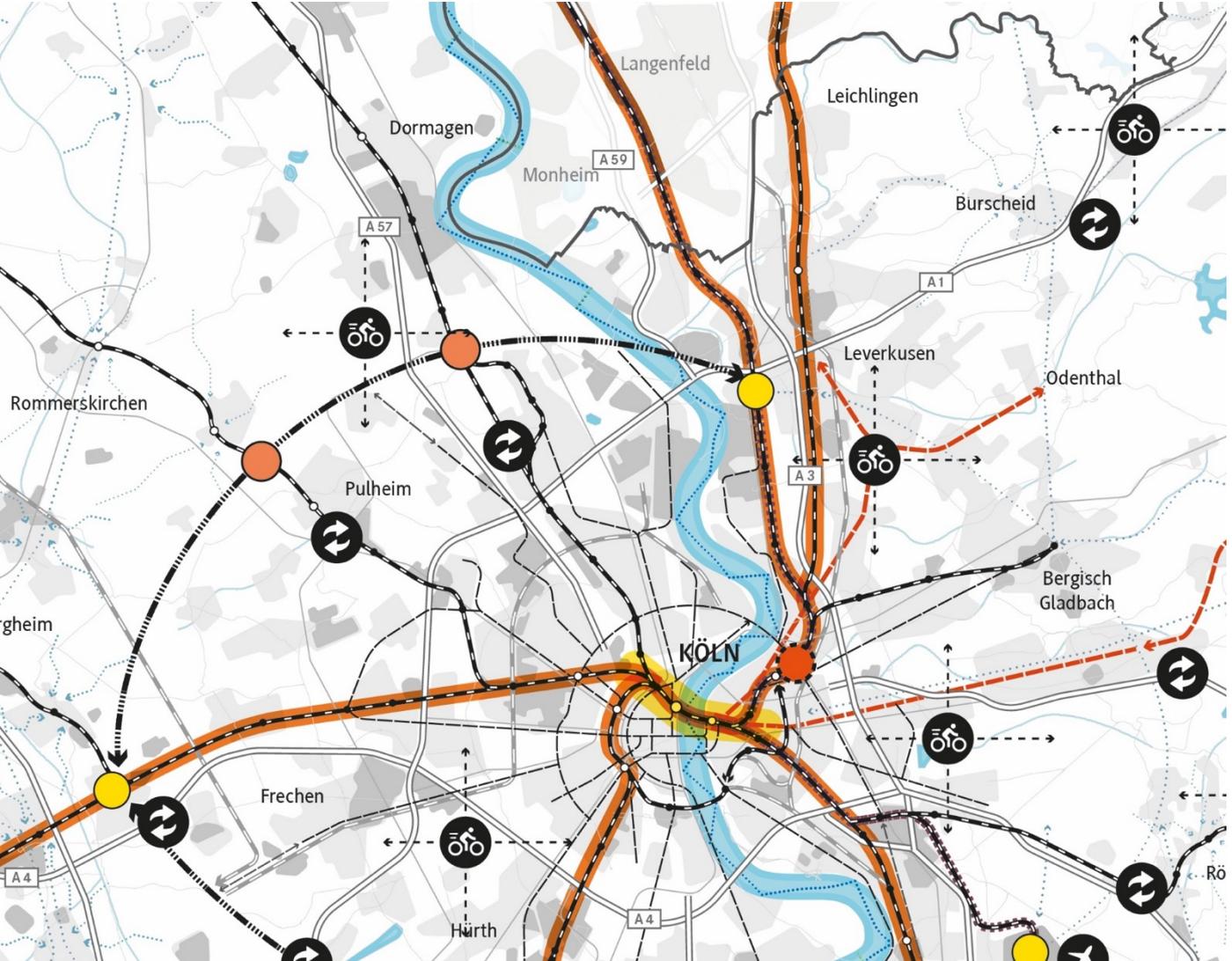
VEKEHRSNETZ 2040+

- 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

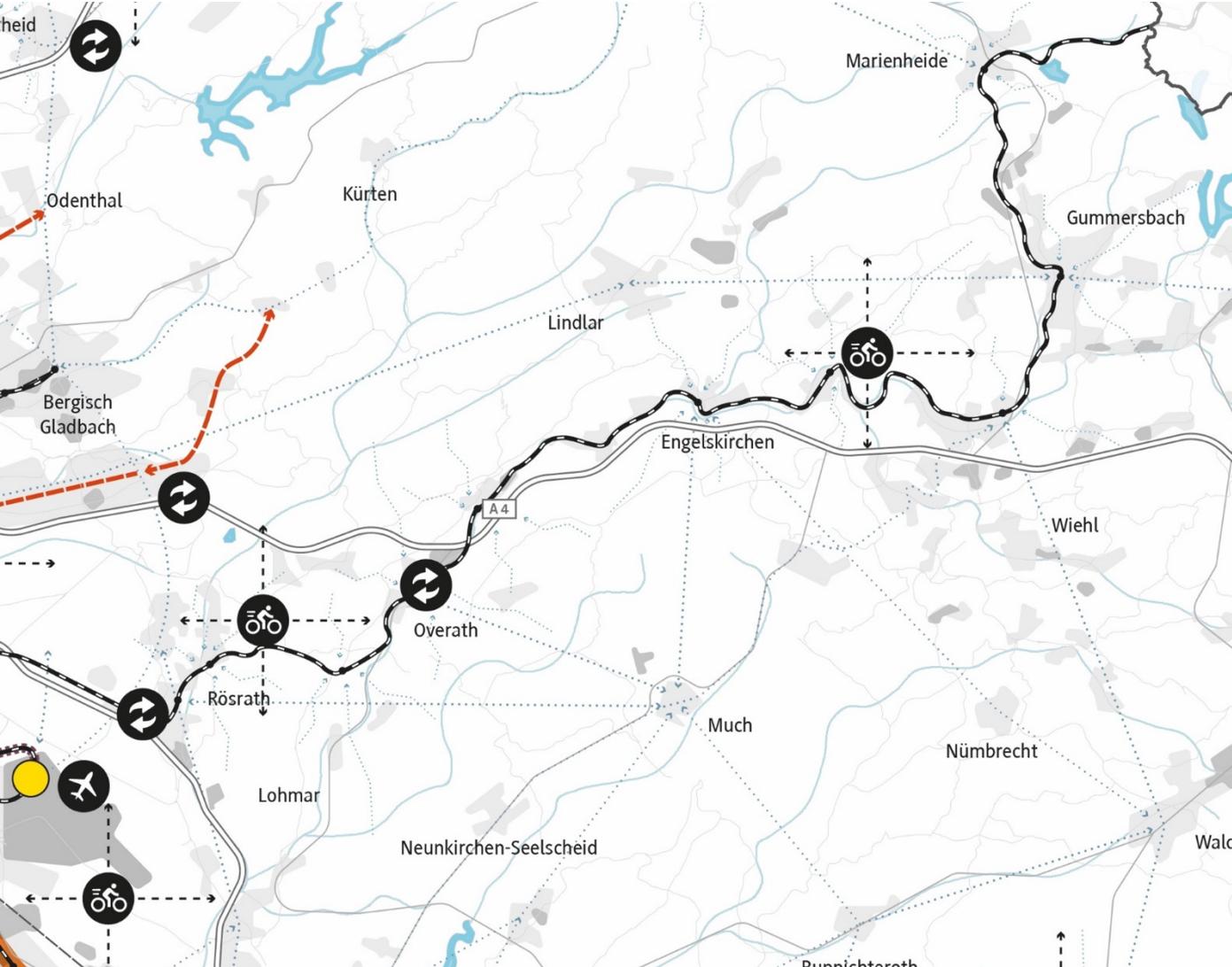


- 2. ÖPNV-Ring
- Fernverkehrskorridor
- RRX Kernstrecke
- Verknüpfung Fernverkehrsknoten
- Regio-Hub, Anbindung an Schienenfernverkehr
- Intraregionaler Hub
- Knotenpunkt Radiale / äußerer Ring, Verteiler
- Stadtbahn Beschleunigung
- Schnellbuslinie
- Zubringer Mobilitätsknoten (Bus / Rad)
- Netz RadPendlerRouten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



UMWELTVERBUND

Arbeitsstand 12.09.2019

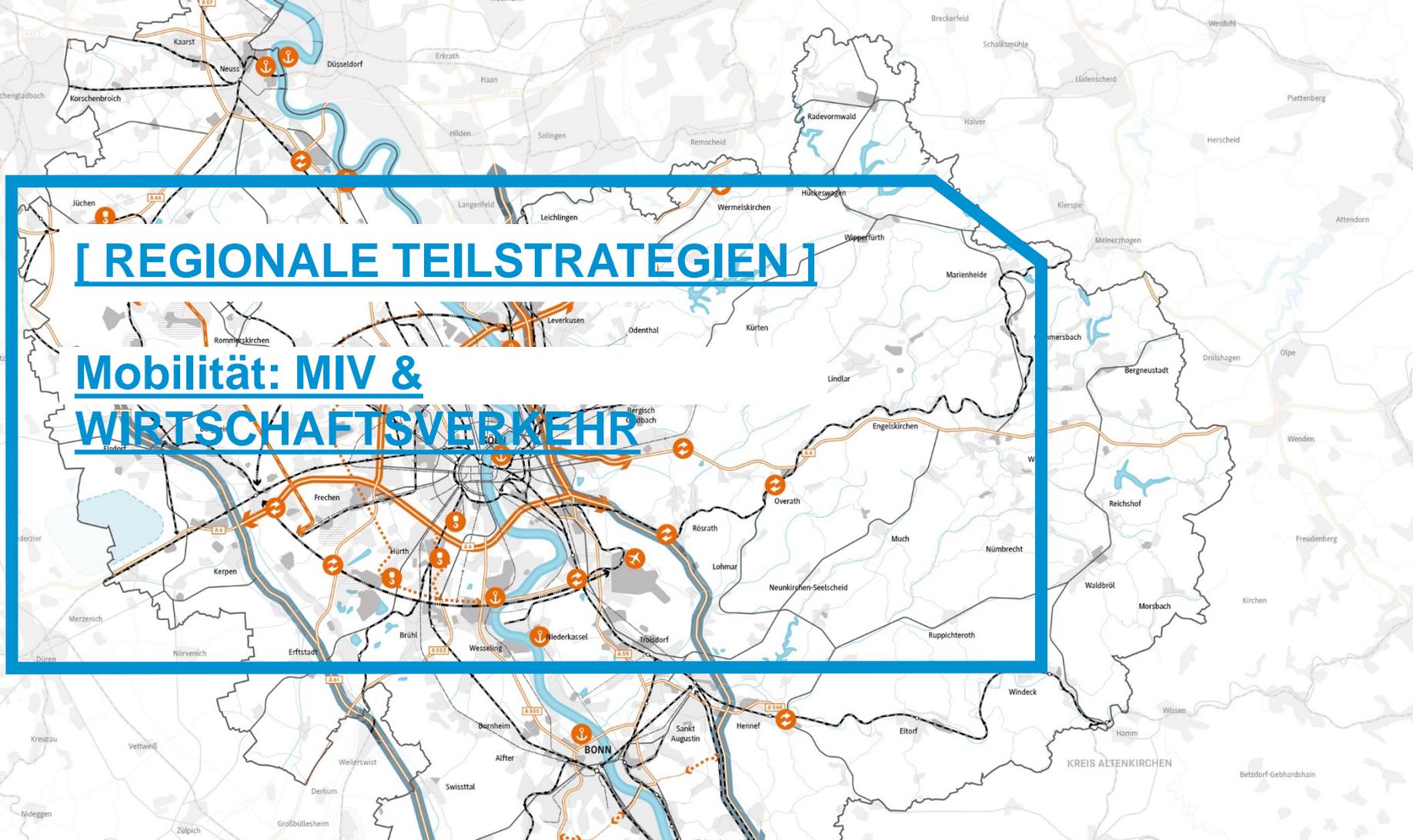
-  2. ÖPNV-Ring
-  Fernverkehrskorridor
-  RRX Kernstrecke
-  Verknüpfung Fernverkehrsknoten
-  Regio-Hub, Anbindung an Schienenfernverkehr
-  Intraregionaler Hub
-  Knotenpunkt Radiale / äußerer Ring, Verteiler
-  Stadtbahn Beschleunigung
-  Schnellbuslinie
-  Zubringer Mobilitätsknoten (Bus / Rad)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

VEKEHRNETZ 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



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 Haupttrouten, 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

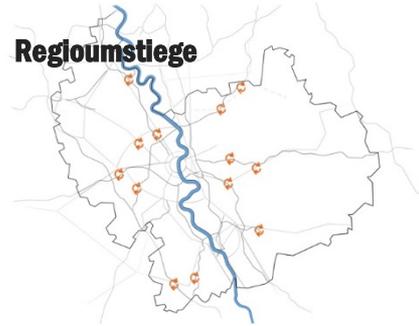
- Multimodale Umschlagsplätze an leistungsfähigen Infrastrukturen zur Entlastung der Rheinschiene schaffen
- Leistungsstarke Anbindung der linksrheinischen Wirtschaftsräume an die rechtsrheinische Schienengüterfernverkehrsstrasse.
- Verknüpfungspunkte zwischen regionalem Güterverkehr und Güterfernverkehrsnetz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



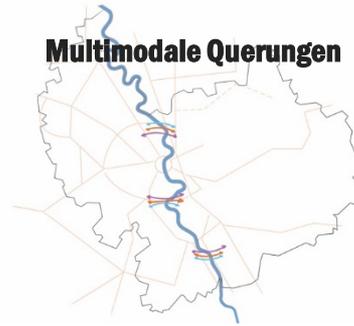
Entflechtung der Verkehre



Regioumstiege



Multimodale Querungen



Leistungsfähige Anbindung an den Güterfernverkehr



Umwidmung Werksbahntrasse



MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

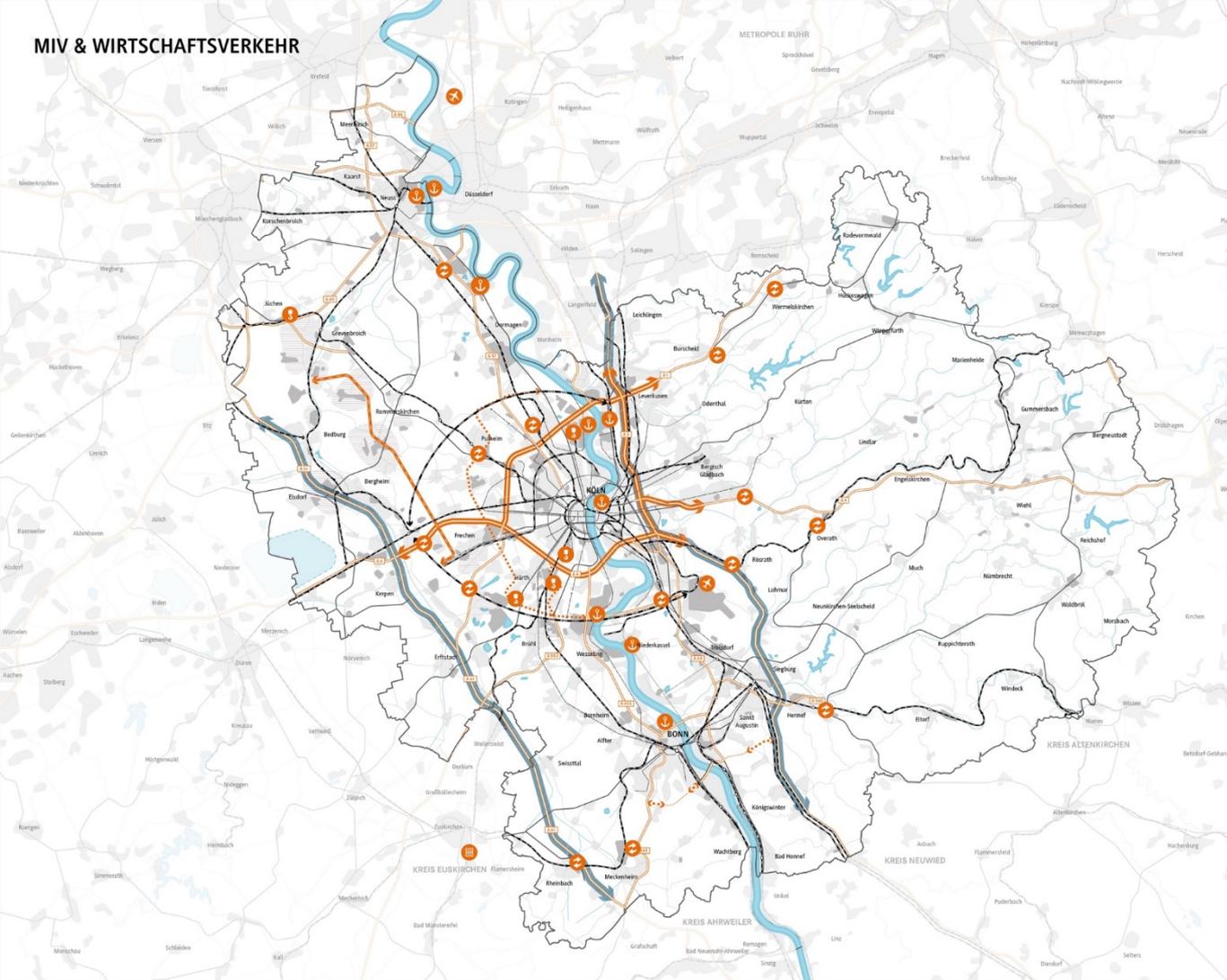
MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

Arbeitsstand 12.09.2019

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

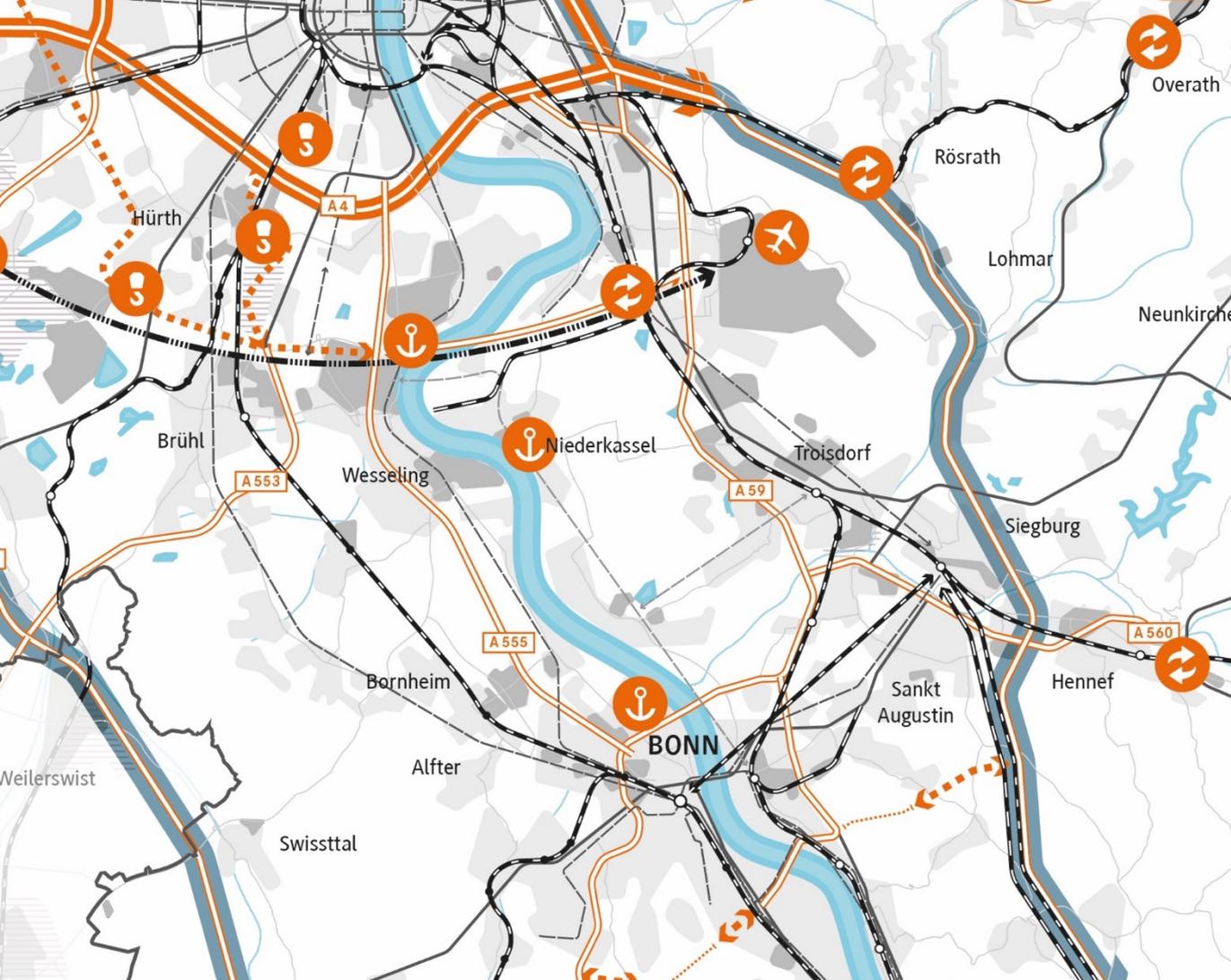
VEKEHRSNETZ 2040+

-  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

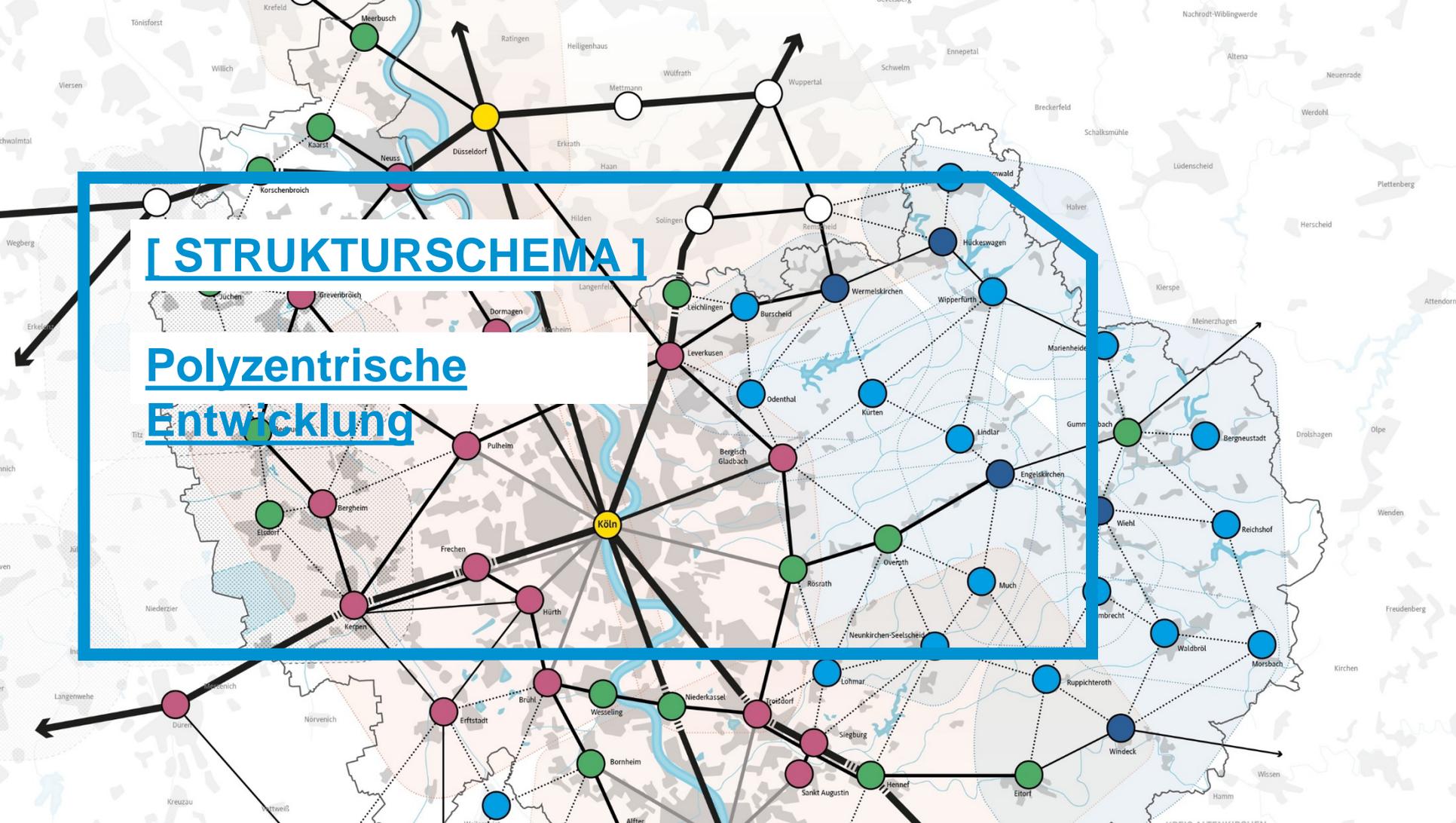
Arbeitsstand 12.09.2019



- Trennung Regional- / Transitverkehr
- Stärkung Transitfunktion
- Umwidmung Werksbahntrasse zu regionaler Güterverkehrstrasse
- Regionstiegl
- Hafen / Kombiniertes Verkehr Terminal sichern
- Kombiniertes 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



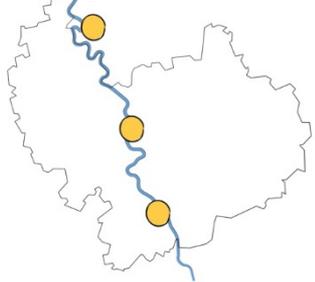
[STRUKTURSHEMA]

Polyzentrische Entwicklung

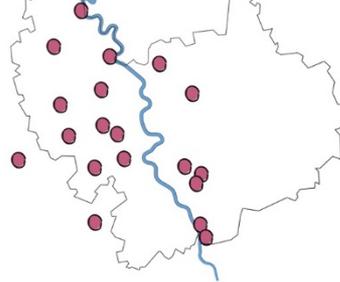
Kernaufgaben und Ziele

- **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

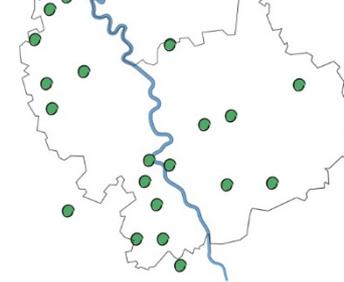
Metropolitane Kerne



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

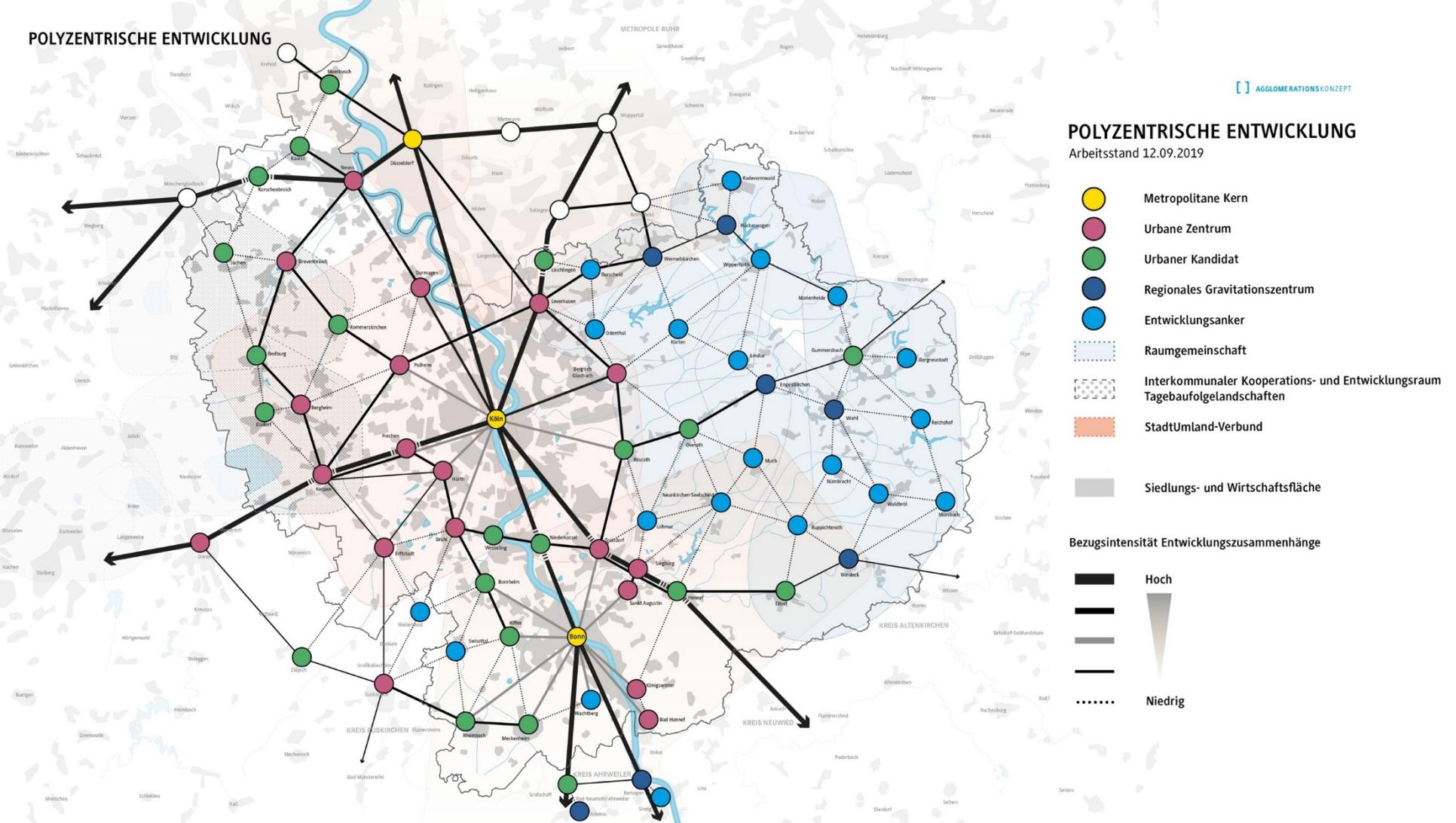
POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

Arbeitsstand 12.09.2019

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

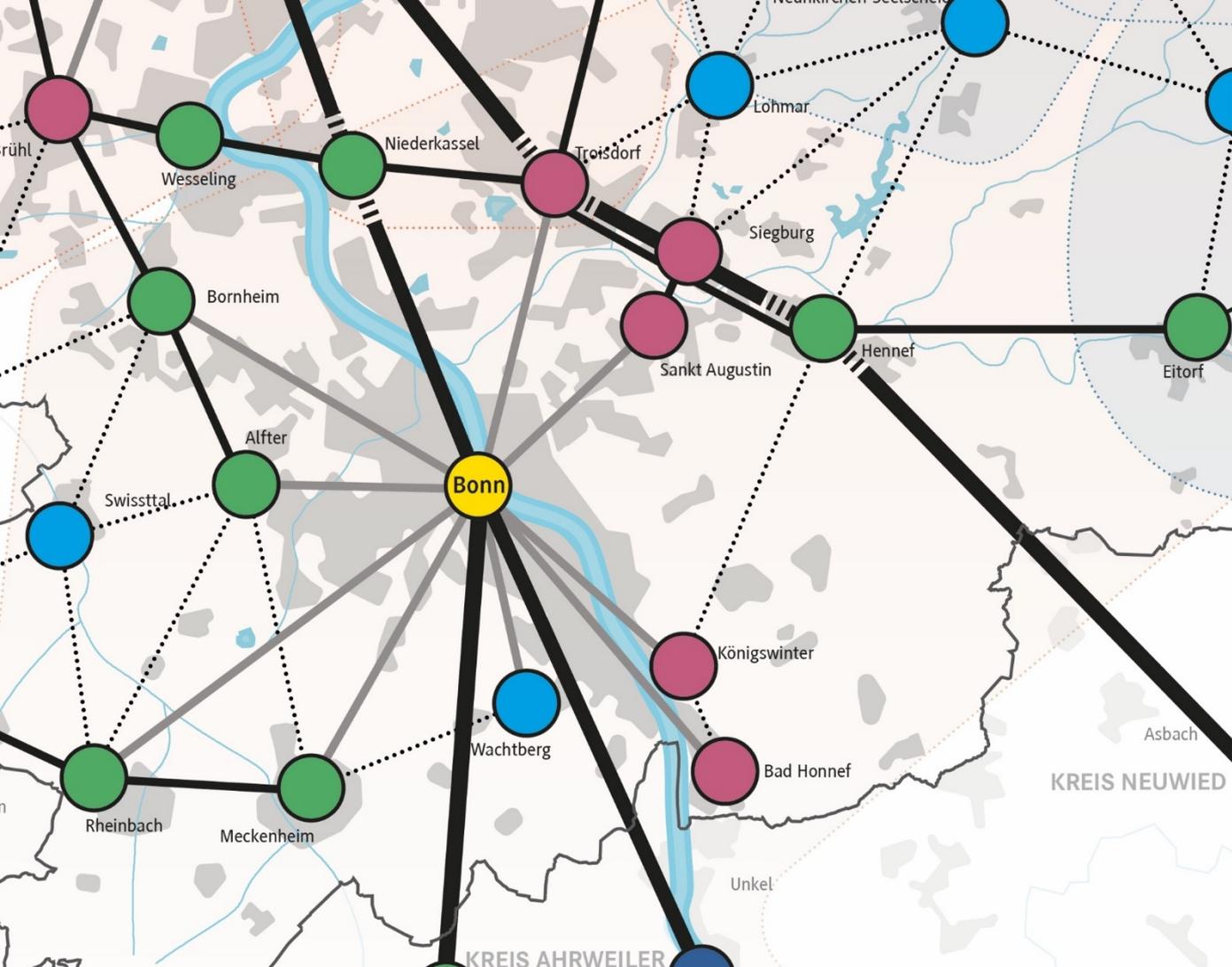
Bezugsintensität Entwicklungszusammenhänge

- Hoch
-
-
- Niedrig



POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

Arbeitsstand 12.09.2019



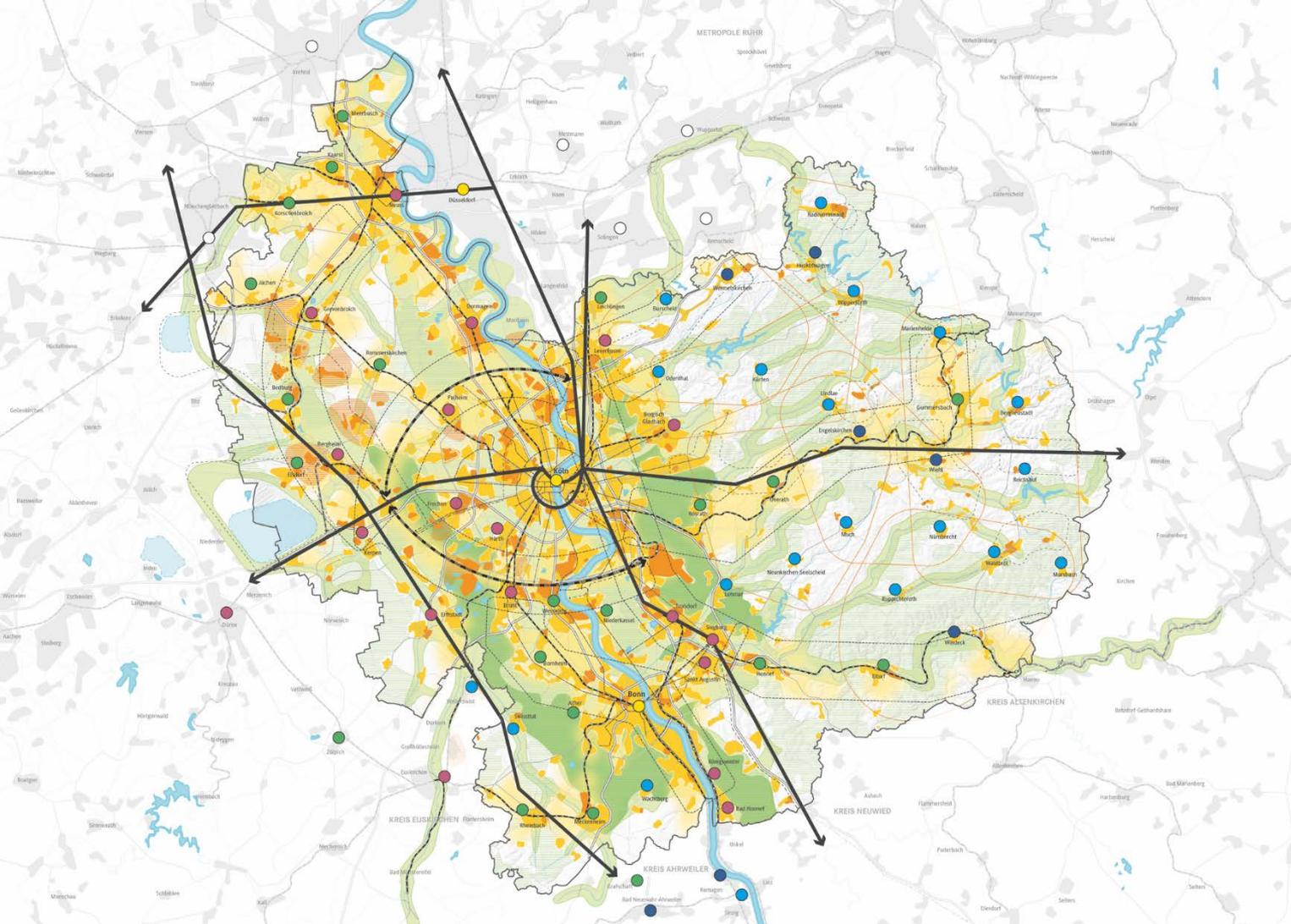
- Metropolitane Kern
- Urbane Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker
- Raumgemeinschaft
- Interkommunaler Kooperations- und Entwicklungsraum Tagebaufolgelandschaften
- StadtUmland-Verbund
- Siedlungs- und Wirtschaftsfläche

Bezugsintensität Entwicklungszusammenhänge

- Hoch
- Niedrig

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
- Raumbegrenzungen
- Hauptverkehrsachse

- Metropolitane Kern
- Urbane Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker

VEKEHRNETZ 2040+

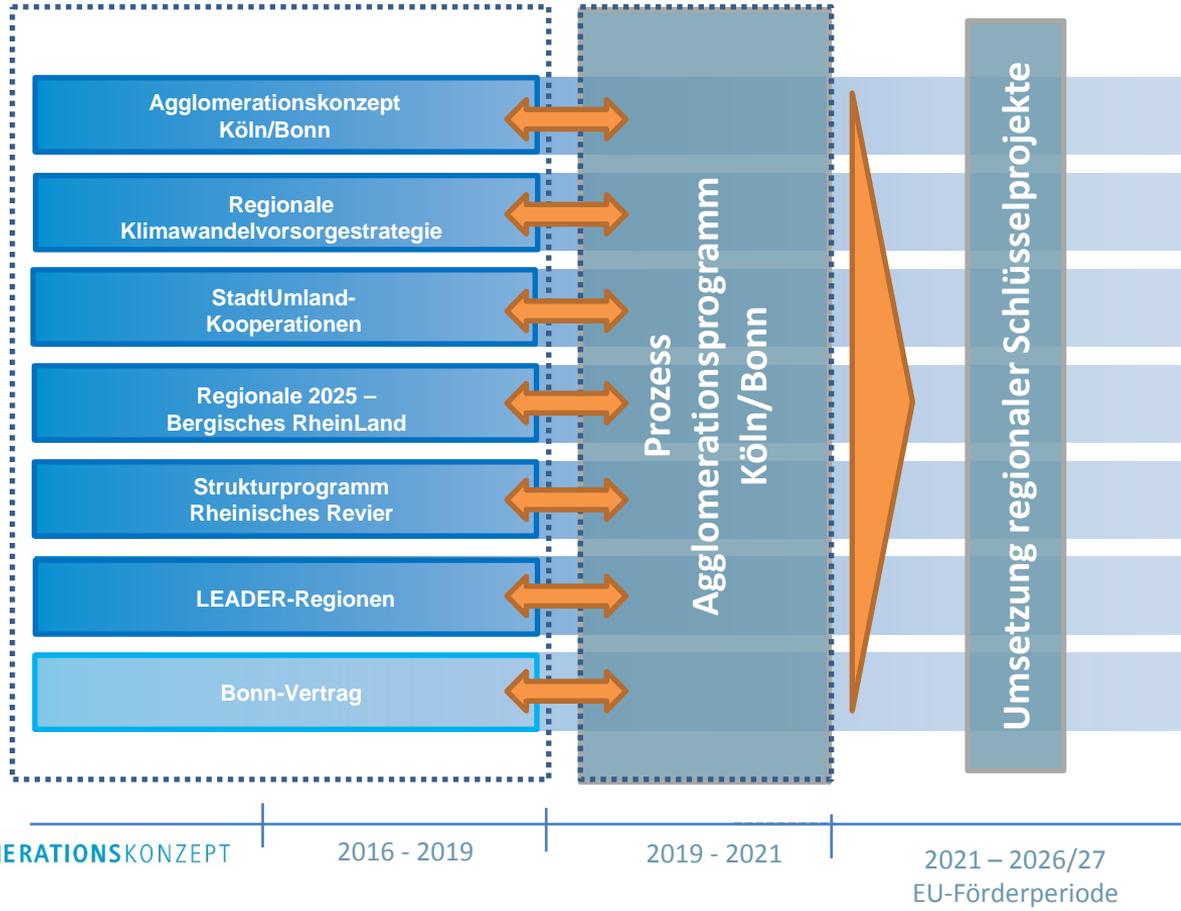
- 2. ÖPNV-Ring
- Schienennetz
- Schienennetz Ergänzung
- Stadtbahn
- Stadtbahn Ergänzung
- Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
- Reiner Güterverkehr
- Reiner Güterverkehr Ergänzung
- Autobahn
- Autobahn (Trassenverlauf unklar)
- Bundesstraße
- Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
- Landesstraße
- Schnellbuslinie
- Tunnel
- Seilbahn
- Bahnhof
- Haltepunkt
- N
- 0 1 2 5 10 km



Start: Agglomerationsprogramm Dialog vor Ort 2020f



Regionale Grundlagen



AGGLOMERATIONSKONZEPT

2016 - 2019

2019 - 2021

2021 – 2026/27

EU-Förderperiode

Ziele Agglomerationsprogramm

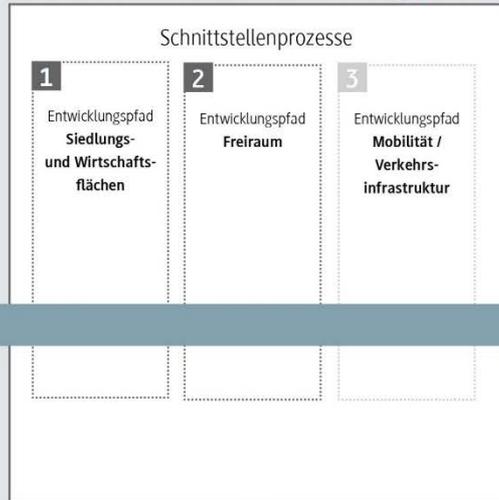
- **Operationalisierung der regionalen Strategien** Agglomerationskonzept und Klimawandelvorsorgestrategie
- Konfiguration von **Kooperationen und regionalen Schlüsselprojekten**
- **Integration & Bündelung von Erkenntnissen, Ergebnissen und Projekten** aus den Prozessen Regionale 2025, Rheinisches Revier, 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



09/19

Schnittstellen & Thematische Entwicklungspfade



Programmerstellung

- Vorbereitung Programm
- Rahmensetzung
- Projektanforderungen und Kriterien

09/20

Regionalforum

- Erstellung Programm
- Fortschreibung Strukturbild
- Konfiguration von Schlüsselprojekten

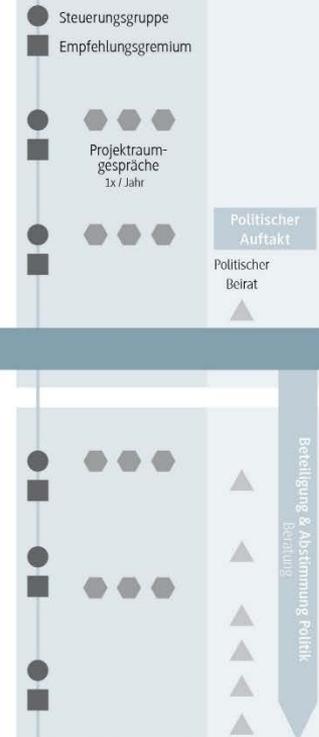


12/21

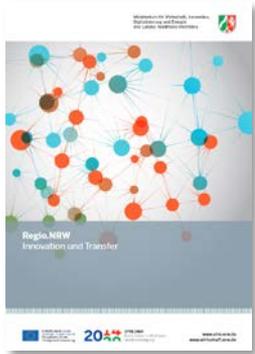
Agglomerationsprogramm

Abschlusskonferenz

Beteiligung / Kommunikation & Abstimmung



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



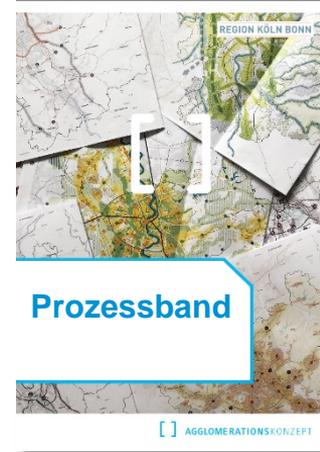
Produkte & Distribution



- Exklusiv für die Teilnehmer



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



... bis Ende
des Jahres



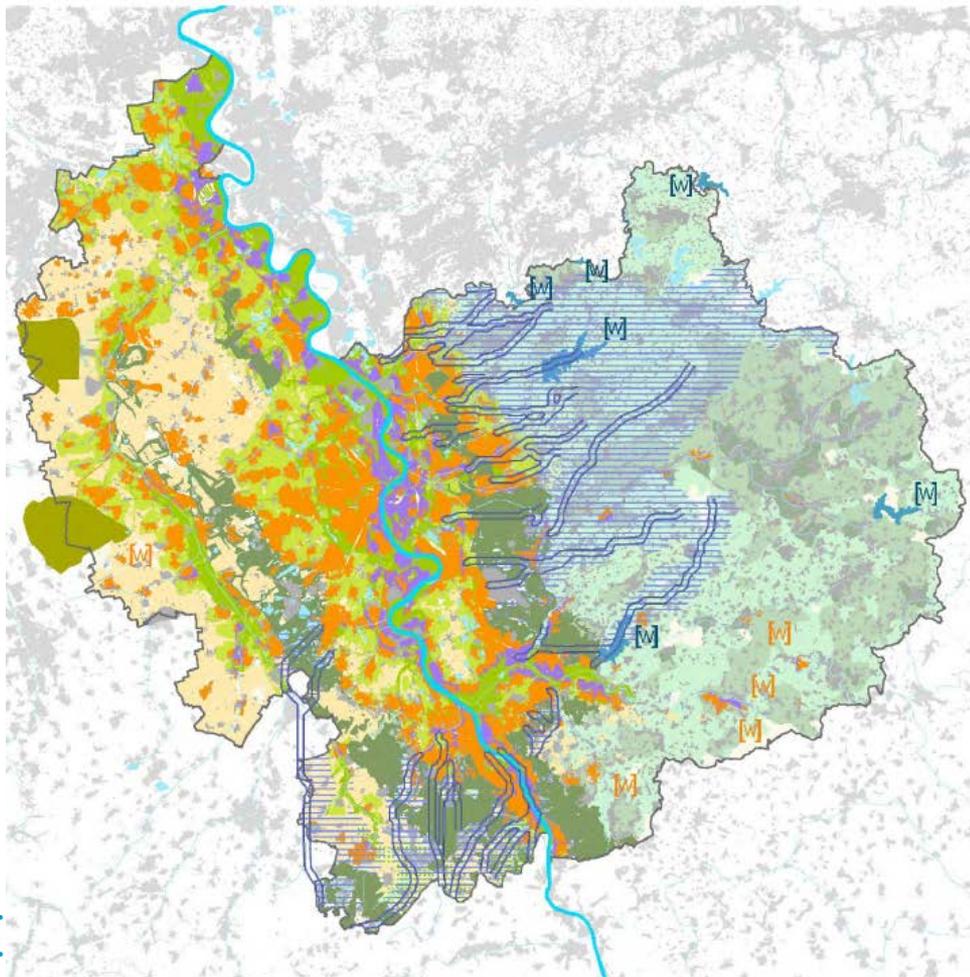
REGION KÖLN BONN

[KLIMAWANDEL
VORSORGESTRATEGIE]

Praxishilfe Klimawandelvorsorgestrategie

Veröffentlichung: Oktober 2019

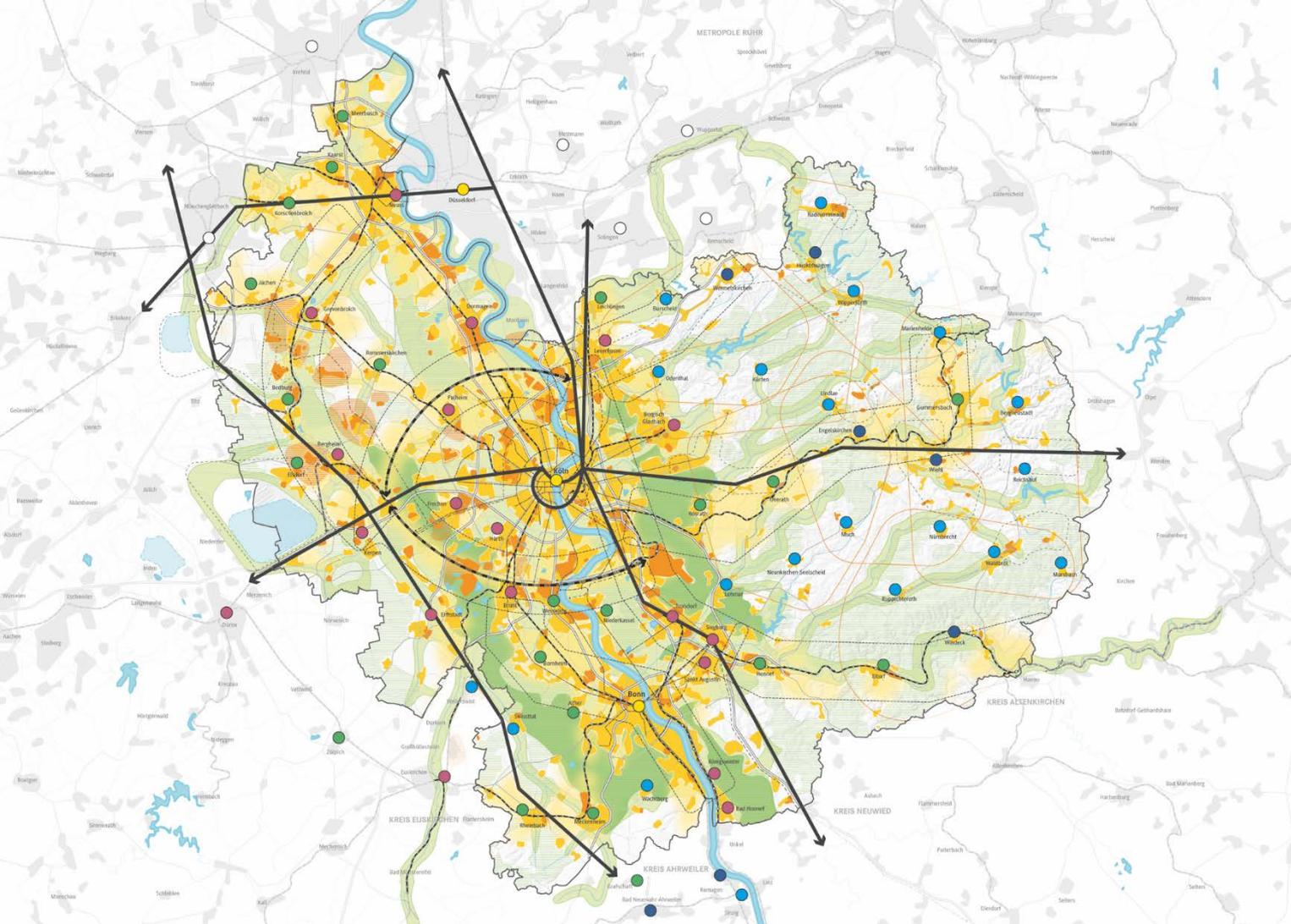
Aktueller Stand der Planhinweiskarte (Juni 2019)



-  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

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
- Raumbegrenzungen
- Hauptverkehrsachse

- Metropolitane Kern
- Urbane Zentrum
- Urbane Kandidat
- Regionales Gravitationszentrum
- Entwicklungsanker

VEKEHRNETZ 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
- 0 1 2 5 10 km

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

www.agglomerationskonzept.de