

**Bezirksregierung Köln**

**Regionalrat des  
Regierungsbezirks Köln**



4. Sitzungsperiode

**Drucksache Nr. RR 21/2020**

**Tischvorlage  
für die 26. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln  
am 02. Oktober 2020**

**TOP 9                      Wirtschafts- und Strukturprogramm der  
Zukunftsagentur Rheinisches Revier  
Hier: Stellungnahme des Regionalrates Köln**

Inhalt:                      Stellungnahme des Regionalrates Köln vom 24. Oktober 2020

**Beschlussvorschlag:**

Der Regionalrat beschließt, mit dem anliegenden Schreiben aus Drucksache Nr.: RR 21/2020 zum Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 der Zukunftsagentur Rheinisches Revier Stellung zu nehmen.



An den Vorsitzenden  
des Regionalrates  
des Regierungsbezirkes Köln  
Herrn Rainer Deppe, MdL

Fraktionsvorsitzender  
Stefan Götz, CDU

Tel.: 0221/ 1395446 Telefax: 0221/ 1395451  
E-Mail: info@cdu-regionalrat-koeln.de

Fraktionsvorsitzender  
Gerhard Neitzke

Tel.: 0221/ 1301507 Telefax: 02273/ 914794  
E-Mail: info@spd-regionalrat-koeln.de

Fraktionsvorsitzender  
Rolf Beu, DIE GRÜNEN

Tel.: 0177 / 7473808  
E-Mail: gruene.regionalrat-koeln@gmx.de

Fraktionsvorsitzender  
Reinhold Müller, FDP

Tel.: 0221 / 253726  
E-Mail: info@fdp-regionalrat-koeln.de

Fraktionsvorsitzender  
Peter Singer, Die Linke

Tel: 0221 / 1472817  
E-Mail: kontakt@die-linke-im-regionalrat-koeln.de

Köln, 24. September 2020

## **26. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln, am 02. Oktober 2020**

Sehr geehrter Herr Deppe,

wir möchten Sie bitten, die folgende Stellungnahme in die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Regionalrates Köln am 02. Oktober 2020 mit aufzunehmen und zu beschließen:

### **Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 der Zukunftsagentur Rheinisches Revier**

Der Regionalrat Köln unterstützt die Zukunftsagentur Rheinisches Revier in ihrem Bestreben, den anstehenden Strukturwandel im Rheinischen Revier mit zu gestalten. Das Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 soll die Grundlage für Projekte und Förderentscheidungen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen sein.

Der Regionalrat Köln folgt weitgehend der bereits von der Regionalplanungsbehörde (Dezernat 32) eingebrachten Stellungnahme, hat aber darüber hinaus folgende inhaltliche Anregungen:

## **Zu den Kapiteln 1 und 2:**

Das formulierte Ziel des Wirtschafts- und Strukturprogramms 1.0, „einen Leitfaden für den bestmöglichen Einsatz der Fördermittel zu schaffen“ ist nachvollziehbar und wird unterstützt. Gleichzeitig sollte das WSP aber auch die zentrale Aufgabe der Entwicklung eines gemeinsamen Leitbildes oder Rahmens für die in den folgenden Kapiteln benannten hochambitionierten Zielvorstellungen der zukünftigen räumlichen Entwicklung als weitergehende „Klammer“ bzw. „Vereinbarung“ der betroffenen Region übernehmen.

## **Zum Kapitel 4.3.4. Regionalräte und Bezirksregierungen:**

Aus Sicht des Regionalrates Köln muss das oben aufgeführte Kapitel um die Anfang 2020 vereinbarte, stärkere Einbindung der Regionalräte in die einzelnen Revierknoten und den Raumstrategieprozess erfolgen. Der Regionalrat bedauert, dass die ihm zugesagten Bemühungen, für die Fraktionen der Regionalräte Düsseldorf und Köln eine adäquate Mitarbeit in den Revierknoten zu gewährleisten, bisher nicht überall erfolgreich waren. Er appelliert an die Betroffenen Revierknotenvorsitzenden, diese Möglichkeit im Interesse der Zukunft des Rheinischen Reviers zu schaffen. Er bittet den Vorsitzenden des Regionalrates Köln seinerseits an die betroffenen Revierknotenvorsitzenden persönlich heranzutreten, um ihnen die Bedeutung der Regionalplanung für ihre Vorhaben zu verdeutlichen.

## **Zum Kapitel 5 Zukunftsfeld Energie und Industrie:**

Insgesamt sind die inhaltlichen Ausführungen in diesem Kapitel sehr stark auf die Erfordernisse der Industrie ausgerichtet, was nachvollziehbar ist. Dies sollte aber auch unter dem Aspekt der Einbeziehung aller relevanten Beteiligten in der produzierenden Wirtschaft auf die Bereiche Gewerbe, Handwerk etc. ergänzt werden. Diese bilden auch in Zukunft einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor in der Region. Auch für diese müssen nachhaltige und zukunftsweisende Formate bezüglich Standortanforderungen, Infrastruktur etc. aufgezeigt werden. Dies auch i.S. einer nachhaltigen Raumentwicklung unter dem Motto „Arbeiten und Leben der Zukunft“ mit Mischnutzungen von Wohnen und Arbeiten, soweit möglich, Verkehrsvermeidung, Klimaschutz, sparsame Flächeninanspruchnahme etc. Hier sollte auf Vermeidung von Widersprüchen zu anderen Revierknoten (z.B. Revierknoten Raum und Infrastruktur) geachtet und eine gemeinsame „Agenda“ entwickelt werden.

Beim Thema „Flächen in Verfügbarkeit der Kommunen“ (S. 69) sollte geklärt werden, was mit Verfügbarkeit der Kommunen in diesem Kontext gemeint ist. Dies könnte z.B. die Möglichkeit der bauleitplanerischen Umsetzung sein oder aber auch die eigentumsrechtliche Verfügbarkeit. Letzteres wäre eine kaum umsetzbare Forderung: i.d.R. befinden sich die Flächen nicht im Besitz der Kommunen, dies wäre auch vor dem Hintergrund der finanziellen Möglichkeiten der Kommunen i.d.R. nicht umsetzbar und würde die Potentiale ansonsten geeigneter Flächen erheblich einschränken. Wesentlich ist, dass die vorhandene Eigentümerstruktur eine Umsetzung der Planung ermöglicht bzw. diese durch geeignete Maßnahmen (z.B. Umlegung) erzielt werden kann.

## **Zum Kapitel 8.1.2 Ziele (S. 140):**

Vor der Bereitstellung von „neuen“ Gewerbeflächen sollte i.S. einer zügigen und nachhaltigen Flächenentwicklung primär die Inwertsetzung und Qualifizierung von vorhandenen, aufgegebenen oder ggfs. mindergenutzten Industrie- und Gewerbestandorten

voran getrieben werden. Die Kommunen müssen bei der Beseitigung von Entwicklungshemmnissen auf bauleitplanerisch dargestellten Flächen unterstützt werden. Es sollte weitergehend dargelegt werden, was genau mit dem „besonderen Bedarf“ gemeint ist, der in die Regionalpläne Köln und Düsseldorf einfließen soll.

#### **Zu Kapitel 8.2 Infrastruktur und Mobilität:**

Hier wird angeregt, die Unterscheidung der Themenfelder Verkehrsinfrastruktur und Neue Mobilität stärker herauszuarbeiten bzw. kritisch zu hinterfragen (Modellregion Mobilität 4.0 vs. Modellregion "Neue Mobilität 4.0, vgl. S. 169). Die Vision einer "vernetzten, lastenfähigen und innovativen Infrastruktur und Mobilität" (vgl. S. 170) wird begrüßt. Dem widersprechend spiegelt sich in den konkreten Handlungsfeldern allerdings eher eine traditionelle "systemische" Trennung von Straße, Schiene, Rad und ÖPNV/SPNV wieder. Es wird empfohlen, im Rahmen der Grundlagenuntersuchungen Verkehrsinfrastruktur und "Neue Mobilität" (vgl. S. 169) eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung vorzunehmen.

#### **Zu Kapitel 8.2.3.2 Testfeld für schnelle und effiziente Planung und Genehmigung (S. 172):**

Es ist noch sehr vage bzw. unklar, was unter „Areas on Demand“ in inhaltlicher, organisatorischer und rechtlicher Hinsicht zu verstehen ist. Ebenso bei Einrichtung eines „All-inclusive Bau- und Genehmigungsservices“

#### **Zu Kapitel 8.2.3.6 Güterlogistikregion Rheinisches Revier:**

Es bleibt fraglich, wie „Logistik als Gestaltungselement“ genutzt werden kann.

Gerade in diesem Zusammenhang sollte der Revierknoten Raum Kriterien und Forderungen zu einer nachhaltigen und flächensparenden Nutzung und Gestaltung von Logistikstandorten aufzeigen, um positive Impulse für die bisherige, eher negativen räumlichen Ausprägungen der Logistikbranche zu setzen. Zudem sollte darauf eingegangen werden, dass vermehrt Kommunen Logistikstandorte in ihrem Gebiet ablehnen, da diese sich häufig durch eine extrem hohe Flächeninanspruchnahme bei gleichzeitig geringen Arbeitplatzeffekten bzw. Wertschöpfung in der Region auszeichnen.

Außerdem muss untersucht und entschieden werden, wie die vorhandenen Industriebahnen in Zukunft genutzt werden sollen (Güterfernverkehr, Güternahverkehr, Personenverkehr).

#### **Zu Kapitel 9 Neue Chancen für Gewerbe, Industrie, Mittelstand und Handwerk:**

hier Kapitel 9.3.3. b) (S. 193):

Zur Aussetzung des Anpassungsgebotes der kommunalen Bauleitplanung an die Regionalplanung:

Hier besteht Unklarheit aufgrund der gewählten Formulierung. Vermutlich bezieht sich diese auf die Aussetzung der vorgezogenen landesplanerischen Prüfung nach § 34 LPIG und Umgestaltung auf eine Anzeige nach Beendigung des Bauleitplanverfahrens. Es sollte vermerkt werden, dass dabei die kommunale Bauleitplanung an die rechtlichen Vorgaben der Landes- und Regionalplanung gebunden bleibt, so wie es auch das BauGB (Baugesetzbuch) als Rechtsnorm vorgibt. Dies ist auch bei einer – wie hier vorgeschlagenen – nachträglichen Anpassung erforderlich. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die vorgezogene landesplanerische Prüfung häufig von den Kommunen im Hinblick auf Vermeidung von Rechtsfehlern und damit erheblichen Verzögerungen im Planverfahren als Hilfestellung durchaus geschätzt wird.

Bei der Beibehaltung der Empfehlung zur nachträglichen Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sollte in rechtlicher Hinsicht und auch im Hinblick auf Investitionssicherheit bedacht werden, wie mit widersprechenden Bauleitplänen zu verfahren wäre. Eine automatische „Heilung“ ist in den rechtlichen Vorgaben nicht enthalten und für ggfs. erforderliche Anregungen zur Änderung der Regionalpläne obliegt die Entscheidungshoheit den Regionalräten.

Der Regionalrat Köln unterstützt die Forderung u.a. der Naturschutzverbände, im Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 ein eigens Kapitel zum Umwelt- und Naturschutz einzuführen, da dies ein zentraler Bereich der Strukturentwicklung im Rheinischen Revier sein wird.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Götz  
(Fraktionsvorsitzender)



Gerhard Neitzke  
(Fraktionsvorsitzender)



Rolf Beu  
(Fraktionsvorsitzender)



Reinhold Müller  
(Fraktionsvorsitzender)



Peter Singer  
(Fraktionsvorsitzender)