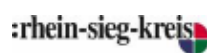
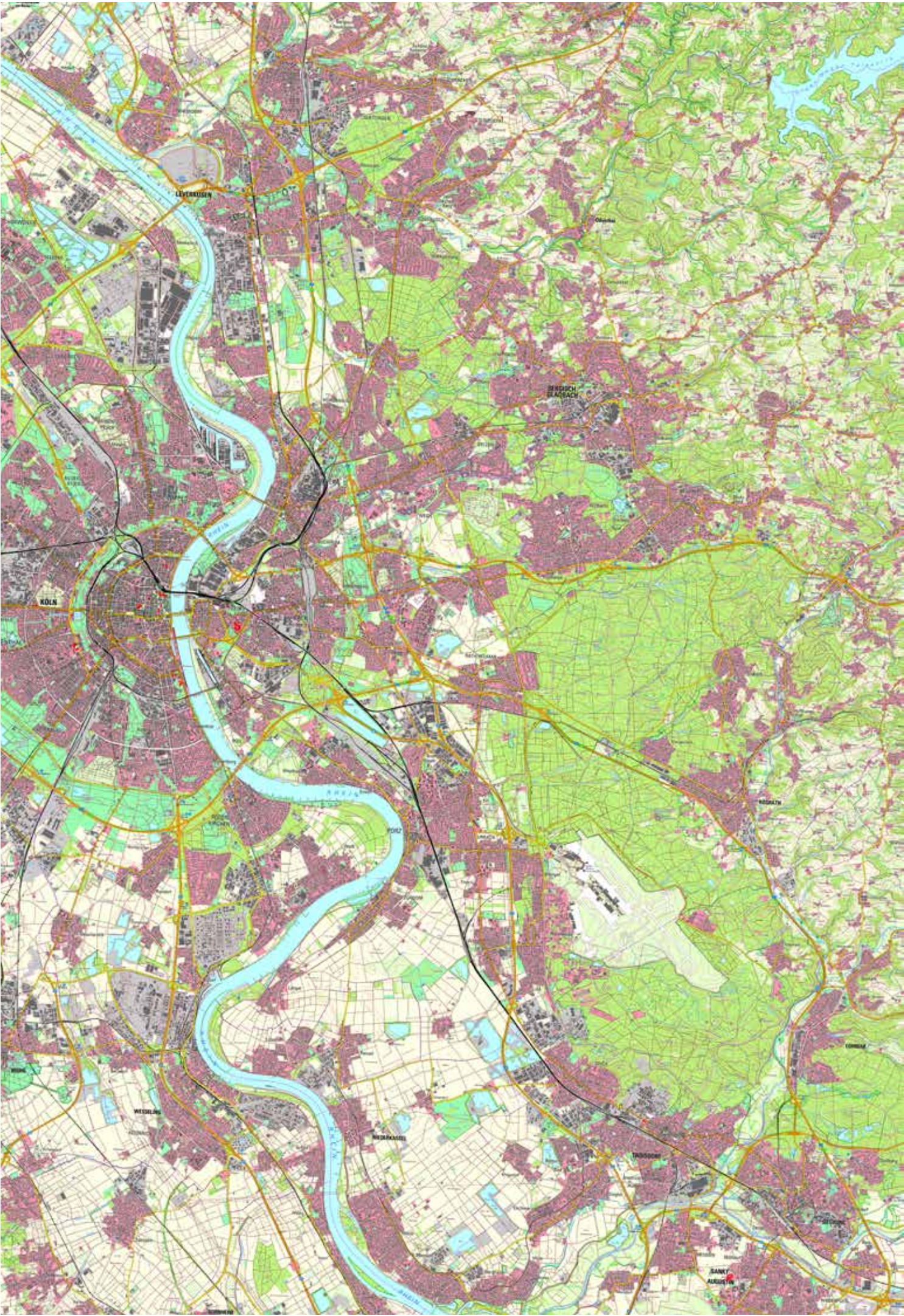




Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn Raumdossier 1.0

Oktober 2015





GLIEDERUNG

0. Anlass	04
1. Entwicklungsraum	06
1.1 Regionale Einordnung und Bedeutsamkeit	06
1.2 Standortportraits	10
1.2.1 Rechtsrheinisches Köln	10
1.2.2 Leverkusen	15
1.2.3 Bergisch Gladbach	19
1.2.4 Rösrath	23
1.2.5 Troisdorf	26
1.2.6 Niederkassel	31
1.2.7 Rheinisch-Bergischer Kreis	34
1.2.8 Rhein-Sieg-Kreis	38
1.3 Merkmale und Prägungen des Raumes	43
1.3.1 Landschaftsraum	43
1.3.2 Siedlungsstruktur	48
1.3.3 Verkehrsinfrastruktur und Mobilität	53
1.4 Zukunftsaufgaben der räumlichen Entwicklung („Zusammenfassung“)	59
2. Zielsetzungen der Kooperation	62
2.1 Interkommunale Kooperation stärken, Herausforderungen der räumlichen Entwicklung gemeinsam bewältigen	62
2.2 Raumentwicklung integriert betrachten	63
2.3 Raumentwicklung strategisch ausrichten	63
2.4 Gemeinsam positionieren und aufstellen	64
3. Bisherige Arbeitsschritte	65
4. Ausblick/Perspektiven	66
4.1 Schwerpunktthemen	66
4.2 Werkstattprozess Integrierte Zukunftsbilder	67
4.3 Weitere Organisation der Kooperation	71
5. Impressum	72

0 ANLASS

Der rechtsrheinische Verflechtungsraum der Städte Köln, Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath, Troisdorf und Niederkassel ist äußerst facettenreich und wird durch seine zentrale Lage innerhalb der Region Köln/Bonn geprägt. Verdichtete Innenstadtbereiche, dörfliche Strukturen, zwischenstädtische Bereiche, begehrte Wohnlagen, historische Siedlungen sowie große Industrie- und Werksareale liegen eng beieinander und kennzeichnen den Raum. Hinzu kommt eine herausragende Ausstattung mit Freiräumen unterschiedlichster Prägung. Regional bedeutsame, großformatige Landschaftsräume wie die Wahner Heide oder der Königsforst bilden mit kleinteiligeren Landschaftsbereichen wie dem Dhünnwald, der Schluchter Heide oder dem rechtsrheinischen Kölner Grüngürtel ein abwechslungsreiches Freiraumnetz. Darüber hinaus durchziehen unzählige Verkehrsinfrastrukturtrassen den Raum, die Verbindungen und zugleich Zäsuren innerhalb des Raumgefüges bilden.

Die Kommunen im Betrachtungsraum sind räumlich und funktional eng miteinander verflochten. Neben intensiven Arbeitsplatz- und Wohnstandortverflechtungen existieren auch in den Bereichen Handel und Versorgung, Freizeit und Naherholung sowie auf den Wohn- und Immobilienmärkten ausgeprägte Wechselbeziehungen, die einen zunehmenden Bedarf an interkommunaler Abstimmung mit sich bringen.

Eine hohe Veränderungsdynamik kennzeichnet die aktuelle und für die Zukunft zu erwartende Entwicklung des Raumes. Die konstante bis stark zunehmende Bevölkerungsentwicklung führt aktuell und mittelfristig zu einem hohen Siedlungs- und Entwicklungsdruck im Bereich der Wohnbauflächen, auch wenn die langfristige Perspektive angesichts großer Prognoseschwankungen ungewiss ist. Aufgrund seiner historisch gewachsenen Prägung als Produktionsstandort sowie seiner Lage und Erschließungsgunst wird auch die Nachfrage nach Gewerbe- und Industrie-

flächen im Raum anhalten. Demgegenüber stehen in einigen Kommunen zu geringe oder nicht mehr vorhandene Entwicklungsreserven. Zugleich bieten mehrere hundert Hektar Brachflächen ein enormes Entwicklungspotenzial von regionaler Dimension.

Die weitere wohnbauliche und gewerblich-industrielle Entwicklung sowie die (zum Teil mittelfristige) Reaktivierung der zahlreichen Brachflächen werden das Bild und die Struktur des Raumes nachhaltig verändern. Sie bedürfen der Abstimmung mit den Zielen und Konzepten der Freiraumentwicklung im Verflechtungsbereich. Erforderlich ist zudem eine integrierte Betrachtung mit der weiteren Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung, da das bestehende Netz schon heute an seinen Belastungsgrenzen angelangt ist und weitere Entwicklungen kaum mehr aufnehmen kann.

Die skizzierten Aufgaben in den Bereichen Flächenentwicklung, Mobilität/Infrastruktur und Freiraumschutz/Landschaftsentwicklung erfordern zunehmend Lösungen in einem überlokalen, stadt-regionalen Maßstab. Dabei sind zugleich integrierte Ansätze gefragt, um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können.

Mit dem Verflechtungsbereich der Stadt Köln und ihrer rechtsrheinischen Nachbarn steht ein (über-) regional bedeutsamer Raum im Fokus. Als Transitraum hat er eine wichtige Funktion im internationalen Güter- und Personenverkehr. Zugleich ist er „Drehscheibe“ in den täglichen Pendlerbeziehungen zwischen den Zentren und Arbeitsplatzstandorten der Rheinschiene und den östlichen Bereichen der Region Köln/Bonn. Das Freiraumnetz bildet einen Brückenschlag zwischen der dicht besiedelten Rheinschiene und dem Bergischen Land. Zudem beherbergt der Raum Infrastrukturen wie den Flughafen Köln/Bonn oder die Koelnmesse, die für die Region immanent wichtig sind. Es ist daher für die gesamte Region Köln/

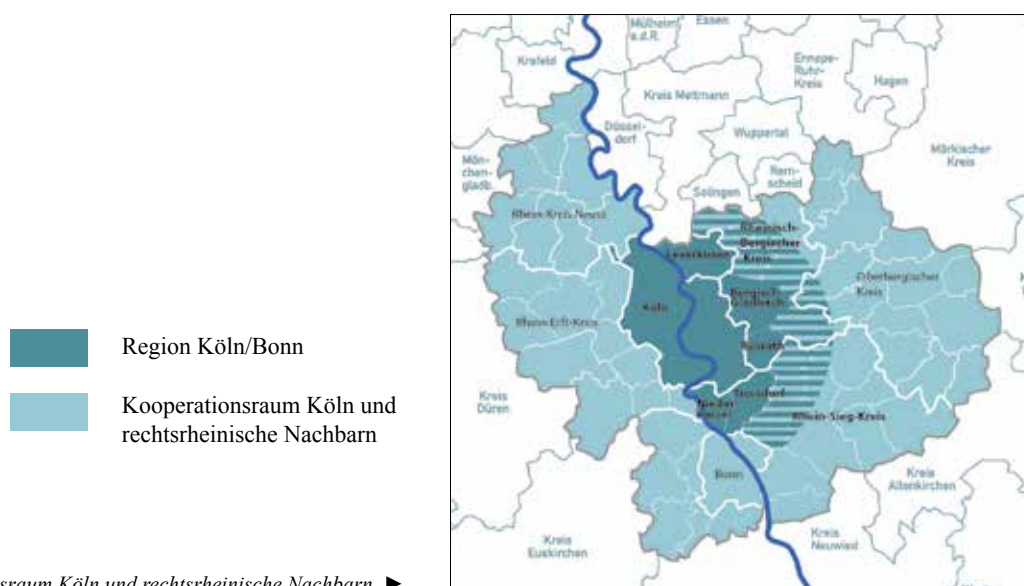
Bonn von großer Bedeutung, dass sich der Raum zukunftsfähig entwickelt und damit seiner Rolle und Funktion im regionalen Gesamtgefüge auch künftig noch gerecht werden kann.

Eine Kooperation und Abstimmung der Kommunen und Kreise im Betrachtungsraum hat in der Vergangenheit vor allem themen- und projektbezogen sowie in der Regel bilateral stattgefunden. Der Raum als Ganzes mit seinen vielschichtigen Entwicklungsaufgaben wurde bis dato noch nicht gemeinsam in den Blick genommen. Angesichts der gegebenen Herausforderungen der Entwicklung sowie zunehmender Anforderungen an interkommunale Abstimmung auf der Ebene der übergeordneten Regional- und Landesplanung sowie im Bereich der Förderung erscheint jedoch eine gemeinsame strategische Ausrichtung der Raumentwicklung im Verflechtungsbereich notwendig.

Vor diesem Hintergrund arbeiten die an der Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn beteiligten Gebietskörperschaften im Rahmen eines partnerschaftlichen Dialogs auf Augenhöhe gemeinsam an Strategien, Konzepten und Projekten für die zukunftsfähige Entwicklung des Verflechtungsraumes.

Ziel ist eine nachhaltige Entwicklung des Raumes, die vorhandene Qualitäten bewahrt bzw. ausbaut sowie seiner regionalen Funktion und Bedeutung auch in Zukunft gerecht wird.

Das vorliegende Dossier beschreibt Anlass, Zielsetzung und Betrachtungsraum der Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn. Es stellt das bisherige Vorgehen mit den darin gewonnenen Erkenntnissen dar und gibt einen Ausblick auf beabsichtigte, weitere Arbeitsschritte. Das Dossier dient der Information über die Kooperation sowohl in die Verwaltungen der beteiligten Kommunen und Kreise hinein als auch gegenüber den vor Ort zuständigen politischen Gremien. Als Arbeitsgrundlage der Kooperation soll es zu gegebenem Zeitpunkt fortgeschrieben werden.



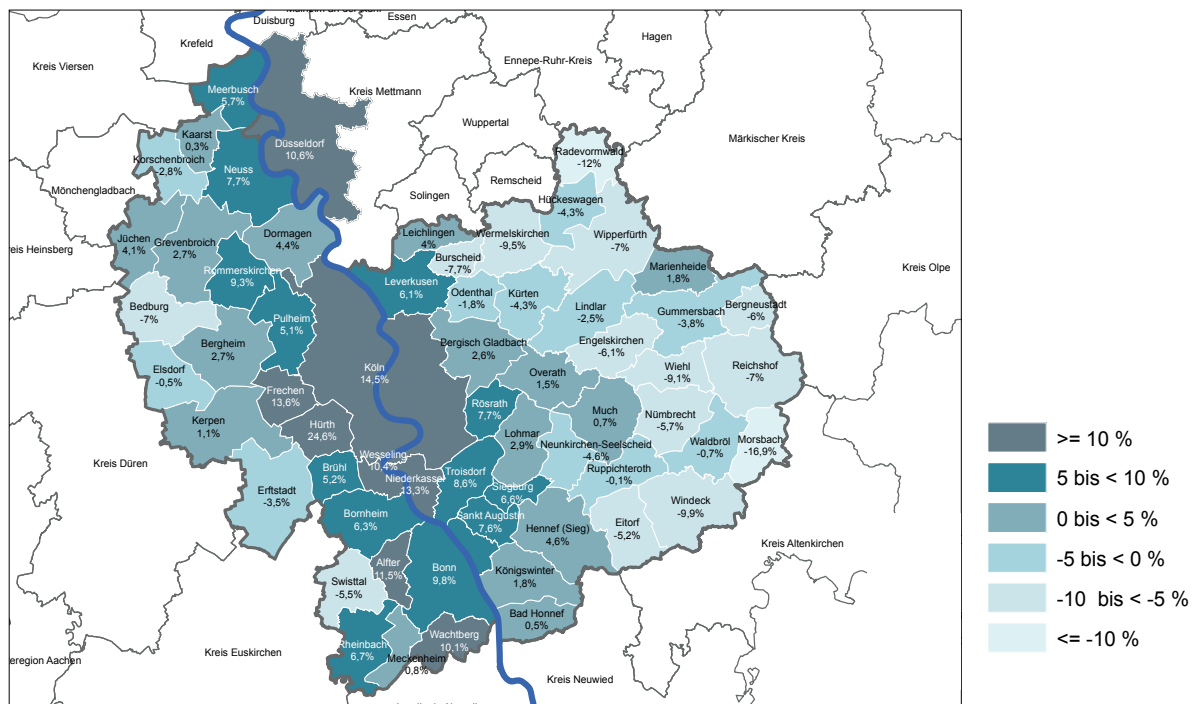
1 ENTWICKLUNGSRaum

1.1 Regionale Einordnung und Bedeutsamkeit

Der Kooperationsraum gehört zu den dynamischen Wachstumsbereichen der Rheinschiene, die durch ein dichtes Siedlungsband beiderseits des Rheins gekennzeichnet ist. Entsprechend sind die Übergänge des Verflechtungsbereichs in angrenzende Räume im Norden und Süden fließend und funktionale Verflechtungen stark ausgeprägt. Im Westen bildet der Rhein im Verhältnis zum Linksrheinischen eine räumliche Klammer und Zäsur zugleich. Für die Verflechtungen beider Rheinseiten sind die Brücken von entscheidender Bedeutung. Der aktuelle Sanierungsstau im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen macht sie zu einem Nadelöhr in den (über)regionalen Austauschbeziehungen über den Rhein hinweg. Im Osten bildet der Betrachtungsraum einen nahtlosen Übergang

ins Bergische Land. Die raum-funktionalen Verflechtungen sind vielfältig. Neben landschaftsräumlichen und verkehrlichen Bezügen spielen vor allem Köln, Leverkusen und Bergisch Gladbach eine wichtige Rolle für die Versorgung der weiteren Kommunen im Rheinisch-Bergischen und Oberbergischen Kreis mit Gütern und Dienstleistungen des mittel- und langfristigen Bedarfs.

Die Prognosen des Landes NRW sagen für die Kommunen im Betrachtungsraum eine konstante Entwicklung bis hin zu einer starken Bevölkerungszunahme voraus. Köln, Niederkassel, Troisdorf und Rösrath (sowie Bonn) gehören demnach zu den Kommunen mit den höchsten Wachstumsprognosen der Region. Hinzu kommt eine starke Nachfrage nach Wirtschaftsflächen in dem herausragend erschlossenen und historisch als Industrie- und Produktionsstandort gewachsenen Raum. Bei der für die weitere Entwicklung der Region erforderlichen Bereitstellung von Wohnbau- und Wirtschaftsflächen wird der Raum daher



Bevölkerungsprognose des Landes NRW für die Kommunen der Region Köln/Bonn 2014-2030 ¹ ▲

¹ Quelle: IT.NRW, 2015; Darstellung: Region Köln/Bonn e.V.

eine maßgebliche Rolle spielen.

Bedingt durch seine Rheinlage, Erschließungsgunst und infrastrukturelle Ausstattung ist der rechtsrheinische Kölner Verflechtungsraum ein traditionell nachgefragter Industrie- und Gewerbestandort. Für die Region Köln/Bonn ist er als Arbeitsplatzstandort bis heute von großer Bedeutung, sind doch mit Bayer AG, Lanxess AG, Deutz AG, Evonik Industries AG, dem Flughafen Köln/Bonn, DHL u.w.m. vielzählige international agierende Unternehmen hier beheimatet oder mit Standorten vertreten. Hinzu kommen überregional bedeutende Hochschul- und Forschungseinrichtungen wie die Fachhochschule Köln mit Standorten in Köln-Deutz und Leverkusen oder das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) mit der Großforschungseinrichtung „:envihab“.

Aufgrund seiner Prägung als bedeutender Industrie- und Gewerbestandort weist der Betrachtungsraum eine Reihe von Brachflächen und Transformationsstandorten auf, die im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels entstanden sind. Mit mehreren hundert Hektar Fläche bilden sie eine innere Entwicklungsreserve von regionaler Dimension. Zentrale Flächen wie der Köln-Mülheimer Süden, die Messe-City Deutz, der Deutzer Hafen oder die sogenannte Westseite der „neuen bahnstadt opladen“ (nbso) in Leverkusen befinden sich aktuell schon in der Planung und Entwicklung oder stehen vor der Umnutzung. Andere



Entwicklungsareal neue bahnstadt opladen ▲

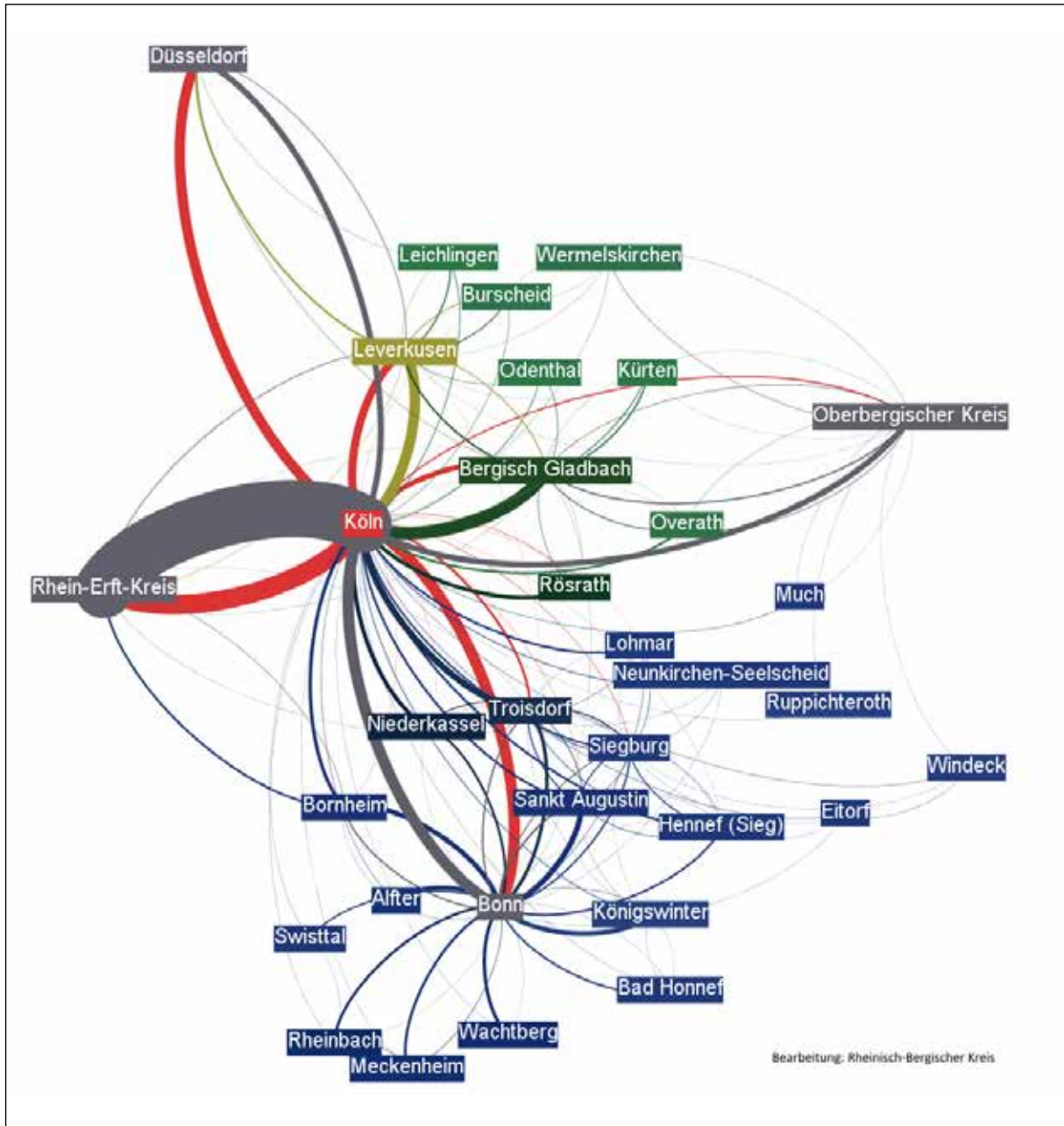
Standorte, z.B. das Zanders-Gelände in Bergisch Gladbach, der Güterbahnhof Köln-Kalk, der Evonik-Standort in Niederkassel-Lülsdorf oder weitere Areale von Dynamit Nobel in Troisdorf, harren (mittelfristig) einer neuen Entwicklung. Der strukturelle und räumliche Wandlungsprozess ist demnach noch nicht abgeschlossen, sondern wird auch in Zukunft ein Wesensmerkmal des Raumes darstellen.

Ein dichtes Geflecht aus Schienentrassen, Autobahnen, übergeordneten Straßen, Häfen, Verladebahnhöfen und Umschlagplätzen durchzieht den Raum. Die Bundesautobahnen (im weiteren Verlauf als „A“ bezeichnet) 1, 3 und 4, der Flughafen Köln/Bonn und die Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke Köln-Frankfurt machen den rechtsrheinischen Verflechtungsbereich zu einem Transitraum internationaler Bedeutung im Personen- und Güterverkehr. Zugleich sind die Infrastrukturen von großer Bedeutung für die Logistik der regionalen Industrie und Produktionsstandorte.



Kölnmesse (rechts) und Infrastrukturtrassen ▲

Der Flughafen Köln/Bonn und der ICE-Bahnhof Köln Messe/Deutz in direkter Nachbarschaft zur Kölnmesse bilden überdies bedeutende Knotenpunkte im internationalen Reise- und Geschäftsverkehr. Damit prägt der Raum, auch bedingt durch seine Rheinlage, wesentlich das funktionale Außenbild der gesamten Region Köln/Bonn. Demgegenüber steht auf regionaler Ebene eine historisch tradierte, eher negative Wahrnehmung des Rechtsrheinischen (Stichwort: Schäl Sick). Objektiv betrachtet ist der aktuelle Zustand des



Pendlerverflechtung der Kommunen im Kooperationsraum untereinander und in andere Räume ¹ ▲

Betrachtungsraumes durch viele Qualitäten, aber auch durch Zäsuren, qualitative Brüche und undefinierte Zwischenbereiche gekennzeichnet.

Die Pendlerverflechtungen zwischen den Zentren

Köln und Bonn (sowie Düsseldorf), ihren Anrainern und den Kommunen im weiteren Umland der Region sind stark ausgeprägt. Daneben existieren vielfältige tangentielle Bezüge zwischen den Kommunen im Umland der großen Zentren.

¹ Hinweis: Die Farbe des Berufspendlerstroms entspricht der Quelle (Wohnort der Pendler). Alle ausgehenden Pendlerströme sind im Uhrzeigersinn und alle eingehenden gegen den Uhrzeigersinn abgebildet. Quelle: IT.NRW, Pendlerrechnung in NRW, Stand: 30.06.2013, Darstellung: Rheinisch-Bergischer Kreis

Gesamtregional betrachtet spielt der rechtsrheinische Verflechtungsraum in den tagtäglichen Zentren-Umland-Bezügen als Durchfahrtsraum eine wichtige Rolle. Die Endhaltestellen zahlreicher KVB-Linien und die Haltepunkte des S-Bahn- und Regionalverkehrs bilden wichtige Drehscheiben im regionalen Pendlerverkehr.

Dementsprechend ist die nachhaltige Sicherung der Durchlässigkeit des Raumes eine Zukunftsaufgabe von regionaler Dimension. Die aktuelle Situation ist demgegenüber durch eine starke Überlastung des Infrastrukturnetzes (und der Siedlungsbereiche/Quartiere) geprägt. Dazu tragen auch die Umgehungsverkehre der langfristigen Großbaustellen auf dem Kölner Autobahnring maßgeblich bei.

Der Betrachtungsraum verfügt über eine hervorragende Ausstattung mit wertvollen, bedeutsamen Kulturlandschaften. Hervorzuheben ist der Wald- und Heidekorridor, der in Nord-Süd-Richtung auf der rechtsrheinischen Mittelterrasse den naturräumlichen und topografischen Übergang von der Niederterrasse zum Bergischen Land markiert und neben großräumigen (Wahner Heide, Königsforst) auch kleinteiligere (Schluchter Heide, Dhünnwald u.a.) geschützte Landschaftsbereiche beinhaltet. In unterschiedlicher Ausprägung damit verknüpft sind die stadtreionalen Freiraumsysteme (Grüngürtel Köln, Strundekorridor, Grüner Fächer Leverkusen, Grünes C) und landwirtschaftliche Produktionsflächen. Neben der Naherholung kommt diesen Räumen eine hohe naturräumliche, ökologische und regionalklimatische Bedeutung zu. Die Sicherung, Vernetzung und Weiterentwicklung der Freiräume im Betrachtungsraum zu „Grünen Infrastrukturen“ ist daher eine Aufgabe von regionaler Relevanz. Als Teil des großräumigen Freiraumsystems auf der Rheinschiene leisten sie einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und der Fortentwicklung der Standort- und Lebensqualität in der Region Köln/Bonn.

Die vorstehenden Ausführungen machen deutlich, dass der Verflechtungsbereich der Stadt Köln und ihrer rechtsrheinischen Nachbarn einen Raum von (über)regionaler Bedeutung und Wahrnehmung darstellt. Konzepte und Projekte zu seiner nachhaltigen räumlichen Entwicklung tragen daher maßgeblich zur Funktions- und Zukunftsfähigkeit der Region Köln/Bonn als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort bei.

Bevor im weiteren Verlauf des Kapitels die Rahmenbedingungen und Herausforderungen in Bezug auf die maßgeblichen Raumnutzungen und -ansprüche (Siedlungsentwicklung, Freiraumentwicklung, Mobilität/Infrastruktur) näher beschrieben werden, werden nachfolgend zunächst die an der Kooperation beteiligten Gebietskörperschaften vorgestellt. Die Standortportraits stellen Wesensmerkmale und aktuelle Planungen sowie Entwicklungen in den Städten und Kreisen mit Bezug zum Kooperationsraum dar und verdeutlichen in ihrer Gesamtheit zugleich die Unterschiedlichkeit der Standorte und Teilräume im Verflechtungsbereich. Im Rahmen der weiteren Kooperation wird es genau darum gehen, die jeweils individuelle Ausgangslage und Entwicklungslogik der beteiligten Kommunen und Kreise zu berücksichtigen und gleichzeitig die gemeinsamen, übergreifenden Herausforderungen der räumlichen Entwicklung stärker strategisch und im interkommunalen Maßstab anzugehen.



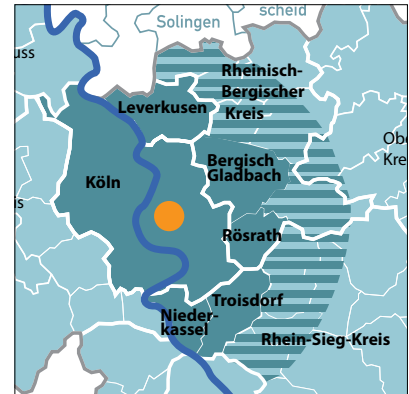
Vielfältige Raumstrukturen und Zäsuren ▲

1.2 Standortportraits

1.2.1 Rechtsrheinisches Köln

Zahlen, Daten, Fakten

- Stadtbezirke: 4 (Stadt Köln gesamt: 9)
- Stadtteile: 35 (Stadt Köln gesamt: 86)
- Bezirkszentren: Mülheim, Kalk, Porz
- Stadtteilzentren: 22 (das sind 73,3 % der gesamten Kölner Stadtteilzentren)
- Zentralitätskennziffer: 110,8 ($D = 100$)³
- Stadtgebiet in qkm: 175 (43,2 % des gesamten Kölner Stadtgebietes)¹
- Einwohner: 389.640 (37 % der gesamten Stadt Köln)¹
- Einwohnerprognose* 2025: 425.653 (37,2 % der gesamten Stadt Köln)¹
- Haushalte: 192.561 (35 % der gesamten Kölner Haushalte)¹
- sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im gesamten Stadtgebiet: 512.144²
- Pendlerströme für das gesamte Stadtgebiet: Einpendler: ca. 350.000, Auspendler: ca. 110.000²



Prägungen und Kennzeichen

Die Stadtteile Deutz, Mülheim und Porz-Zündorf zeichnen sich durch historische Ortskerne aus. Prägend für das rechtsrheinische Köln war der Maschinenbau (Ottomotor) und eine damit zusammenhängende Industrialisierung, die im 19. Jahrhundert in diesen Stadtteilen ein ungeordnetes Wachstum nach sich zog. Vorherrschend ist ein Konglomerat aus Industrie- und Gewerbeflächen, Wohnsiedlungsbereichen und Grünflächen, die von Verkehrsachsen (Straßen- und Schienentrassen) zerschnitten sind. Aktuell zeichnet sich das rechtsrheinische Köln durch große innerstädtische Industriebrachen als Folge des industriell-wirtschaftlichen Strukturwandels aus, die einmalige Chancen zur Umnutzung bieten.

Zentrale Entwicklungsaufgaben, Leitbild der Entwicklung

Unter anderem vor dem Hintergrund der neuen Europa 2020 Strategie (intelligentes, nachhaltiges, integratives Wachstum) wurden



Siedlungsstruktur und Infrastrukturnetz rechtsrheinisches Köln ▲

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein
KVB	KVB = Kölner Verkehrsbetriebe	

* Hinweis: In den Standortportraits ist jeweils die Bevölkerungsprognose abgebildet, die in der Stadt- bzw. Kreisentwicklung verwendet wird.

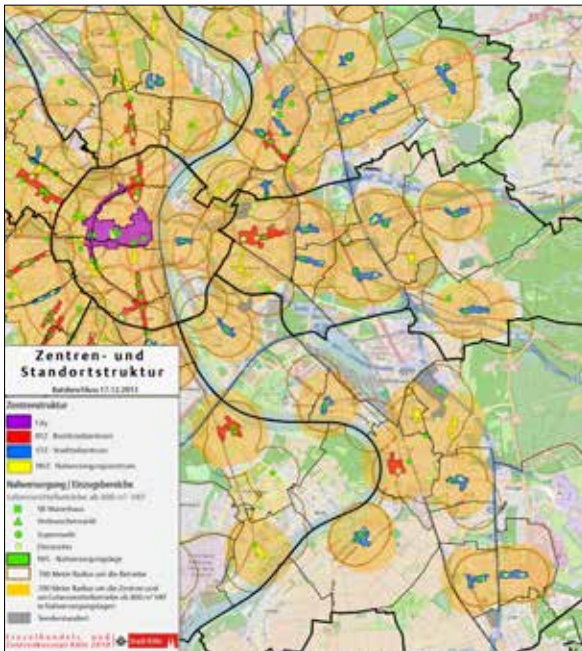
¹ Quelle: Stadt Köln – Amt für Stadtentwicklung und Statistik – Statistisches Informationssystem

² Quelle: Information und Technik NRW (IT.NRW)

³ Quelle: Industrie- und Handelskammer zu Köln

die folgenden zentralen gesamtstädtischen Entwicklungsaufgaben und Handlungserfordernisse festgelegt:

- Bildung
- Soziale Balance/Quartiersentwicklung
- Wohnungsbau
- Beschäftigung
- Infrastruktur/Mobilität
- Klimawandel und nachhaltige Energiewirtschaft
- Forschung, Entwicklung und Innovation
- Kultur/Baukultur/öffentlicher Raum



Zentrenstruktur rechtsrheinisches Köln ▲

Im rechtsrheinischen Köln stehen insbesondere folgende räumliche Entwicklungsaufgaben im Fokus:

- Innenentwicklung durch Um- und Wiedernutzung aufgegebener Industrie- und Gewerbeflächen: Güterbahnhof Mülheim-Nord, Carls- und Mülheim-Schanzenstraße, ehemalige Industrie areale in Mülheim-Süd (Deutz AG, Lindgens, Euroforum), Umnutzung des Deutzer Hafens, Neuordnung des Messeareals inkl. Messcity Deutz
- Bekämpfung von Armut und sozialer Ausgrenzung in den benachteiligten Wohnquar-

tieren: Mülheim-Nord/Keupstr., Buchheim/Buchforst, Humboldt/Gremberg/Kalk, Höhenberg/Vingst, Ostheim/Neubrück, Porz-Ost/Finkenberg/Gremberghoven/Eil

- Vernetzung der Grünflächen als rechtsrheinische Fortführung des Äußeren Grüngürtels

Stadtentwicklungskonzepte und Planungen mit Bezug zum Kooperationsraum

Stadtentwicklungskonzept Wohnen

Das Konzept umfasst das gesamte Feld der kommunalen Wohnungspolitik und zeigt einen Gesamtrahmen für deren aktuelle und zukünftige Ausrichtung. Bis zum Jahr 2029 werden in Köln 52.000 zusätzliche Wohnungen benötigt, ein Großteil davon bereits 2020, vor allem im Geschosswohnungsbau. Die neue Bevölkerungsprognose wird diesen Bedarf noch weiter erhöhen. Große Flächen für Wohnungsneubau im Rechtsrheinischen sind u.a. Mülheim-Süd, Waldbadviertel Ostheim, Deutzer Hafen und Zündorf-Süd.

🌐 <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/wohnen>

Stadtentwicklungskonzept Wirtschaft (in Vorbereitung)

Das Konzept soll eine Neuausrichtung der Kölner Wirtschaft in Zukunftsmärkten, insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung der Wirtschaft (z.B. Industrie 4.0) unterstützen. Eine weitere Aufgabe ist die Klärung des künftigen Bedarfs an Gewerbe-, Industrie- und Büroflächen und eine regionale Abstimmung der Konzeptinhalte, die vor allem in Bezug auf die Neuaufstellung des Regionalplans von besonderer Bedeutung sind.

Einzelhandels- und Zentrenkonzept (siehe Abbildung)

Das Konzept beinhaltet die Zentren- und Standortstruktur, die aus dem Bestand abgeleitet und weiter entwickelt wurde, Steuerungs- und Ansied-

lungsregeln, die den Rahmen für künftige Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelhandels setzen und die stadtsspezifische Kölner Sortimentsliste. Darüber hinaus gibt es Zentrenpässe, die eine detaillierte Beschreibung und Bewertung aller Geschäftszentren sowie konkrete Handlungsempfehlungen für deren zukünftige Entwicklung enthalten. Ziel ist die Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche. Die Standortstruktur im Rechtsrheinischen ist durch die vergleichsweise hohe Anzahl an Stadtteilzentren entlang der Ausfallstraßen geprägt. Durch die Entwicklung der beiden ehemaligen Kaufhäuser Kaufhof (Kalk) und Hertie (Porz) werden neue Impulse für den Handel in den Bezirkszentren Kalk und Porz gesetzt.

 <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/versorgung/einzelhandels-und-zentrenkonzept-1>

Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr (in Bearbeitung)

Basis des Konzepts ist das Strategiepapier „Köln mobil 2025“, das die Stadt Köln mit den städtischen Tochterunternehmen und unter Beteiligung von externen Experten und Vertretern von Verkehrsverbänden, Polizei, Gewerkschaftsbund und Wirtschaft erarbeitet hat. Das Strategiepapier fasst die wesentlichen Rahmenbedingungen und Leitgedanken für die Mobilität der Zukunft in Köln zusammen. Das Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr integriert die betroffenen raum- und verkehrsrelevanten Fachthemen, um eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu realisieren. Ziel ist es, einen Modal Split auf dem Kölner Stadtgebiet zu 2/3 mit Verkehrsträgern des Umweltverbundes zu erreichen. Dazu muss auch in der Region angestrebt werden, möglichst viele Verkehrsteilnehmer im Berufsverkehr vom Auto auf den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) und SPNV (Schienen-Personen-Nahverkehr) umzulenken und ggf. schnelle Radwege in die Kölner Nachbargemeinden auszubauen.

 <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/koeln-mobil-2025-stadt-stellt-strategiepapier-zur-mobilitaet-vor>

Stadtentwicklungskonzept Logistik (in Bearbeitung)

Die Region Köln/Bonn zeichnet sich besonders durch ihre „Quadro-Modalität“ aus. Durch das Luftfracht-Drehkreuz am Flughafen Köln/Bonn, den Kölner Eisenbahnknoten, den Autobahnring und die leistungsfähigen Binnenhäfen in Verbindung mit dem leistungsfähigen Güterverkehrszentrum Eifeltor ist Köln im Bereich Infrastruktur sehr gut positioniert. Jedoch stellt sich bei zunehmender Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenzen, einer Überlastung des Straßennetzes und der Verantwortung für eine schadstoffarme Umwelt und klimafreundliche Zukunft die Frage, wie die Logistikinfrastruktur in der Region Köln nachhaltig ausgebaut und gestärkt werden kann. Das Konzept soll als Standortkonzept für die Logistikwirtschaft dienen, alle Verkehrsträger berücksichtigen und bei Inanspruchnahme des Verkehrsträgers Straße die damit einhergehenden Umwelt- und Verkehrsbelastungen auf ein Minimum reduzieren. Zeitnah soll es u.a. einen Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der Kreise und Städte der im Konzept betrachteten Region sowie des Region Köln/Bonn e.V. und des Logistikregion Rheinland e.V. geben. Ziel dieses Workshops ist es, die Teilnehmenden über die bisherigen Arbeiten und die wichtigsten Ergebnisse zu informieren. Gleichzeitig soll ihnen die Möglichkeit gegeben werden, Anregungen und Hinweise für das zu erstellende Handlungsprogramm abzugeben.

Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord/Mülheim-Süd

Das Konzept verfolgt das Entwicklungsziel einer zukunftsorientierten Erneuerung des Planungsraumes (Mülheim-Süd, Buchforst und Deutz-Nord) mit einer Klärung der längerfristigen zukünftigen Nutzungsstrukturen einschließlich einer Aufwer-

tung der verfügbaren Flächen, die ihre Wiedernutzung unterstützt und beschleunigt.

🌐 <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/rechtsrheinisches-entwicklungskonzept-teilraum-nord>

Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Süd/Deutzer Hafen



Luftbild des Deutzer Hafens ▲

Auf dem 24,3 ha Gelände rund um den Deutzer Hafen soll ein zukunftsweisendes Quartier mit einer ausgewogenen Mischung von bezahlbarem Wohnraum für bis zu 4.500 Menschen und moderne Gewerbeflächen für bis zu 5.000 Arbeitsplätze entstehen. In bester Lage soll ein lebendiges, vielfältiges Stadtviertel mit einem eigenen, klar konturierten Profil entstehen, das sich allen Bürgern öffnet. Die Machbarkeitsstudie belegt die große Chance zur Schaffung neuer Siedlungsflächen, bezahlbaren Wohnraums in der Mitte der Stadt, zur Aufwertung des rechtsrheinischen Kölns und zur Erweiterung der Retentionsflächen.

🌐 <https://ratsinformation.stadt-koeln.de>

Starke Veedel – Starkes Köln (EFRE*-Förderprojekt)

Die Stadt Köln begleitet seit längerem den Veränderungsprozess in elf Sozialräumen (Lebenswerte Veedel), in denen bereits zahlreiche Vorhaben realisiert und angestoßen wurden. Auf diesem Ansatz soll nun aufgebaut und mit dem Programm „Starke Veedel – Starkes Köln“ weitere Angebote entwickelt und realisiert werden. Die Bandbrei-

te reicht von sozialer Hilfe und Bildung über die Stärkung der lokalen Wirtschaft, Aufwertungen im Wohnumfeld, Veränderungen im öffentlichen Raum bis hin zur Verbesserung der Umweltbedingungen. Im rechtsrheinischen Köln sind die Veedel Mülheim-Nord/Keupstr., Buchheim/Buchforst, Humboldt/Gremberg/Kalk, Höhenberg/Vingst, Ostheim/Neubrück und Porz-Ost/Finkenberghoven/Eil im Fokus.

🌐 <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/starke-veedel-starkes-koeln>

Entwicklungskonzept Zündorf-Süd

Die Entwicklung eines neuen lebendigen Ortsteils in Zündorf soll vielfältige Wohnformen für Jung und Alt sowie ein soziales Angebot schaffen. Der heutige Ortskern sowie die Erholungsräume am Rhein sollen über ein verbindendes Rad- und Fußwegenetz an die östlich liegenden Ortserweiterungsflächen angebunden werden. Die optimierte Führung des vorhandenen und zukünftigen Verkehrsaufkommens ist Grundvoraussetzung für die städtebauliche Planung.

🌐 <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/projekte/staedtebaulicher-wettbewerb-zuendorf-sued>

Entwicklungskonzept Mülheimer-Süden inklusive Hafen

Aufgrund seiner zentralen Lage kommt dem Raum stadtentwicklungspolitisch eine hohe Bedeutung zu. Für das heute nur noch teilweise gewerblich-industriell genutzte Gebiet östlich des Hafens ergibt sich die Chance, sich zu einem urbanen Quartier mit Wohnnutzung weiter zu entwickeln, während die Flächen des Hafengeländes weiterhin die Funktion des Schutzhafens erfüllen.

🌐 http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf61/muelheimer_sueden_aufgabenstellung.pdf

* EFRE = Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

„Zusammenfassung“ -

Bezüge in den Kooperationsraum

- Starke wirtschaftliche Verflechtungen, z.B. sichtbar beim Güterwaretransport
- Starke kulturelle Verflechtungen und Kooperationen auf zahlreichen Ebenen
- Starke Verflechtungen im Freiraum z.B. Regionale Grünzüge (Grüne Finger/Korridore)
- Überdurchschnittliches Einwohnerwachstum als planerische Herausforderung für Siedlungsentwicklung und Mobilität
- Regionaler Abstimmungsbedarf gewinnt zunehmend an Bedeutung, insbesondere im Lichte des neuen Landesentwicklungsplans und der bevorstehenden Regionalplanaufstellung

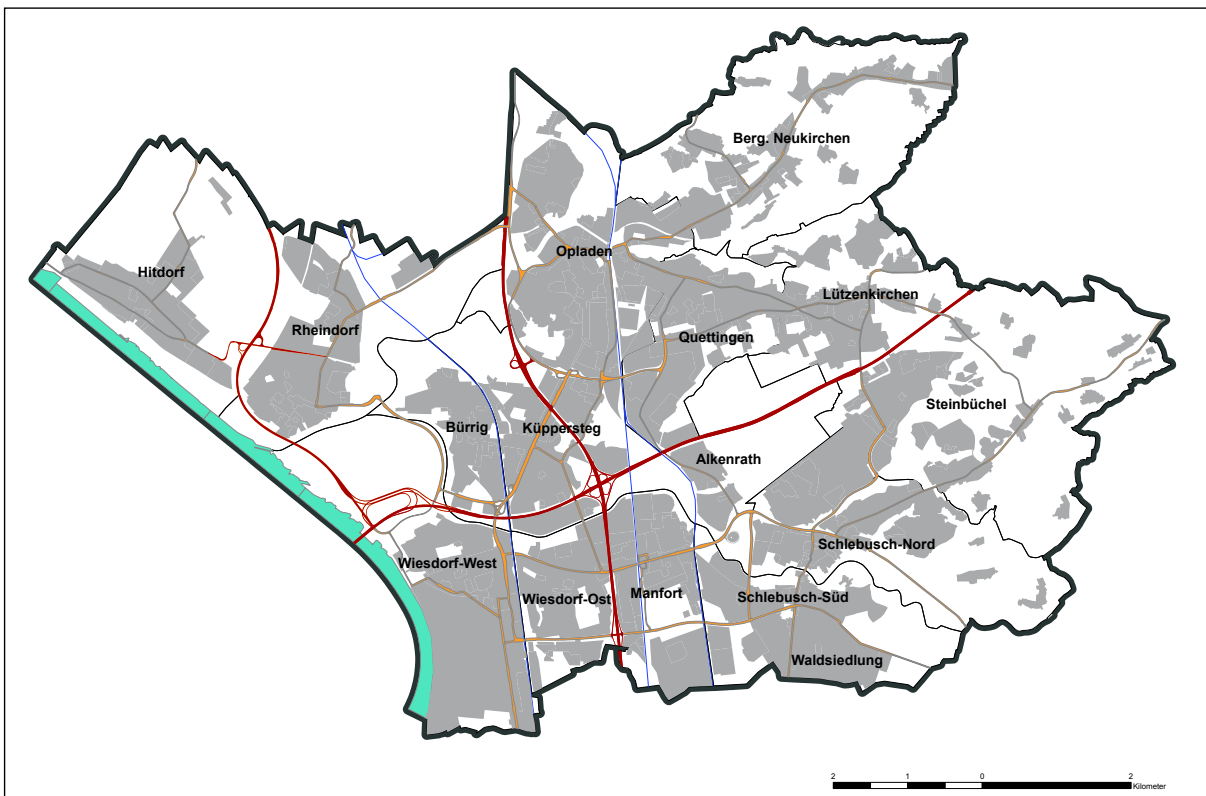
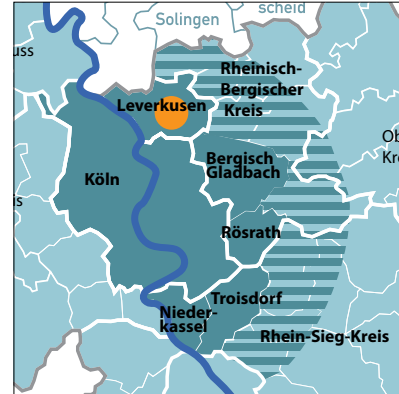


Luftbild Innenstadt Köln ▲

1.2.2 Leverkusen

Zahlen, Daten, Fakten

- Stadtbezirke: 3
- Stadtteile: 13
- Hauptversorgungszentren: City Leverkusen, Stadtbezirkszentrum Opladen, Stadtbezirkszentrum Schlebusch
- Nahversorgungszentren: 15 in den Stadtteilen
- Zentralitätskennziffer 2015: 105,9 (D = 100) ¹
- Stadtgebiet in qkm: 78,87
- Einwohner: 164.241 ²
- Einwohnerprognose* 2040: 173.569 ³
- Haushalte: 80.835 ⁴
- sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 61.126 ⁵
- Pendlerströme: Einpendler: ca. 40.000, Auspendler: ca. 34.000 ⁶



Siedlungsstrukturen und Infrastrukturnetz in der Stadt Leverkusen ⁶ ▲

* Hinweis: In den Standortportraits ist jeweils die Bevölkerungsprognose abgebildet, die in der Stadt- bzw. Kreisentwicklung verwendet wird.

¹ Quelle: IHK Köln

² Quelle: Städtische Bevölkerungsstatistik (Stand: 30.06.2015)

³ Quelle: IT.NRW, 2015

⁴ Quelle: Stadt Leverkusen, Statistikstelle (Stand: 31.12.2014)

⁵ Quelle: IT.NRW (Stand: 30.06.2014)

⁶ Quelle: IT.NRW, 2012 - Stadt Leverkusen

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein
KVB		

Prägungen und Kennzeichen

Die Stadt Leverkusen ist ein klassischer Chemie- und Wohnstandort. Ein Mit- und Nebeneinander von verschiedensten städtischen Nutzungen und Industrie auf engstem Raum haben eine jahrzehntelange Tradition. Entstanden ist die heutige Stadt ab 1860 als Werkssiedlung um die von Dr. Carl Leverkus in der damaligen Gemeinde Wiesdorf angesiedelte Ultramarinfabrik, aus der sich der heutige CHEMPARK mit seinem Wahrzeichen, dem Bayer-Kreuz, entwickelt hat. Im Laufe der Zeit wurde die Stadt Leverkusen durch Zusammenschlüsse, Eingemeindungen und die kommunale Gebietsreform größer. Neben weiteren Industriegebieten entwickelten sich Wohngebiete, Einzelhandel, wichtige Verkehrstrassen sowie Freizeit- und Erholungsgebiete.

Die direkte Rheinlage ist ebenso prägend für Leverkusen. Mit der Nähe zum Fluss sind auch die Themen Hochwasserschutz (Hitdorf) und Trinkwassergewinnung (Hitdorf, Rheindorf) verbunden. Darüber hinaus bietet die Rheinaue einen attraktiven Erholungsraum für die Einwohnerinnen und Einwohner. Der Fluss fungiert jedoch auch als Transportmedium, z.B. erfolgt die Andienung des CHEMPARK auch per Schiff.



CHEMPARK Leverkusen ▲

Darüber hinaus wird das Leverkusener Stadtgebiet durch mehrere stark befahrene Autobahntrassen zerschnitten. In Nord-Süd-Richtung führt die A 3 von Oberhausen in Richtung Köln durch den Stadtteil Küppersteg. Aus Richtung Burscheid nach Köln zerschneidet die A 1 das Stadtgebiet. Von Nordwesten, aus Düsseldorf kommend, verläuft die A 59 in Richtung Wiesdorf an der Grenze zwischen Hitdorf und Rheindorf entlang. Sie trifft in Wiesdorf auf die A 1. Außerdem verlaufen mehrere Bahntrassen in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet. Aktuell sind der Neubau der A1-Rheinbrücke, der Ausbau der A 3 sowie der Rhein-Ruhr-Express (RRX) wichtige Themen.

Der Neulandpark ist als Naherholungsgebiet ebenfalls prägend für die Stadt Leverkusen. Neben einer Parklandschaft mit Gastronomie und zahlreichen Spielplätzen ist das Areal wichtiger Veranstaltungsort, beispielsweise für das „Holidifestival of Colors“ oder die „Poller Wiesen“.



Schloss Morsbroich ▲

Überlokal bedeutsam sind auch das „Jazzfestival Leverkusen“ im Forum und das Kultur-Sommerfestival „Morsbroicher Sommer“ im Rahmen des „Rheinischen Kultursommers“ rund um das städtische Museum Schloss Morsbroich.

Zentrale Entwicklungsaufgaben, Leitbild der Entwicklung

Das gesamtstädtische Stadtentwicklungsprogramm wird durch die thematischen Handlungsprogramme Zukunft Wohnen, Einzelhandel und Gewerbe abgebildet.

Außerdem gilt es, infrastrukturelle Attraktivität für verschiedene Zielgruppen zu schaffen. Zu nennen sind insbesondere Familien mit Kindern, Jugendliche und Senioren. Ein weiteres Ziel ist die Errichtung intergenerativer Netzwerke und Begegnungsorte in jedem Stadtteil. Darüber hinaus werden jährlich Stadtziele formuliert, die es zu erreichen gilt. Diese beziehen sich beispielsweise auf die aktive Stadtentwicklung.

Stadtentwicklungskonzepte und Planungen mit Bezug zum Kooperationsraum

Neuaufstellung des Landschaftsplans (in Bearbeitung)

Der aktuell gültige Landschaftsplan der Stadt Leverkusen erlangte bereits am 10.07.1987 Rechtskraft. Nach der 1. förmlichen Änderung „Landschafts- und Naturschutz“ sowie „FFH-Gebiete“* (Aufstellungsbeschluss: 23.07.2003) wurde im Juli 2010 die Neuaufstellung des Leverkusener Landschaftsplans beschlossen. Das frühzeitige Beteiligungsverfahren zum Vorentwurf ist bereits erfolgt. Aktuell wird der Landschaftsplan-Entwurf erarbeitet. In den neuen Landschaftsplan fließen auch die regionalen Grünzüge, z.B. der „Grüne Fächer Leverkusen“ ein.

 <http://www.leverkusen.de/leben-in-lev/bauen-und-wohnen/Landschaftsplan-Leverkusen.php>

Verkehrskonzept und Integriertes Handlungskonzept (IHK) für Leverkusen-Hitdorf

Das „Verkehrskonzept Hitdorf“ ist Bestandteil des IHK Hitdorf. Ziel ist die Entlastung der Hitdorfer Straße durch eine Veränderung der Verkehrsabwicklung im Stadtteil. Infolge des Ausbaus der Ringstraße sollen die Verkehrsströme zukünftig im Sinne eines „Ringsystems“ gleich verteilt über die Ringstraße und die Hitdorfer Straße geführt werden.

neue bahnstadt opladen (nbso) mit dem Campus Leverkusen der Fachhochschule Köln

Die nbso war ein städtebauliches Schwerpunktprojekt der Stadt Leverkusen im Rahmen der Regionale 2010. Auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks entsteht ein durchmischtes neues Stadtquartier mit Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Freizeit und Bildung in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und der Innenstadt in Opladen. Das größte Leuchtturmprojekt stellt die Ansiedlung des „Campus Leverkusen“ der Fachhochschule Köln dar. Ende 2008 wurde der Zuschlag für die Errichtung eines neuen Hochschulstandorts mit 500 flächenbezogenen Studienplätzen (ca. 1.000 Studierende) auf dem Gelände der nbso erteilt. Hier soll die „Fakultät für Angewandte Naturwissenschaften“ angesiedelt werden, die seit dem Wintersemester 2010/2011 übergangsweise im CHEMPARK in Leverkusen untergebracht ist. Der Studienbetrieb in der nbso soll 2018 aufgenommen werden.

 <http://www.neue-bahn-stadt-opladen.de/startseite/>

Handlungsprogramm „Zukunft Wohnen“

(6. Auflage, 2013) und Wohnungsmarktbericht

Das Handlungsprogramm bildet eine Grundlage für die Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik in Leverkusen. Es nennt Ziele und Strategien für Bereiche wie die Attraktivierung des Wohnstandortes, den Erhalt und die Schaffung zielgruppenorientierter und preiswerter Wohnungsangebote oder die Stabilisierung der Bevölkerungszahl bis 2020. Zudem erscheint jährlich ein Wohnungsmarktbericht, der über die Situation und Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt des Vorjahres berichtet. Es werden Aussagen über die Nachfrage- und Angebotsseite des Wohnungsmarkts getroffen.

 <http://www.leverkusen.de/leben-in-lev/bauen-und-wohnen/wohnen/index.php>

* FFH-Gebiet = Flora-Fauna-Habitat-Gebiet

Handlungsprogramm Einzelhandel (2002) und Nahversorgungskonzept (2008)

Das Handlungsprogramm Einzelhandel stellt eine Entscheidungshilfe für alle wesentlichen Akteure der Einzelhandelslandschaft dar. Als räumlich-funktionales Konzept zur zukünftigen Entwicklung des Leverkusener Einzelhandels beinhaltet es auch die Standort- und Zentrenstruktur. Grundlage für die weitere Einzelhandelsentwicklung in Leverkusen ist ein dreistufiges Zentrensystem. Als Baustein zur Konkretisierung des Handlungsprogramms Einzelhandel ist im Jahr 2008 das Nahversorgungskonzept erarbeitet worden, in dem die Situation der Grundversorgung in Leverkusen abgebildet wurde. Die Stadt Leverkusen plant nun, das Handlungsprogramm Einzelhandel sowie das Nahversorgungskonzept in einem Einzelhandelskonzept zusammenzuführen und fortzuschreiben.

Handlungsprogramm Gewerbe (2003)

Das Handlungsprogramm Gewerbe wurde gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung Leverkusen GmbH erarbeitet. Es enthält Analysen und Überlegungen zu dem prägenden Teil der Wirtschaft, dem Bereich „Industrie und störendes Gewerbe“. Betrachtet werden Entwicklungen und Trends mit Schwerpunkt im Produktionssektor und einem Teil der produktionsnahen Dienstleistungen. Erste Schritte zur Überprüfung und Aktualisierung sind erfolgt.

Begleitung der Planungs- und Ausbaumaßnahmen der A 1 und der A 3 in Leverkusen

Die Autobahnen A 1 und A 3 gehören zu den am stärksten belasteten Straßen in Nordrhein-Westfalen; daher ist ihr leistungsgerechter Ausbau ein besonderes Anliegen der Stadt Leverkusen. Eine große Herausforderung stellt in diesem Zusammenhang der 8-spurige Ausbau der A 1 zwischen Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz (AK) Leverkusen, einschließlich der neuen Rheinbrücke und der „Stelzenautobahn“, dem Autobahnkreuz

sowie dem 8-spurigen Ausbau der A 3 zwischen Köln-Mülheim und der Anschlussstelle (AS) Leverkusen-Opladen dar.

 <http://www.leverkusen.de/rathaus-service/buerger-mitwirkung/autobahn-ausbau/>

Rhein-Ruhr-Express (im Planfeststellungsverfahren)

Unter dem Arbeitstitel Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist die Einführung eines neuen Schienenverkehrsproduktes geplant, welches qualitativ zwischen dem heutigen Schienenpersonenfernverkehr und dem Regionalexpress angesiedelt ist. Kernstrecke für den RRX ist die Achse Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund. Der an dieser Achse liegende Bahnhof Leverkusen-Mitte wird von allen RRX-Linien im 15-Minutentakt bedient. Zur Realisierung und Umsetzung des RRX ist eine Steigerung der Kapazität des vorhandenen Schienennetzes erforderlich. In Leverkusen sind neben der Trassierung eines zweiten S-Bahn-Gleises ein Umbau des Bahnhofs Leverkusen-Mitte einschließlich des Bahnhofsgebäudes sowie ein Umbau des Busbahnhofs in Leverkusen-Wiesdorf erforderlich.

 <http://www.rrx.de/>

„Zusammenfassung“ - Bezüge in den Kooperationsraum

- Wirtschaftliche Verflechtungen, insbesondere durch die Chemiebetriebe
- Regionale Grünzüge (der „Grüne Fächer Leverkusen“ bildet den nordöstlichen Ringchluss im Rahmen des dritten Grüngürtels des Ballungszentrums Köln-Bonn)
- Verkehrliche Bezüge in die Region (und darüber hinaus) durch Autobahnen (A 1, A 3, A 59) und Schienenverbindungen (in Planung: Rhein-Ruhr-Express)
- Campus Leverkusen der Fachhochschule Köln auf dem Gelände der nbso.

1.2.3 Bergisch Gladbach

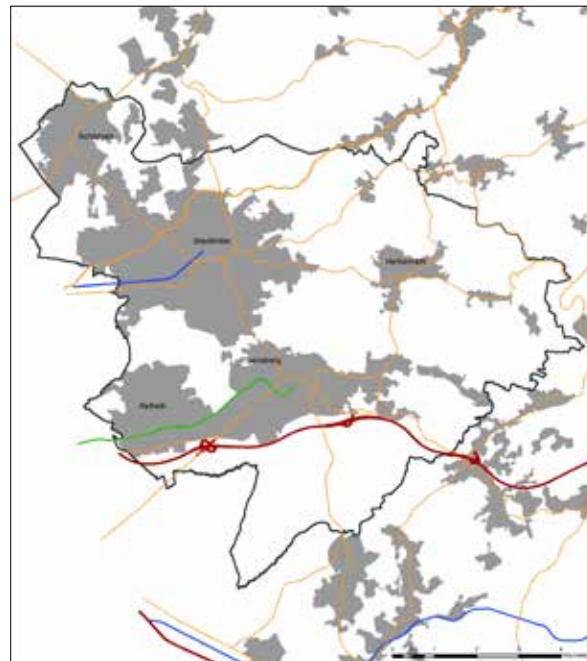
Zahlen, Daten, Fakten

- Stadtbezirke: 6
- Stadtteile: 25
- Hauptversorgungszentren: Stadtmitte
- Nebenzentren: 2 (Bensberg und Refrath), 5 Nahversorgungszentren
- Zentralitätskennziffer: 92 ($D = 100$)¹
- Stadtgebiet in qkm: 83
- Einwohner: 110.812²
- Einwohnerprognose*: 113.095 Einwohner bis 2040³
- Wohnungen: 53.134⁴
- sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 36.975⁵
- Pendlerströme: Einpendler 25.168, Auspendler 29.859⁶



Prägungen und Kennzeichen

Die polyzentrische Siedlungsstruktur Bergisch Gladbachs ist sowohl historisch als auch topografisch bedingt. Seit der kommunalen Neugliederung 1975 setzt sich die heutige Stadt Bergisch Gladbach aus der alten Stadt Bergisch Gladbach sowie aus Teilen von Bensberg und Odenthal zusammen. Das Stadtgebiet, im Übergang zwischen der Kölner Bucht und dem Bergischen Land gelegen, ist im Westen städtisch und im Osten eher ländlich geprägt. Gegliedert wird das Stadtgebiet durch seine Landschaftsräume. Als Kreisstadt ist die Stadt für viele Berufstätige ein wichtiger Arbeitsort in der Region, viele Gewerbegebiete liegen allerdings nicht in Autobahnnähe sondern im Zentrum der Stadt. Mit der S-Bahn beziehungsweise der Stadtbahn ist die Kölner Innenstadt innerhalb von 20 bis 30 Minuten erreichbar, jedoch wird das Auto vom Großteil der Bevölkerung präferiert. Die Wohnbebauung reicht vom freistehenden Einfamilienhaus bis zur Hochhaussiedlung.



Siedlungsstrukturen und Infrastrukturnetz in der Stadt Bergisch Gladbach⁷

* Hinweis: In den Standortportraits ist jeweils die Bevölkerungsprognose abgebildet, die in der Stadt- bzw. Kreisentwicklung verwendet wird.

¹ Quelle: Stadt + Handel 2013

² Quelle: Einwohnerdatei Stadt Bergisch Gladbach: Stand 31.12.2014

³ Quelle: IT.NRW: Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 – Basis

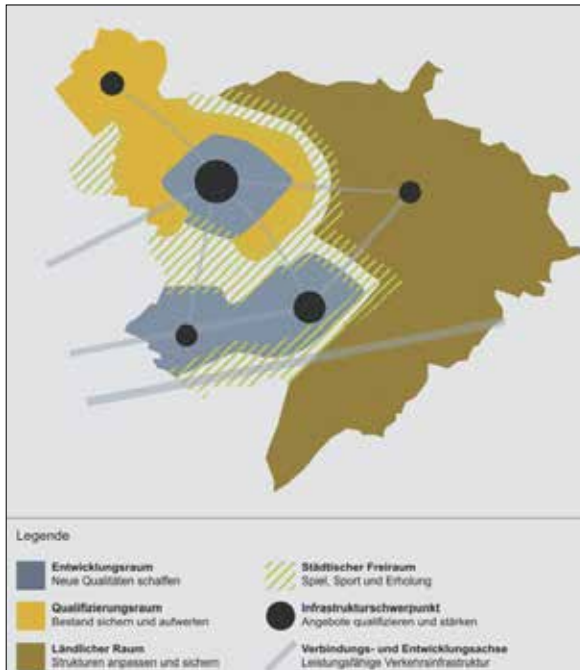
⁴ Quelle: IT.NRW: Stand 2013

⁵ Quelle: Agentur für Arbeit Bergisch Gladbach

⁶ Quelle: IT.NRW: Pendlerrechnung in Nordrhein-Westfalen, Stand 30.06.2013

⁷ Quelle: Darstellung: Rheinisch-Bergischer Kreis / Kartengrundlage: Amtliches Stadtkartenwerk Ruhrgebiet-Rheinland-Bergisches Land, 2015

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein
KVB		



ISEK* 2030: Räumliches Leitbild Stadt Bergisch Gladbach ¹ ▲

Leitbild der Entwicklung, Zentrale Entwicklungsaufgaben

Nachstehende zentrale Entwicklungsaufgaben wurden im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts 2030 (ISEK) festgelegt:

- vielfältige Wohnqualitäten,
- innovativer Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort,
- intelligente Mobilität sowie
- hochwertige Naherholungsmöglichkeiten.

Diese Themen werden auch bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, mit dem begonnen wurde, maßgeblich bearbeitet.

Das räumliche Leitbild sieht im westlichen Stadtgebiet neue Wohn- und Arbeitsstandorte (Entwicklungsraum) und Angebotsergänzungen (Qualifizierungsraum) vor. Der ländliche Raum soll überwiegend als Erholungsraum qualifiziert werden, der städtische Freiraum im Westen des Stadtgebietes soll als wohnortnaher Freiraum für Sport,

Erholung und Spiel aufgewertet werden. In den dargestellten Infrastrukturschwerpunkten sollen die sozialen Infrastruktur- und Nahversorgungsangebote qualifiziert und gestärkt werden. Die Verkehrsinfrastrukturen – vor allem der ÖPNV und die Radwegeverbindungen – zwischen den Zentren innerhalb Bergisch Gladbachs, aber auch nach Köln und in die Region, sollen ausgebaut und weiter gefördert werden.

Stadtentwicklungskonzepte und Planungen mit Bezug zum Kooperationsraum

Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept (Beschluss voraussichtlich November 2015)

Drei übergeordnete Entwicklungsziele liegen der künftigen Einzelhandelsentwicklung zugrunde: 1. Zentrenentwicklung, 2. Nahversorgung und 3. Sonderstandorte. Als Mittelzentrum übernimmt Bergisch Gladbach auch für die angrenzenden Grundzentren eine Versorgungsfunktion, obwohl die Konkurrenz zu Köln und Leverkusen sehr groß ist.

<http://www.bergischgladbach.de/startseite-einzelhandels--und-nahversorgungskonzept.aspx>

Mobilitätskonzept (in Bearbeitung)

Eine intelligente Lenkung des Verkehrs weg von der Straße hin zum Umweltverbund ist das primäre Ziel des Mobilitätskonzepts, auch vor dem Hintergrund der weiterhin steigenden Bevölkerungszahlen. Neue potenzielle Infrastrukturen zur besseren Vernetzung in der Region – Bergisch Gladbach als Transitraum – können überregionale Radwege, P+R-Parkplätze (Park and Ride) an den Stadträndern, der Anschluss der Innenstadt über die geplante L 286n, der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnlinie S 11 sowie die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 bis Kürten sein.

<http://www.bergischgladbach.de/startseite-mobilitaetskonzept.aspx>

* ISEK = Integriertes Stadtentwicklungskonzept

¹ Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2030)

Flächennutzungsplan (in Bearbeitung)

Der rund 40 Jahre alte Flächennutzungsplan wird zurzeit neu aufgestellt. Abstimmungen mit der Region sind vor allem bezüglich des Bevölkerungswachstums Kölns erforderlich. Diese zusätzlichen Flächenbedarfe (Wohnen, Infrastrukturen) sind im Flächennutzungsplan darzustellen. Zur Verminderung von Verkehren sind örtlich Arbeitsplätze anzubieten. Daher bedarf auch die gewerbliche Entwicklung einer Abstimmung.

 <http://www.bergischgladbach.de/neuaufstellung-flaechennutzungsplan-startseite.aspx>



M-Real Werk Gohrsmühle ▲

Integrierte Handlungskonzepte Stadtmitte und Bensberg (in Bearbeitung)

Für das Hauptzentrum Stadtmitte und das Nebenzentrum Bensberg werden integrierte Handlungskonzepte erarbeitet, damit die Zentren und die Gesamtstadt – auch in Konkurrenz zu anderen Zentren und Städten in der Region – attraktiv und wettbewerbsfähig bleiben.



Stadtmitte Bergisch Gladbach ▲

Integriertes Stadtentwicklungskonzept – ISEK 2030 (Beschluss 2012)

Im Stadtentwicklungskonzept werden die konzeptionellen Aussagen aus dem Wohnbauland-, dem Gewerbe- und dem Freiraumkonzept zusammengefasst. Ein räumliches Leitbild der Siedlungsentwicklung gliedert das Stadtgebiet grob, Strukturkonzepte für die Stadtbezirke unterteilen es detaillierter.

 <http://www.bergischgladbach.de/stadtentwicklungskonzept.aspx>

Gewerbeflächenkonzept (Beschluss 2012)

Freie Gewerbeflächen sind kaum vorhanden. Aufgrund des Landschaftsraumes, der Topographie und der umfangreichen Bestandsbebauungen sind neue Flächen schwer zu aktivieren. Im Konzept herausgestellt werden Flächenpotenziale in Nähe der Autobahn, um die Verkehre aus der Stadt herauszuhalten. Zudem wird zurzeit ein kreisweites Gewerbekonzept erarbeitet.

 http://www.bergischgladbach.de/startseite_gewerbekonzept.aspx

Wohnbaulandkonzept (Beschluss 2011)

Das Konzept stellt künftig für Wohnen zu entwickelnde Flächen dar. Um flexibel auf den Markt reagieren zu können, sind darüber hinaus Flächenreserven benannt worden, die bei einem erhöhten Bedarf, etwa aufgrund verstärkter Zuzüge in die Region, entwickelt werden sollen. Inwieweit Bergisch Gladbach Einwohner aus Köln aufnehmen kann, muss sowohl innerhalb der Stadt aber auch mit den Nachbarkommunen diskutiert werden.

 http://www.bergischgladbach.de/startseite_wohnbaulandkonzept.aspx

Freiraumkonzept (Beschluss 2011)

Die Untersuchung der Freiraumsituation im Stadtgebiet zeigt diverse landschaftliche Verknüpfun-

gen in die Region auf. Mit dem Strundekorridor und dem Königsforst sind zwei Freiraumstrukturen in Bergisch Gladbach in das Grün- und Freiflächennetz der Region Köln/Bonn eingebunden.

🌐 <http://www.bergischgladbach.de/Freiraumkonzept.aspx>

„Zusammenfassung“ - Bezüge in den Kooperationsraum

- Einwohnerzuwächse als Herausforderung für den Wohnungsmarkt und vor allem die Verkehrsinfrastruktur
- Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region und vor Ort; Pendlerverflechtungen
- Erhaltung des hochwertigen Landschaftsraumes auch als Naherholungsraum



Gronauer Waldsiedlung ▲



Großwohnsiedlung in Bensberg ▲

1.2.4 Rösrath

Zahlen, Daten, Fakten

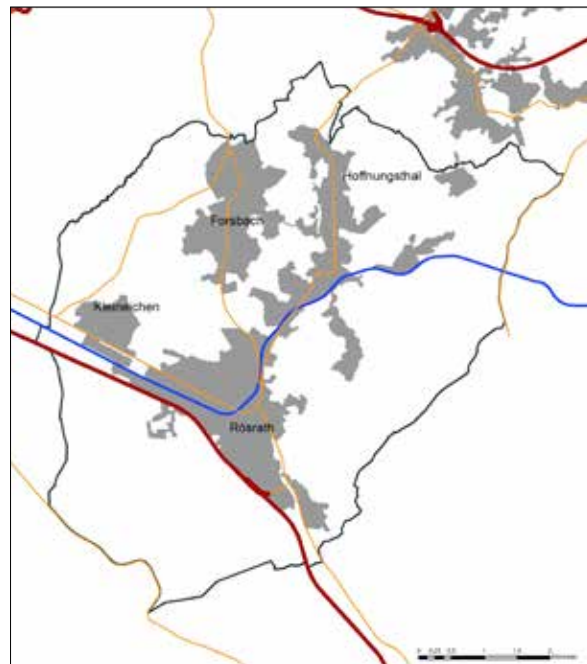
- Stadtbezirke: --
- Stadtteile: 4
- Hauptversorgungszentrum: Rösrath
- Nebenzentren: 2 (Hoffnungsthal und Forsbach)
- Zentralitätskennziffer: 127,9 (D = 100) ¹
- Stadtgebiet in qkm: 38,8
- Einwohner: 28.435 ²
- Einwohnerprognose* 2030: 30.000 ³
- Haushalte: 12.150 ⁴
- sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 4.577 ⁵
- Pendlerströme: Einpendler ca. 4.500, Auspendler ca. 9.900 ⁶



Prägungen und Kennzeichen

Aus dem Jahr 893 datiert der erste urkundliche Nachweis über die Gemeinde Volberg, das heutige Hoffnungsthal. Hier befindet sich bis heute mit dem historischen Rathaus und den denkmalgeschützten Häusern rund um die Volberger Kirche das historische Zentrum der jungen Stadt.

Weiterhin prägend ist der hohe Grün- und Freiflächenanteil Rösraths. 74% der Gesamtfläche unterliegen dem Landschafts- und Naturschutz und garantierten im wahrsten Sinne des Wortes „Wohnen im Grünen“. Seit den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts erfuhr die Stadt in mehreren Wellen ein dynamisches Einwohnerwachstum. Im Vergleich zu anderen Klein- und Mittelstädten lag der Einwohnerzuwachs dabei über dem Durchschnitt, der Flächenverbrauch jedoch unterhalb vergleichbarer Maßstäbe, da hier schon seit Jahrzehnten die Innenentwicklung und Nachverdichtung wesentliches Ziel der kommunalen Siedlungsentwicklung ist.



▲
Siedlungsstrukturen und Infrastrukturnetz in der Stadt Rösrath ⁷

* Hinweis: In den Standortportraits ist jeweils die Bevölkerungsprognose abgebildet, die in der Stadt- bzw. Kreisentwicklung verwendet wird.

¹ Quelle: IHK 2015

² Quelle: Stadt Rösrath 31.12.2014

³ Quelle: IT.NRW 2015

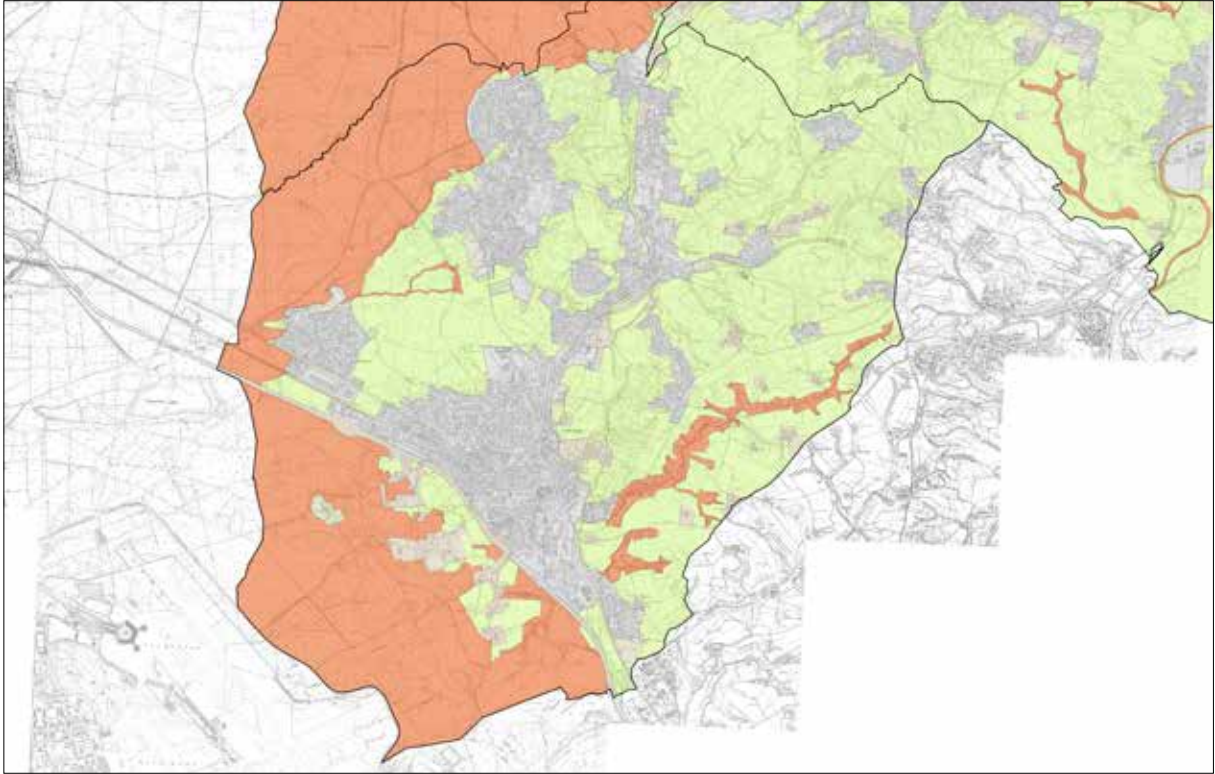
⁴ Quelle: Zensus 2011

⁵ Quelle: IT.NRW 6/2013

⁶ Quelle: IT.NRW 2013

⁷ Darstellung: Rheinisch-Bergischer Kreis / Kartengrundlage: Amtliches Stadtkartenwerk Ruhrgebiet-Rheinland-Bergisches Land, 2015

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein
KVB		



Natur- und Landschaftsschutzgebiete auf Rösrather Stadtgebiet ▲

Zentrale Entwicklungsaufgaben, Leitbild der Entwicklung

Leitziel der Entwicklung ist ein weiteres moderates Wachstum der Stadt. Dabei liegt der Fokus auf der Innenentwicklung und Nachverdichtung unter teilweisem Erhalt kleinstädtischer Strukturen. Traditionell weist Rösrather wenige Gewerbeflächen aus, auch wenn die Lage mit unmittelbarer Nähe zu Autobahnen und dem Flughafen eine erhöhte Nachfrage auslöst. In der Stadt herrscht jedoch seit Jahren eine starke Nachfrage nach hochwertigem Wohnungsbau aller Formen. Diese wird verstärkt durch die gute verkehrsmäßige Anbindung im IV (Individualverkehr) und ÖPNV (bestehende Regionalbahn RB 25 nach Köln). Hier werden langfristig ein zweigleisiger Ausbau und eine weitere Erhöhung der P+R-Kapazitäten angestrebt. Darüber hinaus bestehen folgende übergeordnete Zielsetzungen der Entwicklung:

- Vorhalten einer guten sozialen, kulturellen und sportlichen Infrastruktur

- Ausbau eines vernetzten Bildungs- und Schulangebotes
- Förderung der Naherholung und des
- Tagestourismus



neue Bebauung auf dem Reusch-Gelände in Rösrather-Hoffnungsthal ▲

Stadtentwicklungskonzepte und Planungen mit Bezug zum Kooperationsraum

Ausweisung von neuen Baugebieten in Forsbach (Volberger Feld, Auf den Steinen) und Hoffnungsthal (Reuschgelände)

Eine Ausweisung neuer Baugebiete in erheblichem Umfang ist aufgrund vielfältiger Restriktionen nicht möglich, von Politik und Bürgerschaft aber auch nicht gewollt. Insofern sollen in den nächsten 10 Jahren nur die im FNP (Flächennutzungsplan) dargestellten Wohnbauflächenreserven sowie die wenigen Brachflächen für gehobenen Einfamilienwohnhaus- bzw. Geschosswohnungsbau entwickelt werden.

Weiterentwicklung des Einzelhandels- und Zentrumskonzeptes

Das bestehende städtische Einzelhandels- und Zentrumskonzept soll für das Hauptzentrum Rösrath und die Nebenzentren Hoffnungsthal und Forsbach fortgeschrieben werden. Nach der geglückten Ansiedlung von Vollsortimentern in zentraler Lage der beiden Nebenzentren hat sich dort der erhoffte positive Stabilisierungseffekt für den Einzelhandel eingestellt. Für das Hauptzentrum Rösrath sind diese Effekte noch nicht gegeben. Insofern soll u.a. mit der Erarbeitung eines „Integrierten Handlungskonzeptes“ in 2015/2016 entsprechende Initiativen gestartet werden.

Revitalisierung Schulzentrum Freiherr-vom-Stein

Das Schulzentrum (Haupt-, Realschule, Gymnasium) aus den 1970er Jahren benötigt eine grundlegende bautechnische, energetische, optische und städtebauliche Revitalisierung. Da die Hauptschule im Jahr 2018 ausläuft, über die Schulnutzung hinaus weitere Raumansprüche realisiert werden sollen und eine verbesserte städtebauliche Einbindung des Geländes in den Ort erfolgen soll, sind hier bis zum Jahr 2020 umfangreiche Planungen und Baumaßnahmen vorgesehen.

Ausbau und Taktverdichtung RB 25

Aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke stößt eine weitere Entwicklung dieser stark nachgefragten Regionalbahn-Verbindung nach Köln (Strecke Köln-Gummersbach) an ihre Grenzen. Hier sind ein zumindest teilweiser zweigleisiger Ausbau und die Anlage weiterer P+R-Kapazitäten an den 3 Haltepunkten im Stadtgebiet dringend erforderlich, um das überregionale Straßennetz zu entlasten.

„Zusammenfassung“ - Bezüge in den Kooperationsraum

- kulturelle Verflechtungen und Kooperationen auf zahlreichen Ebenen mit den Nachbarkommunen, speziell Overath und Bergisch Gladbach
- Eine gewisse „Solitärlage“ gegenüber den anderen Kommunen des Kooperationsraumes durch ausgedehnte Landschaftsräume wie Königsforst und Wahner Heide
- Drei völlig unterschiedliche, jedoch Gemeindegrenzen übergreifende Landschaftsräume innerhalb der Stadtgrenzen (Königsforst – Wahner Heide – erste Höhen des Bergischen Landes)
- Einwohnerwachstum als planerische Herausforderung für Siedlungsentwicklung und Mobilität



Schloss Eulenbroich ▲

1.2.5 Troisdorf

Zahlen, Daten, Fakten

- Stadtteile: 12
- Hauptversorgungszentrum: Innenstadt Troisdorf
- Nebenzentren: 2 (Sieglar und Spich), 2 Nahversorgungszentren (Friedrich-Wilhelms-Hütte und Oberlar)
- Zentralitätskennziffer 2015: 90,5 ($D = 100$)¹
- Stadtgebiet in qkm: 62,90
- Einwohner: 75.614²
- Einwohnerprognose* 2025/2030: 76.700 EW³
- Haushalte: 34.130⁴
- sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 27.269⁵
- Pendlerströme: Einpendler: ca. 23.800, Auspendler: ca. 24.400⁶

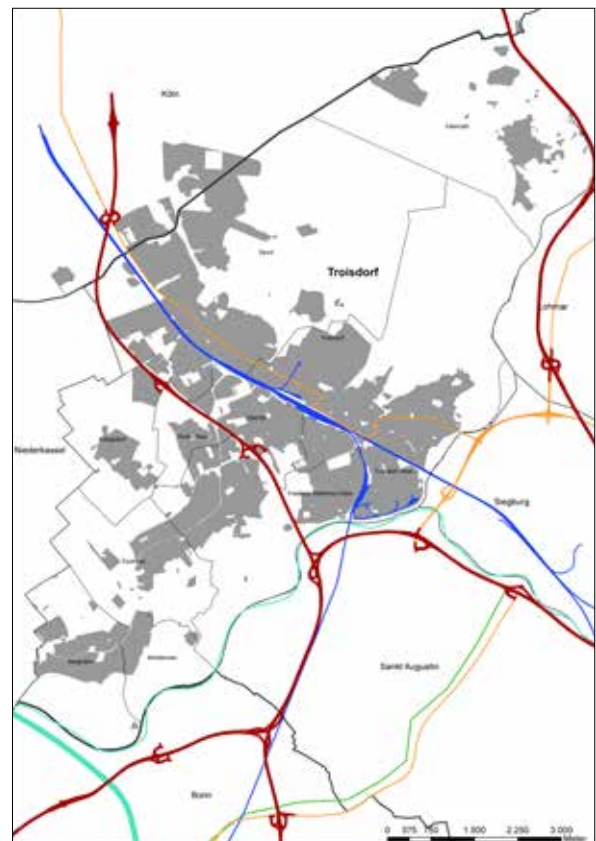


Prägungen und Kennzeichen:

Die Stadt Troisdorf liegt am Übergang zwischen Niederrhein und Mittelrhein zwischen Köln und Bonn in der Kern-Rand-Zone beider Verdichtungs-räume. Sie ist mit 75.614 Einwohnern die größte Stadt des Rhein-Sieg-Kreises, der sich beidseits des Rheins um die Bundesstadt Bonn erstreckt.

In den heutigen Stadtgrenzen ist Troisdorf am 01.08.1969 im Rahmen der kommunalen Neugliederung in NRW durch Zusammenschluss der Stadt Troisdorf mit der Gemeinde Sieglar sowie Teilen der Ämter Lohmar und Menden entstanden. Mit Überschreiten der Schwelle von 60.000 Einwohnern ist Troisdorf seit 1991 „Große kreisangehörige Stadt“.

Das 62,9 qkm große Stadtgebiet ist naturräumlich geprägt durch die Lage im Südosten der Kölner Bucht zwischen den südlichen Ausläufern des Bergischen Landes mit der Wahner Heide im Norden und den Flussauen der Agger und der Sieg, die im Osten und Süden das Stadtgebiet begren-



Siedlungsstrukturen und Infrastrukturnetz in der Stadt Troisdorf⁷ ▲

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein
KVB		

* Hinweis: In den Standortportraits ist jeweils die Bevölkerungsprognose abgebildet, die in der Stadt- bzw. Kreisentwicklung verwendet wird.

¹ Quelle: IHK Bonn

² Quelle: Städtische Bevölkerungsstatistik (Stand: 30.06.2015)

³ Quelle: Stadt Troisdorf

⁴ Quelle: Fortschreibung Wohngebäude- u. Wohnungsbestand GWZ 2011 (Stand: 31.12.2014)

⁵ Quelle: IT.NRW (Stand: 30.06.2014)

⁶ Quelle: IT.NRW, 2013

⁷ Darstellung: Rhein-Sieg-Kreis

zen. Die Flussauen wie auch die Wahner Heide sind FFH-Gebiete mit europäischer Bedeutung für den Naturschutz. Sie sind zugleich bedeutsam für die Erholung der Bevölkerung in Troisdorf und der Region.

Die Stadt Troisdorf ist über die A 59, die das Stadtgebiet durchschneidet, mit zwei Anschlussstellen (Troisdorf und Spich) direkt sowie über die B 56 an die A 3 und damit an das überregionale Autobahnnetz angebunden. Die Anschlussstelle Porz/Lind liegt nahe der nördlichen Stadtgrenze. Die A 59 erfüllt zugleich die Funktion einer regionalen Stadtautobahn.



Wohnbebauung im Entwicklungsgebiet "Am Krausacker" ▲

Die Bahnstrecken Köln-Koblenz-Frankfurt und die ICE-Neubaustrecke Köln-Frankfurt verlaufen direkt durch das Stadtgebiet und verbinden Troisdorf über Köln und Siegburg mit dem europäischen Schnellverkehrsnetz. In Troisdorf halten Regionalzüge und S-Bahnzüge.

Die Verteilung der Nutzungen im Stadtgebiet zeigt einen überdurchschnittlichen Gebäude- und Betriebsflächenanteil und weist einen höheren Verstädterungsgrad auf, während der Anteil landwirtschaftlich genutzter Flächen im Stadtgebiet mit 21,6 % nur halb so hoch ist wie im Kreis- oder Landesdurchschnitt. Diese Flächenverteilung zeigt den hohen Siedlungsdruck in dem stark suburbanisierten Raum und die Konkurrenz unter den Flächennutzungsansprüchen. Die Waldfläche liegt mit 28,7 % ähnlich hoch wie im Kreisgebiet

und deutlich über dem Landesdurchschnitt. Der relativ große Waldanteil resultiert aus den großflächigen Natur- und Landschaftsschutzgebieten, insbesondere der Wahner Heide, die auf Dauer gesichert sind, mit allen positiven Effekten für Klima und Umwelt.

Der hohe Verkehrsflächenanteil erklärt sich durch flächenintensive Verkehrsanlagen im Stadtgebiet, insbesondere den Flughafen, aber auch Bahnanlagen. Darin zeigen sich auch die allgemein gute Erschließung der Stadt Troisdorf und das relativ dichte klassifizierte Straßennetz im Stadtgebiet.

Troisdorf grenzt unmittelbar an zwei weitere Mittelzentren, die Kreisstadt Siegburg und die Stadt Sankt Augustin sowie die Oberzentren Köln im Norden und Bonn im Süden. Allein die Kernstädte von Siegburg, St. Augustin und Troisdorf bilden zusammen in unmittelbarer Nähe eine gemeinsame, gegliederte Stadtfläche von weit über 100.000 Einwohnern. Weitere Nachbarstädte sind die Städte Rösrath und Lohmar im Bereich der Wahner Heide und die Stadt Niederkassel auf der Niederterrasse am Rhein.

Stadträumliche Gliederung

Troisdorf gliedert sich in 12 Stadtteile, die aufgrund ihrer siedlungsgeschichtlichen Entwicklung unterschiedliche Gesichter haben. In vorindustrieller Zeit sind die Ortszentren als dörfliche Kerne entstanden. Erst durch die starke Zunahme an Einwohnern im 19. und 20. Jahrhundert – bedingt durch die Ansiedlung von Großindustrie – entstanden städtische Strukturen mit einer verdichteten Bebauung. Diese konzentrierten sich beiderseits der Bahnstrecke und der alten Handelsstraße Köln-Frankfurt (heute Bundesstraße B 8) als Siedlungsband zwischen Köln-Porz und Siegburg. Hier liegt heute das Hauptsiedlungsgebiet von Troisdorf mit den Stadtteilen Troisdorf-Mitte, Troisdorf-West, Friedrich-Wilhelms-Hütte, Oberlar und Spich, das ein Nebenzentrum im Stadtgebiet bildet.

Die dörflichen Strukturen westlich dieses Siedlungsbandes haben sich auf einer Nebenachse entlang der Sieg als Wohnstandorte weiterentwickelt. Die Autobahn A 59 trennt diese Stadtteile vom Hauptsiedlungsgebiet. Hauptort im westlichen Stadtgebiet ist der Stadtteil Sieglar mit dem Ortsteil Rotter See. Sieglar ist neben Spich der zweite Stadtteil mit der Funktion eines Nebenzentrums. Zum Einzugsbereich gehören insbesondere die benachbarten Stadtteile, Rotter See, Eschmar, Müllekoven und Bergheim. Kriegsdorf hat sich als solitärer Stadtteil im Freiraum in räumlicher Nähe zum Stadtteil Rotter See erhalten, ebenso wie der Stadtteil Altenrath als Heidedorf ganz im Norden des Stadtgebietes in der Wahner Heide.

In vielen Stadtteilen liegen Wohnlagen im Einflussbereich der Bahnstrecken und der A 59. Darüber hinaus belasten die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen, insbesondere die B 8 und die L 332, die Anwohner in den Ortsdurchfahrten. Betroffen sind die Stadtteile Troisdorf, Spich, Sieglar, Eschmar und Kriegsdorf. Bergheim wird von der L 269 tangiert. Randbereiche von Altenrath und von Troisdorf-Mitte sind auch von Fluglärm betroffen.



Burg Wissen ▲

Zentrale Entwicklungsaufgaben, Leitbild der Entwicklung

Zurzeit wird das Leitbild im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und der hierfür erarbeiteten Grundlagen mit folgenden Schwerpunkten weiterentwickelt:

- **Wohnen:** Unter Berücksichtigung gewandelter Wohnbedürfnisse soll eine weitere Eigenentwicklung erfolgen, der Wohnbedarf soll durch Nachhaltigkeitsprüfung qualifiziert und soweit wie möglich durch Innenentwicklung gedeckt werden. Funktionsmischungen sollen erhalten werden. Neue Wohnbauflächen sollen an vorhandene Stadt-/Siedlungsteile angebunden werden, um vorhandene Infrastrukturen soweit wie möglich auszulasten.

- **Gewerbe:** Optimierung der kommunalen Rahmenbedingungen zur Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung, ein qualifiziertes Wachstum an Arbeitsstätten, Ansiedlung vorrangig arbeitsplatzintensiver, emissionsarmer und innovativer Betriebe sowie von Dienstleistungsunternehmen werden angestrebt. Die Flächeninanspruchnahme soll im Wesentlichen auf die vorhandenen gewerblichen Bauflächen beschränkt und Möglichkeiten eines Gewerbeflächenrecyclings genutzt werden.

- **Zentrenstruktur:** Verbrauchernahe Versorgungsstrukturen sollen erhalten werden. Insbesondere soll die Innenstadt Troisdorf als Hauptversorgungszentrum weiterentwickelt und durch den „Dienstleistungsstandort Umfeld Rathaus/Bahnhof“ gestärkt werden.

- **Umwelt- und Lebensqualität:** Nachhaltige Stadtentwicklungsprozesse werden verfolgt, insbesondere die Berücksichtigung von Klimaschutz und Klimaanpassung, die Minimierung des Flächenverbrauchs, der Erhalt und die Entwicklung vorhandener Grünachsen sowie hochwertiger Grünkorridore. Bei Neuplanungen soll erneuerbare Energiegewinnung (solar optimierte Gebäudestellung, Geothermie) berücksichtigt, Flächenversiegelung reduziert und Energie und Ressourcen sparendes Bauen gefördert werden.

• **Verkehrsentwicklung:** Der Umweltverbund (ÖPNV/Fahrrad/Fußgänger) und die Nahmobilität sollen gefördert, das Angebot des ÖPNV nachfrageorientiert verbessert sowie der Bahnhof Troisdorf und die Haltepunkte in Spich und Friedrich-Wilhelms-Hütte attraktiviert werden. Hochbelastete Ortsdurchfahrten sollen durch Ortsumgehungen und sonstige Maßnahmen entlastet werden.

Stadtentwicklungskonzepte und Planungen mit Bezug zum Kooperationsraum

Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes berücksichtigt die Anforderungen des Einzelhandelserlasses 2008 und trifft eine aktualisierte Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche in konkretisierter Planschärfe gegenüber dem Konzept von 2006. Sie ist Grundlage für die Steuerung des Einzelhandels auch auf Ebene des Flächennutzungsplanes und begründet ein gestuftes Zentrenkonzept zur Sicherung gewachsener, verbrauchernaher Versorgungsstrukturen.

 http://www.troisdorf.de/web/de/wirtschaft_bauen/Stadtplanung/Stadtentwicklung/einzelhandel/einzelhandel.htm

Handlungskonzept Wohnen 2025

Das Konzept enthält Aussagen und Prognosen zum Wohnbedarf sowie den verfügbaren Flächenressourcen und Mobilisierungsmöglichkeiten der Innenentwicklung. Es zeigt die möglichen Entwicklungspfade und den daraus resultierenden Außenentwicklungsanteil auf, einschließlich einer groben räumlichen Verortung.

 http://www.troisdorf.de/web/de/wirtschaft_bauen/Stadtplanung/projekte.htm?selection=11

Neuaufstellung Flächennutzungsplan

Die Bauflächenreserven des Flächennutzungsplanes in seiner gegenwärtigen Fassung sind weitge-

hend erschöpft. Die Region Köln/Bonn hat auch in Zukunft mit einer Zunahme der Bevölkerung zu rechnen, bedingt durch eine Zuwanderung aus anderen Räumen aufgrund der attraktiven wirtschaftlichen Verhältnisse. Für den Planungshorizont der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes bis 2025/30 sind aus heutiger Sicht keine Anzeichen erkennbar, dass die Region wesentlich an Anziehungskraft verliert, wenn die Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung mit den ökonomischen Entwicklungsmöglichkeiten Schritt halten. Der Wohnbedarf der Bevölkerung steigt aber schon allein durch die demographische Entwicklung mit vielen Single- und Seniorenhaushalten und durch höhere individuelle Wohnflächenansprüche. Beabsichtigt ist eher eine Stabilisierung der Einwohnerzahl über längere Zeit, ehe sich die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung in einer insgesamt abnehmenden Einwohnerzahl bemerkbar machen wird. Der Flächennutzungsplan zielt insbesondere auf die qualifizierte Wohnbauflächenentwicklung auf der Grundlage des kommunalen Handlungskonzeptes Wohnen für das Jahr 2025, sowie auf die Erhaltung der wirtschaftlichen Grundlagen ohne wesentliche neue Flächeninanspruchnahme für Gewerbe und Industrie ab. Der Beschluss zur Neuaufstellung des FNP wurde am 15.04.2010 gefasst. Ein Entwurf zur Offenlage wurde dem Stadtentwicklungsausschuss am 25.10.2015 vorgelegt. Ein Offenlagebeschluss wurde noch nicht gefasst.

 http://www.troisdorf.de/web/de/wirtschaft_bauen/Stadtplanung/projekte.htm?search1=&recordstart=1

Integriertes Handlungskonzept „Zukunftsinitiative Troisdorf Innenstadt“

Seit 2013 führt die Stadt Troisdorf im Rahmen der Städtebauförderung umfangreiche Maßnahmen zur Entwicklung und Stärkung der Innenstadt Troisdorf durch. Die Förderung erfolgt aus dem Programmschwerpunkt „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ des Landes Nordrhein-Westfalen.

Grundlage ist das integrierte Handlungskonzept „Zukunfts-Initiative Troisdorf Innenstadt“ (ZITI), das der Rat der Stadt im Jahr 2012 verabschiedet hat. Es umfasst die Handlungsfelder Stärkung von Einzelhandel und Wirtschaft, Wohnstandort Innenstadt, Entwicklung des öffentlichen Raumes, Pflege des Stadtbildes, kulturelles und soziales Leben sowie zukunftssichere Mobilität.

🌐 http://www.troisdorf.de/web/de/wirtschaft_bauen/Stadtplanung/projekte.htm?selection=8



Gewerbe- und Industriegebiet Camp Spich ▲

Siedlungs- und Freiraumentwicklung im Raum zu den angrenzenden Städten Niederkassel und Köln

Verkehrs- und Erschließungsprojekte...

...zur Entlastung der Hauptstraße in Spich. Hierzu zählen insbesondere die Trassierung L 274n, die Anbindung Ranzeler Straße/Heuser Weg an die B 8, eine mögliche Rheinüberquerung Richtung A 550 zwischen Niederkassel und Wesseling.

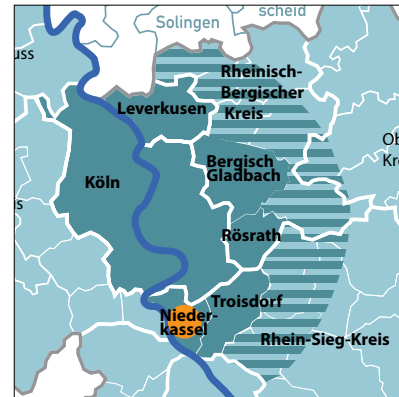
„Zusammenfassung“ - Bezüge in den Kooperationsraum (und darüber hinaus)

- Wirtschaftliche Verflechtungen: Stadt als regionalbedeutsamer Industrie- und Gewerbestandort
- Regionale Grünzüge (Regionale Projekte „Grünes C“ – Sankt Augustin-Troisdorf-Niederkassel-Bornheim-Alfter-Bonn und KennenLernenUmwelt – Troisdorf-Lohmar-Rösrath-Overath)
- Verkehrliche Bezüge in die Region und überregional durch Autobahnen (A 3, A 59) und Schienenverbindungen (ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn, S-Bahnen S 12, S 13-Verlängerung nach Bonn in Vorbereitung)

1.2.6 Niederkassel

Zahlen, Daten, Fakten

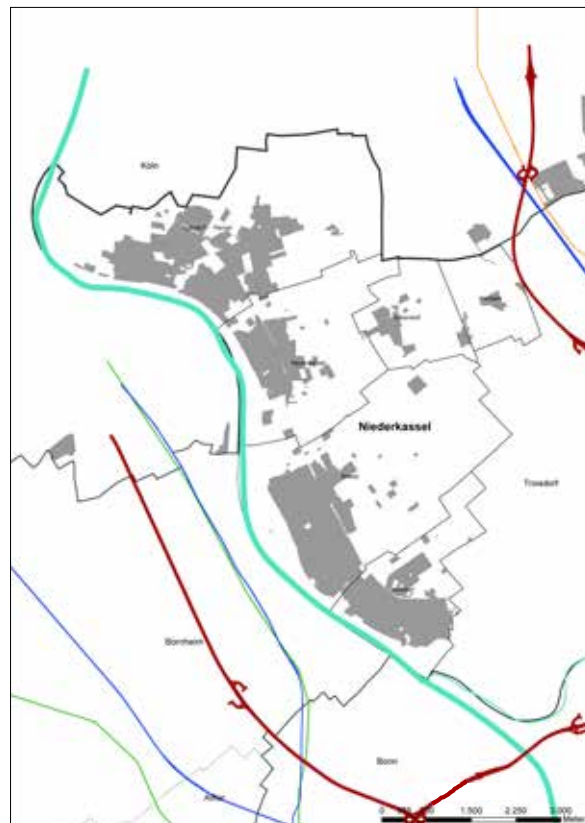
- Stadtteile: 7
- Hauptversorgungszentren: Niederkassel-Ort, 3 Nahversorgungszentren in den Stadtteilen Ranzel, Rheidt, Mondorf
- Stadtgebiet in qkm: 35,79 ¹
- Einwohner: 39.421 ²
- Einwohnerprognose* 2040: 44.279 (+ 20,2%) ³
- Haushalte: 22.255 ²
- sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 5.455 ⁴
- Pendlerströme: Einpendler: 3.017, Auspendler: 11.594



Prägungen und Kennzeichen

Seit der kommunalen Neugliederung 1969 gehören die ehemals selbstständigen Gemeinden Lülldorf mit Ranzel, Mondorf, Niederkassel, Rheidt, Stockem und Uckendorf zur Gemeinde Niederkassel, die 1991 die Stadtrechte erhielt. Bereits 1808, unter der französischen Herrschaft, wurden diese Gemeinden verwaltungsmäßig zu einer sogenannten Mairie (= Bürgermeisterei) vereint. Die heutige Zusammengehörigkeit hat also alte Wurzeln. Dennoch haben sich die heutigen Stadtteile ihren ganz eigenen Charakter bewahrt und bilden gemeinsam eine lebendige Stadt mit sehr unterschiedlichen und interessanten Lebensbereichen.

Der Chemiestandort Niederkassel-Lülldorf hat eine lange Tradition: Seit 1913 ist das Werk eine industrielle Größe der Stadt. Im Laufe der Jahre haben sich die Produktionsschwerpunkte verändert. 2015 hat Evonik bekannt gegeben, dass gemeinsam mit dem Duisport die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens zur zukünftigen Entwicklung des Evonik-Standorts Lülldorf mit einem trimodalen Rheinhafen vorbereitet wird



Siedlungsstrukturen und Infrastrukturnetz in der Stadt Niederkassel ⁷

* Hinweis: In den Standortportraits ist jeweils die Bevölkerungsprognose abgebildet, die in der Stadt- bzw. Kreisentwicklung verwendet wird.

¹ Quelle: IT.NRW

² Quelle: Stadt Niederkassel

³ Quelle: IT.NRW

⁴ Quelle: IT.NRW 2014

⁵ Darstellung: Rhein-Sieg-Kreis

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein
KVB		

(50:50 Joint Venture). Rund 50 ha Gewerbe- und Industrieflächen stehen auf dem Evonik-Gelände für eine Ansiedlung von Produktions- und Logistikunternehmen bereit. Es sollen sukzessive neue Arbeitsplätze entstehen und ein nachhaltiger Beitrag zur Entwicklung der Wachstumsregion NRW geleistet werden.



Eingang Evonik-Werk Niederkassel-Lülsdorf ▲

Zentrale Entwicklungsaufgaben/Leitbild der Entwicklung

„Wohnen und Arbeiten in einer Stadt mit hoher Lebensqualität unter Wahrung der Identität der Ortsteile“.

Laufende oder geplante Projekte/Planungen mit Bezug zum Kooperationsraum

Einzelhandels- und Entwicklungskonzept (2011)

Die Stadt Niederkassel verfolgt seit 2011 das „Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept“ mit folgenden **Leitzielen**:

- Stärkung der Versorgungsfunktion der Ortsmitte von Niederkassel als Hauptzentrum der Gesamtstadt,
- Sicherung und Stärkung der Versorgungsfunktion für die Nahversorgung in den Ortsmitten von Ranzel, Rheidt und Mondorf,
- Entwicklung von zentrenverträglichen Ergänzungsstandorten für den großflächigen Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten.

Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises (in Bearbeitung)

Die Stadt Niederkassel ist an der Erarbeitung eines Gewerbeflächenkonzeptes für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises beteiligt, das einen Beitrag zum neuen Regionalplan darstellt.

Umgehungsstraße L 269 – Süd

Für die Weiterentwicklung der Stadt ist vor allem die Umgehungsstraße L 269-Süd dringend erforderlich. Die Planungen für die Umgehungsstraße von Niederkassel begannen vor mehr als 40 Jahren. Seit 1974 ist sie im Flächennutzungsplan enthalten. Seit 1984 steht sie im Landesstraßenbedarfsplan und ist dort seit 1997 als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. 2005 wurde der nördliche Teil der Umgehungsstraße bis zur Marktstraße in Rheidt eingeweiht. Für die Fortsetzung der Umgehungsstraße bis nach Mondorf werden zurzeit baureife Pläne erarbeitet. Die geplante Umgehungsstraße ist sowohl für die Entlastung der Einwohner der Ortsdurchfahrten als auch für eine bessere Anbindung der Unternehmen im Gewerbegebiet Mondorf von großer Bedeutung.

Ortsumgehung L 274n

Von großer Bedeutung für die Stadt ist auch die L 274n, die Niederkassels Norden am Liburer Kreisel an die B 8 und die A 59 anbinden soll.

Ausweisung von neuen Wohnbau- und Gewerbegebieten

Den steigenden Bevölkerungszahlen muss im Bereich Wohnen Rechnung getragen werden. Zurzeit ist die Nachfrage nach privaten Grundstücken in Niederkassel sehr groß. In den kommenden Jahren werden einige größere Neubaugebiete in der Stadt Niederkassel geplant und umgesetzt. Ebenfalls ist die Nachfrage nach Gewerbeflächen in Niederkassel sehr hoch. Die Unternehmen sind vor allem an kleinen und mittleren Grundstücken interessiert. Ein Preis von 92 Euro pro Quadratmeter voll erschlossen ist für viele Unternehmen

attraktiv angesichts einer guten Verkehrsinfrastruktur mit der kurzen Anbindung an das überregionale Autobahnnetz und der zentralen Lage zwischen Köln und Bonn. Derzeit gibt es Gewerbegebiete in Niederkassel-Ost, Ranzel, Rheidt sowie Mondorf. Das Gewerbegebiet Niederkassel-Ost wird dieses Jahr um ca. 1,2 ha erweitert. Außerdem gibt es laufend Gespräche zum Kauf von Flächen zur Erweiterung des Gewerbegebietes Mondorf.

„Zusammenfassung“ - Bezüge in den Kooperationsraum

- Wirtschaftliche Verflechtungen
- Weiterentwicklung des Evonik-Standortes
- Verkehrliche Bezüge in die Region (Ortsumgehung L 274n)

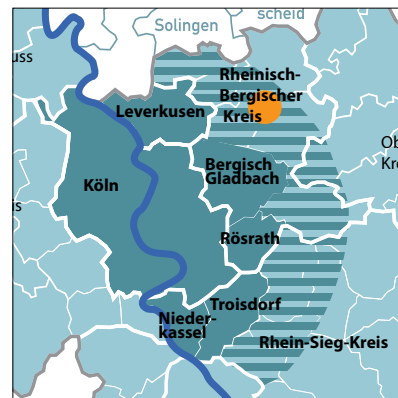


gewachsene Rheinlage: Niederkassel-Mondorf ▲

1.2.7 Rheinisch-Bergischer Kreis

Zahlen, Daten, Fakten

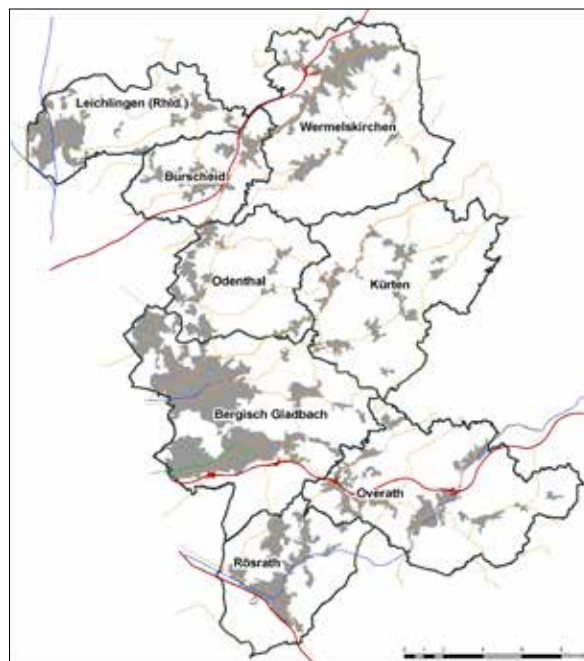
- *Kreisangehörige Kommunen: 8, davon 6 Städte und 2 Gemeinden*
- *Mittelzentren: Städte Bergisch Gladbach, Leichlingen und Wermelskirchen*
- *Grundzentren: 5 (Städte Burscheid, Overath und Rösrath, Gemeinden Kürten und Odenthal)*
- *Zentralitätskennziffer 2015: 85,4 ¹*
- *Kaufkraftindex pro Einwohner 2014: 120,5 (D = 100) ²*
- *Kreisgebiet in qkm: 437,32*
- *Einwohner: 284.215 ³*
- *Einwohnerprognose* 2025: 274.116 ⁴*
- *Haushalte: 133.000 ⁵*
- *sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort: 68.882 ⁶*
- *Pendlerströme: Einpendler 41.494, Auspendler 74.967, davon 19.587 Einpendler und 44.120 Auspendler innerhalb des Kooperationsraumes ⁷*



Prägungen und Kennzeichen

Der alte Rheinisch-Bergische Kreis entstand am 01.10.1932 durch die Kreisreformen in Preußen aus Teilen der Kreise Mülheim am Rhein und Wipperfürth. Im Zuge der kommunalen Gebietsreform in NRW wurde der heutige Rheinisch-Bergische Kreis am 01.01.1975 aus Teilen des ehemaligen Rheinisch-Bergischen Kreises und des früheren Rhein-Wupper-Kreises gebildet. Er verlor dabei fünf Kommunen an den Oberbergischen Kreis und eine an Köln. Burscheid, Leichlingen und Wermelskirchen kamen hinzu und werden heute als Nordkreis bezeichnet. Den Südkreis bilden Kürten, Odenthal, Overath und Rösrath. Die Kreisstadt und damit Sitz der Kreisverwaltung ist Bergisch Gladbach.

Geographisch liegt der Rheinisch-Bergische Kreis im Westteil des Bergischen Landes am Rande der Kölner Bucht zum Rheintal hin. Seine Struktur



Siedlungsstrukturen und Infrastrukturnetz im Rheinisch-Bergischen Kreis ⁸

* Hinweis: In den Standortportraits ist jeweils die Bevölkerungsprognose abgebildet, die in der Stadt- bzw. Kreisentwicklung verwendet wird.

¹ Quelle: mb-research / CIMA / BBE Handelsberatung

² Quelle: GfK GeoMarketing GmbH

³ Quelle: Einwohnermeldedaten/CITKOMM, Stand 31.12.14

⁴ Quelle: Hildesheimer Bevölkerungsmodell, ohne Wanderungen

⁵ Quelle: IT.NRW, Grundprogramm des Mikrozensus, Stand 2013

⁶ Quelle: IT.NRW, Stand 30.6.14

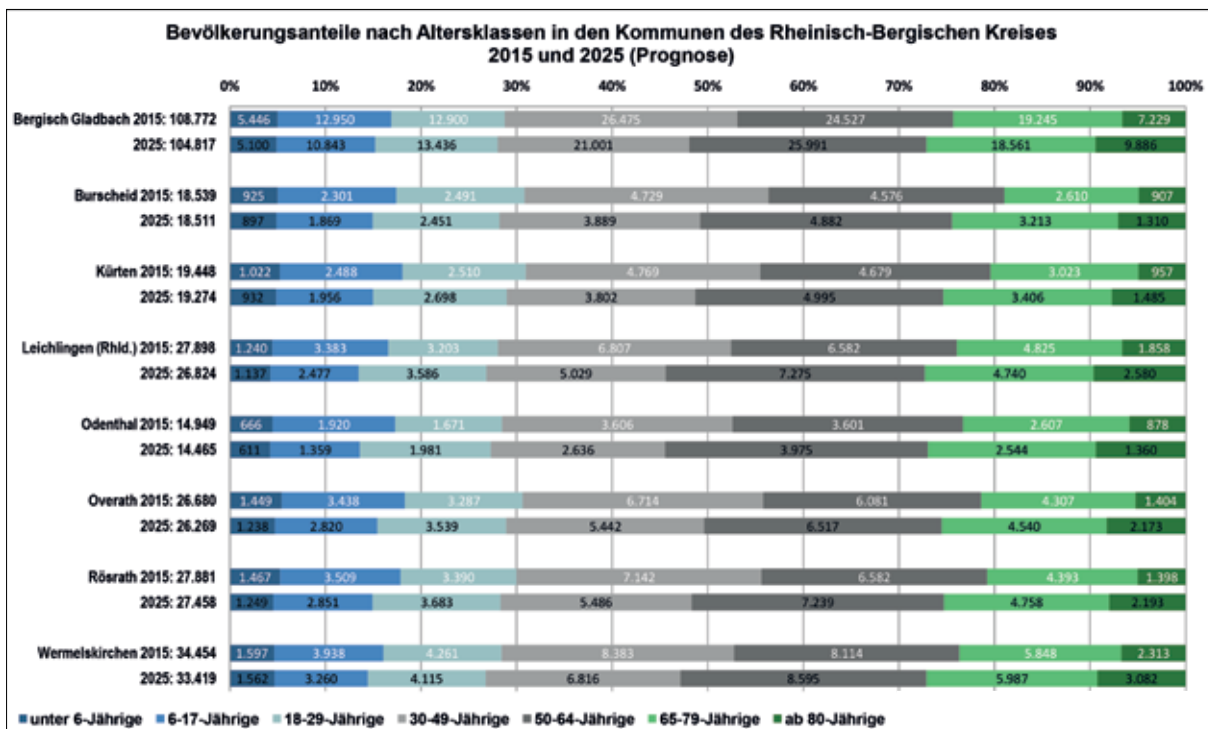
⁷ Quelle: IT.NRW, Stand 30.6.13

⁸ Darstellung: Rheinisch-Bergischer Kreis / Kartengrundlage: Amtliches Stadtkartenwerk Ruhrgebiet-Rheinland-Bergisches Land, 2015

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein
KVB		

reicht von suburbanem Raum bis zu überwiegend ländlich geprägten Gebieten mit land- und forstwirtschaftlicher Nutzung. 12,8 % der Kreisfläche stehen unter Naturschutz, 64,3 % sind als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen. Darüber hinaus liegen 366,4 qkm des Naturparks Bergisches Land im Kreisgebiet. Die Große und Kleine Dhünn-Talsperre fassen insgesamt 81 Mio. cbm Wasser, die über den Wasserversorgungsverband Rhein-Wupper und die Bergischer Trinkwasserverbund GmbH zur Versorgung von ca. 500.000 Menschen dienen. Die zehn Akut- und Fachkrankenhäuser und zahlreichen weiteren Einrichtungen zur medizinischen Versorgung werden z.T. weit über die Kreisgrenzen hinaus in Anspruch genommen. Die zentrale Lage vor den Toren der Rhein-Metropolen und das landschaftlich reizvolle Bergische Land machen den Rheinisch-Bergischen Kreis zu einem gefragten Wirtschafts- und Wohnstandort und einer lebenswerten Region. Durch sein überdurchschnittli-

ches Natur- und Landschafts- sowie überregional bedeutsames kulturelles und gastronomisches Potenzial ist der Kreis auch Anziehungspunkt für Wochenend-Ausflügler und Touristen. Die Entwicklung und Vernetzung der Naherholungspotenziale befindet sich noch im Ausbau. Der gesamte Rhein/Ruhr-Ballungsraum ist dagegen mit dem motorisierten Individualverkehr bereits innerhalb einer Stunde zu erreichen. Die Region wird über die Autobahnen A 1 (nördliche West-Ost-Verbindung), A 3 (westliche Nord-Süd-Verbindung durch Rösrath) und A 4 (südliche West-Ost-Verbindung) erschlossen. Im Kreisgebiet gibt es insgesamt zehn Autobahnanschlussstellen. Über einen direkten Autobahnzubringer für Bergisch Gladbach zur Entlastung der Verbindungsstraßen wird seit Jahren diskutiert, da die Aus- und Einpendler des Ballungsraumes Köln/Bonn in den Stoßzeiten eine Überlastung der Straßen und Autobahnen verursachen. An den wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Köln ist der



Demografie Rheinisch-Bergischer Kreis ¹ ▲

¹ Quelle: Einwohnermeldedaten/CITKOMM; Hildesheimer Bevölkerungsmodell v14; eigene Berechnungen (Wanderungem unberücksichtigt)

Rheinisch-Bergische Kreis über das Regional- und S-Bahnnetz angeschlossen. Für eine optimale Anbindung des Kreises an den europäischen Raum und nach Übersee sorgen im südlichen Teil der an die Stadt Rösrath angrenzende Flughafen Köln/Bonn und im nördlichen Teil der Flughafen Düsseldorf.

Leitbild der Entwicklung, zentrale Entwicklungsaufgaben

Um im überregionalen, zunehmend globalen Wettbewerb zukunftsfähig zu bleiben und aktuellen Entwicklungen wie dem demografischen Wandel aktiv zu begegnen, wird im Rheinisch-Bergischen Kreis seit 2006 gemeinsam mit den Kommunen und den Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden ein Ziel- und Handlungsrahmen erarbeitet, der die strategische Zukunftsgestaltung bis ins Jahr 2020 und darüber hinaus begleitet. Dazu gehören Themen wie „Wohnen und Leben“, „Umwelt und Erholung“ sowie „Wirtschaft, Bildung und Arbeit“.

Seit 2013 wird an der Neuausrichtung dieses Strategieprozesses unter dem Arbeitstitel „RBK 2020 plus – Fit für die Zukunft“ gearbeitet, um maßgeschneiderte Zielsetzungen auf geänderte Rahmenbedingungen und Herausforderungen zu entwickeln. Folgende Themen werden dabei als Zukunftsthemen aufgestellt:

- Bildung (Präsentation des Kreises im Rahmen eines umfassenden Bildungsnetzwerks als starker Bildungsstandort in der Region; Verbesserung des regionalen Bildungs- und Ausbildungsangebots),
- Integration (Entwicklung einer systematischen Integrationsarbeit),
- Mobilität (Förderung eines breiten und verträglichen Verkehrsangebotes und der überregionalen Anbindung),
- Tourismus (nachhaltige Weiterentwicklung und Vernetzung der touristischen Infrastruktur als zusätzlicher Erwerbsfaktor) und
- Energie.

Durch die kontinuierliche Qualifizierung der eigenen Potenziale will sich die Region positionieren und ihre Leistungskraft stärken. Die Wohn- und Wohnumfeldqualitäten werden im Wettbewerb um Familien, aber auch um Arbeitsplätze weiter ausgebaut. Eine aktive, vernetzte und überregional agierende Wirtschaftsförderung und Infrastrukturpolitik sollen Unternehmen bei der Ansiedlung, Entwicklung und Innovation unterstützen und durch laufende Qualifizierung die langfristige Sicherung eines ausreichenden, qualifizierten Arbeitskräfteangebotes gewährleisten.

Kreisentwicklungskonzepte und Planungen/ Projekte mit Bezug zum Kooperationsraum

Gewerbeflächenkonzept

Vor dem Hintergrund der neuen Zielsetzungen in der Landesentwicklungsplanung (Eindämmung des Flächenverbrauchs bspw. durch verstärkte Innenentwicklung, interkommunale Zusammenarbeit, restriktive Ermittlung künftiger Flächenbedarfe u.a.) und daraus resultierenden weitreichenden Auswirkungen auf die Regional- sowie die kommunale Bauleitplanung wird im Rheinisch-Bergischen Kreis ein kreisweites Gewerbeflächenkonzept erarbeitet. In diesem Zusammenhang wurden die regionalen Flächenreserven und -potenziale sowie die Gewerbeflächenbedarfe in Zusammenarbeit mit allen kreisangehörigen Kommunen, der Wirtschaftsförderung, IHK zu Köln und einem externen Planungsbüro quantitativ und qualitativ erfasst und diskutiert. Als weitere Schritte sind ein Datenabgleich mit der Bezirksregierung, ein mögliches Kommunikationskonzept und die Erstellung einer kreisweiten Gewerbeflächenkonzeption geplant.

Handlungskonzept Wohnen

Die in 2013 abgeschlossene kreisweite Untersuchung von acht Einfamilienhaus-Wohnquartieren der 1950er bis 1970er Jahre mit überalterter Bevölkerung ergab, dass es zwar keine akuten Problemlagen, vor dem Hintergrund des demo-

grafischen Wandels jedoch Handlungsbedarf hinsichtlich altersgerechter Anpassung gibt. Es wurden Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Quartiersentwicklung erarbeitet.

Mobilitätskonzept

Um der stark be- bzw. überlasteten Verkehrsinfrastruktur im Kreisgebiet möglichst angemessen entgegenzuwirken und im ländlichen Raum Mobilität zu erhalten, wird derzeit ein neues Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis initiiert. Aktuell werden die Eckpunkte des Konzeptes erarbeitet.

Breitbandinitiative

Der Rheinisch-Bergische Kreis verfügt trotz seiner zum Teil ländlichen Struktur über ein gut ausgebautes Telekommunikationsnetz. Die kreisweite Breitbandversorgung der Gewerbegebiete ist umgesetzt; darüber hinaus wird ein Konzept für den Breitband-Anschluss der noch unterversorgten, ländlichen Wohn- und Mischgebiete im Kreisgebiet erarbeitet. Die strategische Koordinierung, Informationsverwaltung und kommunale Aktivitäts-Abstimmung sind die wesentlichen Aufgaben im weiteren Prozess. Der Rheinisch-Bergische Kreis stellt sich damit zukunftsweisend auf für eine flächendeckende Versorgung mit schnellem Internet und gewährleistet z.B. mittelfristig dem vorhandenen Fachkräftepotenzial Chancengleichheit hinsichtlich flexibler Arbeitsformen.

Freizeitwegenetzwerk

Zur Qualifizierung der touristischen Infrastruktur soll eine wegweisende Beschilderung mit Knotenpunktsystem im Rahmen der RadRegion Rheinland den Radtourismus mit Themenrouten beleben; darüber hinaus will sich der Kreis mit zwei zertifizierten Fernwanderwegen und verschiedenen Streifzügen als Halb- oder Ganztagestouren im Gebiet der Naturarena als Wanderdestination profilieren. Der touristische Service im Gebiet der gemeinsam mit dem Oberbergischen Kreis betriebenen Marketingorganisation „Naturarena Bergi-

sches Land GmbH“ soll erweitert werden.

Informationsaustausch bzw. Kooperation im Bereich Weiterentwicklung des Naturschutzwertes, Umweltbildung und Kulturlandschaftsvermittlung in Wahner Heide und Königsforst

Die Naturschutzgebiete Wahner Heide und Königsforst erstrecken sich als wertvolles Naturerbe kreisübergreifend auf Flächen der Stadt Köln, des Rhein-Sieg-Kreises und des Rheinisch-Bergischen Kreises. Im Projekt FORUM Wahner Heide/Königsforst wird u.a. an Schutz und Entwicklung des Gebietes, der inhaltlichen Weiterentwicklung der vier Besucherzentren (Heideportale) und der Sensibilisierung der Bevölkerung für diesen „grünen Schatz im Ballungsraum“ im regionalen Kontext gearbeitet.

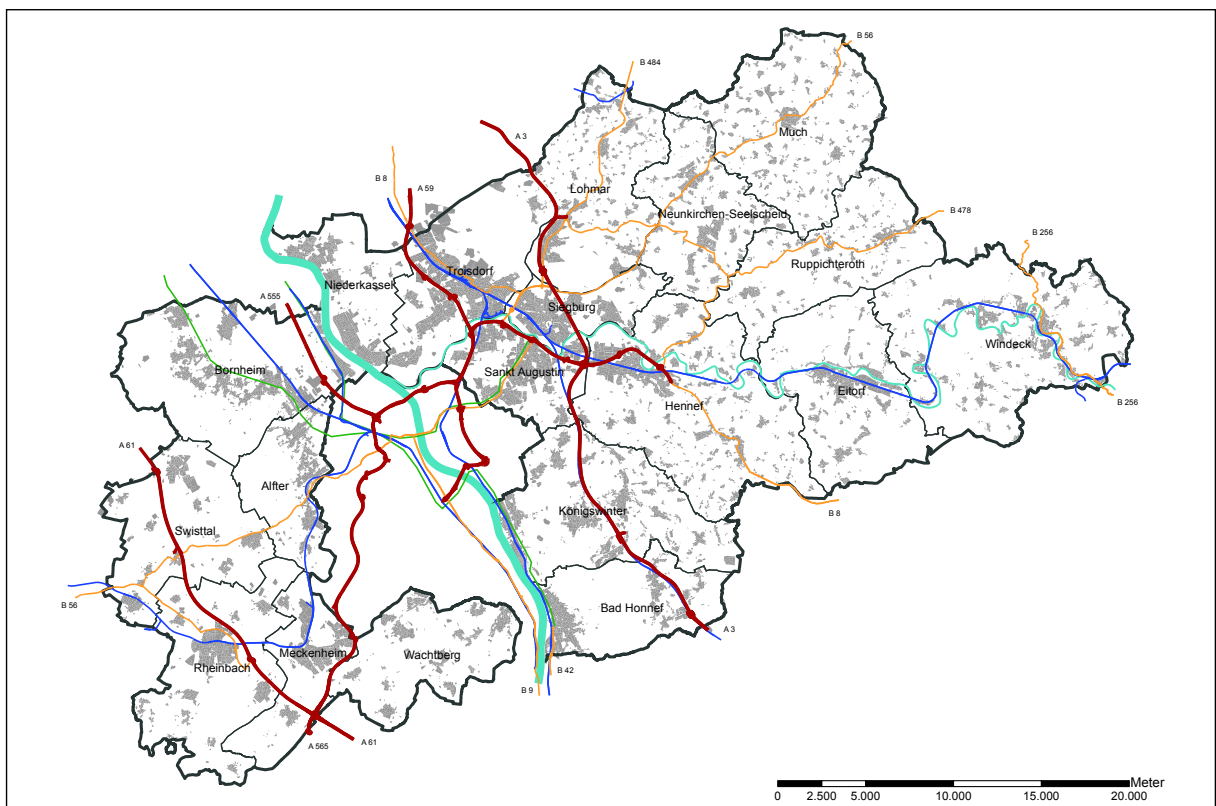
„Zusammenfassung“ - Bezüge in den Kooperationsraum

- aktive, vernetzte und überregional agierende Wirtschaftsförderung und Infrastrukturpolitik
- Vernetzung von Schule und Wirtschaft bzw. Wissenschaft; Verbesserung des regionalen Bildungs- und Ausbildungsangebotes; regionales Bildungsnetzwerk
- Kooperationen zur Studienorientierung u.a. mit den Universitäten Köln, Bonn, Wuppertal und Aachen sowie der Fachhochschule der Wirtschaft Bergisch Gladbach (FHDW)
- Qualifizierung des Wohn-, Kinderbetreuungs-, Freizeit-, Naherholungs- und Tourismusangebotes einschl. Vernetzung unterschiedlicher Angebote und Marketing/Information
- Stärkung regionaler Grünzüge und des regionalen Biotopverbundes
- Vernetzungen und Kooperationen in regionalen und überregionalen Prozessen und Aktivitäten

1.2.8 Rhein-Sieg-Kreis

Zahlen, Daten, Fakten

- Anzahl der Kommunen: 19
(zwei Kommunen davon im Kooperationsraum)
- Hauptversorgungszentren (Mittelzentren entsprechend der landesplanerischen Einstufung): Bad Honnef, Bornheim, Eitorf, Hennef, Königswinter, Lohmar, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg (Kreisstadt), Troisdorf
- Kreisgebiet in qkm: 1.153
- Einwohner: 583.772 gesamt (die im Kooperationsraum liegende Kommunen Troisdorf und Niederkassel kommen zusammen auf ca. 110.200 Einwohner; dies entspricht ca. 19% der Bevölkerung des RSK) ¹
- Bevölkerungsprognose* 2014-2040: + 5,7 % ¹
- Haushalte: 267.000 ²
- sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 145.085 ³
- Pendlerströme: Einpendler 132.353, Auspendler 210.118 ¹



Siedlungsstrukturen und Infrastrukturnetz im Rhein-Sieg-Kreis ⁴ ▲

* Hinweis: In den Standortportraits ist jeweils die Bevölkerungsprognose abgebildet, die in der Stadt- bzw. Kreisentwicklung verwendet wird.

¹ Quelle: IT.NRW (Stand: 31.12.2014)

² Quelle: IT.NRW (Stand: 2011)

³ Quelle: IT.NRW (Stand: 30.06.2014)

⁴ Abbildung: Rhein-Sieg-Kreis

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein
KVB		

Prägungen und Kennzeichen

Der Rhein-Sieg-Kreis erstreckt sich links- wie rechtsrheinisch rund um die Stadt Bonn und ist siedlungsräumlich heterogen strukturiert. Im Rheintal bilden die Kommunen gemeinsam mit der Stadt Bonn ein dicht besiedeltes Städtchen. Die Verflechtungen untereinander aber auch Richtung Norden (Raum Köln) und Süden (Kreise Ahrweiler und Neuwied) entlang der Rheinschiene sind stark ausgeprägt. Die westlichen Bereiche und der östliche „Bergische“ Teil des Rhein-Sieg-Kreises sind eher ländlich geprägt. Das Siegtal bildet einen historisch gewachsenen Siedlungs- und Wirtschaftsraum, der heute zunehmende Bedeutung für Naherholung und Tourismus hat.

Seine heutige Gestalt und seinen Namen erhielt der Rhein-Sieg-Kreis 1969, als dem früheren Siegkreis Teile des aufgelösten Landkreises Bonn hinzugefügt wurden. In den Folgejahren hat der Rhein-Sieg-Kreis mit seinen 19 Städten und Gemeinden eine im Bundesvergleich überdurchschnittliche Entwicklung genommen. Seit dem Jahr 1970 konnte er einen Bevölkerungszuwachs von etwa 210.000 Menschen verzeichnen. Der Rhein-Sieg-Kreis ist heute in Bezug auf die Einwohnerzahl der zweitgrößte Kreis in Deutschland.

Der Kreis hat Struktur- und Standortqualitäten, die als eigene Stärken und Potenziale zu den Grundlagen dieser Entwicklung gehören. Die bevorzugte geographische Lage im Kerngebiet Europas mit einer sehr guten Verkehrsanbindung an das europäische Autobahnnetz, die nahe gelegenen Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf und Frankfurt/M. sowie an das Hochgeschwindigkeitsschienennetz der Deutschen Bahn AG mit dem ICE-Bahnhof in der Kreisstadt Siegburg sind Garantien für eine europäische und internationale Ausrichtung der Standortentwicklung. Hinzu kommen ein vielfältiges Angebot an Forschungs- und Bildungseinrichtungen, ein breit gefächertes Dienstleistungsspektrum und eine günstige sektorale Zusammensetzung der Wirtschaft. Aber

nicht nur Wirtschaft und Wissenschaft prägen den Rhein-Sieg-Kreis. Zwischen dem Rand der Voreifel im Westen und den bewaldeten Höhenzügen des Bergischen Landes im Osten präsentiert sich eine abwechslungsreiche und interessante Kulturlandschaft mit einer Vielzahl von Sehenswürdigkeiten.

Heute zeugt die positive demografische und wirtschaftliche Entwicklung des Rhein-Sieg-Kreises davon, dass die Folgen der Verlagerung der Hauptstadtfunktion von Bonn nach Berlin für die kommunale Entwicklung aufgefangen werden konnten. Dies ist zum einen auf die Ausgleichsmaßnahmen des Bundes zurückzuführen, mit deren Hilfe die Region als Standort für Wirtschaft/ Wissenschaft und Kultur gestärkt werden konnte, zum anderen auch auf die Standort- und Lagequalitäten des Kreises selbst.

Zentrale Entwicklungsaufgaben, Leitbild der Entwicklung

Trotz der guten Ausgangssituation sieht sich auch der Rhein-Sieg-Kreis mit einer Reihe veränderter sozioökonomischer Rahmenbedingungen konfrontiert, die Herausforderungen für die weitere strukturelle und räumliche Entwicklung mit sich bringen. Hierzu zählen insbesondere:

- der demografische Wandel trotz insgesamt steigender Einwohnerzahl,
- der zunehmende interkommunale Wettbewerb um junge, einkommensstarke Wohnbevölkerung sowie die Ansiedlung von Unternehmen,
- der hohe Siedlungsdruck, wodurch die heute schon insbesondere an der Rheinschiene existierende Überlastung der Verkehrsinfrastruktur verstärkt wird,
- ein verantwortungsvoller Umgang mit dem Flächenverbrauch,
- der Erhalt und die Weiterentwicklung der vielfältigen Natur- und Kulturlandschaften,
- die Anpassung infrastruktureller Einrichtungen im Kreis und in den kreisangehörigen Kommunen an veränderte Bedürfnisse von

- Bevölkerung und Unternehmen,
- der fortschreitende wirtschaftliche Strukturwandel,
- der Klimawandel und nicht zuletzt
- die angespannte Lage öffentlicher Haushalte.

Vor diesem Hintergrund hat der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2009 ein Kreisentwicklungskonzept 2020 (KEK 2020) unter Beteiligung zahlreicher Akteure erstellt. Unter dem Leitbild „Vitalität und Vielfalt“ wurde darin das übergeordnete Ziel formuliert, die Qualitäten des Rhein-Sieg-Kreises als familienfreundlicher und generationengerechter Lebensstandort zu stärken und damit zur langfristigen Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung und zur Sicherung des gesellschaftlichen Zusammenhalts beizutragen.

Wesentlich für die Kreisentwicklung ist der Gedanke der Nachhaltigkeit. Zu seiner Verwirklichung wird auf eine Stärkung des kreisweiten Zusammengehörigkeitsgefühls und auf die Bereitschaft zur Zusammenarbeit gesetzt.

Entwicklungskonzepte (mit Bezug zum Kooperationsraum)

Kreisentwicklungskonzept 2020 – Vitalität und Vielfalt (aus 2009)

Das Konzept beschreibt – vor dem Hintergrund des vorstehend genannten Leitbildes und der übergeordneten Zielsetzungen – einen Entwicklungs- und Handlungsrahmen für die weitere strukturelle Entwicklung des Kreises bis zum Jahr 2020. Es werden fünf Strukturbereiche, namentlich „Bevölkerung und Wohnen“, „Soziales und Integration“, „Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Wissenschaft“, „Bildung“ und „Tourismus“, aufgezeigt und mit konkreten Leitbildern und Zielen hinterlegt. Vor allem die Strukturbereiche „Bevölkerung und Wohnen“ (Leitbild: attraktive Wohnvielfalt für alle Generationen) und „Arbeitsmarkt, Wirtschaft, Wissenschaft“ (Leitbild: WIR – Wirtschafts- und Innovationsregion Rhein-Sieg) sind

mit den dort (für das gesamte Kreisgebiet) beschriebenen Zielsetzungen von Relevanz für den Kooperationsraum.

 www.rhein-sieg-kreis.de → Bürgerservice → Zukunftsprojekte → Kreisentwicklungskonzept

Gewerbeflächenkonzept

Die Städte und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis beobachten zunehmend eine Knappheit an verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen die auf das positive Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum zurückzuführen ist. Nach aktuellen Prognosen wird sowohl die Einwohnerzahl als auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weiter wachsen. Bei einer Erhebung der Gewerbeflächenreserven wurde festgestellt, dass sich die verfügbaren Flächen in den letzten 20 Jahren stark reduziert haben und hinsichtlich der Ausweisung neuer Gewerbeflächen großer Handlungsbedarf besteht. Um auf diese Flächenknappheit zu reagieren und mit Blick auf die Neuaufstellung des Regionalplans, wird zusammen mit den kreisangehörigen Kommunen zurzeit ein neues Gewerbeflächenkonzept erstellt. Der Konzeptentwurf beinhaltet Suchräume, Reserveflächen und mögliche Tauschflächen sowie interkommunale Kooperationsempfehlungen und befindet sich zurzeit in der Abstimmung mit den Kommunen.

Mobilität

Radverkehrskonzept

Entlang der Rheinschiene liegt ein wesentlicher zukünftiger Schwerpunkt im Bereich des Radverkehrs auf leistungsfähigeren Radwegen, die besser von Pedelecs genutzt werden können. Ziel ist es, durch eine neue Qualität zahlreiche kurze Pendlerwege auf den Radverkehr zu verlagern und die Innenstädte vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Hierfür soll in der Region ein Netz von künftigen Radschnellwegen entwickelt werden.

Im Übergangsbereich zum Bergischen Land liegt der Schwerpunkt bei der Planung und dem Bau

von Lückenschlüssen an Radwegen, um eine Basis für die Alltagsmobilität zu bieten und neue touristische Radwegeverbindungen zu etablieren. Ein gutes Beispiel hierfür ist der aktuell geplante Agger-Sülz-Radweg.

🌐 www.rhein-sieg-kreis.de → Bürgerservice → Zukunftsprojekte → Verkehrsentwicklungsplan



Siegtal ▲

Nahverkehr

Das Angebot von Stadtbahnen, Bussen, Taxibussen und Anruf-Sammeltaxen wird im Rhein-Sieg-Kreis durch den Nahverkehrsplan (NVP) geregelt und sichergestellt. Der NVP definiert den Rahmen und die Entwicklungsrichtung für die zukünftige Planung, Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet und gibt den Verkehrsunternehmen den Rahmen für ihre betrieblichen Planungen vor. Aufgabe des NVP ist es, das erreichte Niveau des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis zu halten, auszubauen sowie dessen Finanzierung zu sichern, er bündelt die unterschiedlichen Aktivitäten von Kreis, Städten und Gemeinden. Ziel ist es, der Bevölkerung ein angemessenes, dem Bedarf entsprechendes, wirtschaftliches ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen, um auf diese Weise die Lebensqualität und die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Rhein-Sieg-Kreis zu verbessern. In den städtischen Verdichtungsräumen soll der ÖPNV weiter ausgebaut werden, um für die Menschen ein attraktives, konkurrenzfähiges öffentliches Verkehrsangebot vorhalten zu können und die Straßen vom motorisierten

Individualverkehr zu entlasten. Dieser Prämisse entsprechend wurde im Dezember 2009 in Niederkassel und im Dezember 2014 in Troisdorf das Busangebot neu strukturiert und ausgeweitet. In Troisdorf existieren mit dem Bahnhof in Troisdorf und dem Haltepunkt in Troisdorf-Spich optimale Übergangspunkte zur S-Bahn und zum Regional-express. In Niederkassel wäre für die Zukunft eine rechtsrheinische Stadtbahn mit Anschluss nach Bonn und nach Köln ein Quantensprung für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger.

Breitbandausbau

Im Zuge der Breitbandausbauaktivitäten des Rhein-Sieg-Kreises wird für das gesamte Kreisgebiet eine Versorgung von mindesten 50 Mbit/s angestrebt. Eine entsprechende Versorgung besteht erst in ca. 60 % des Kreisgebietes.

Damit die Voraussetzungen für einen flächendeckenden Ausbau zwischen Windeck und Rheinbach geschaffen wird, hat der Rhein-Sieg-Kreis Mitte 2015 einen Auftrag zur Durchführung eines Förderungsverfahrens zum Ausbau des Kreises mit schnellem Internet vergeben.

Handlungskonzept Wohnen

Der Regionale Arbeitskreis Entwicklung, Planung und Verkehr Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak) hat mit den Städten und Gemeinden der Region ein „Regionales Handlungskonzept Wohnen 2020“ zur künftigen Wohnentwicklung erstellt. Maßgebliche Zielsetzung des Projektes war die Entwicklung einer räumlich differenzierten, bedarfsgerechten und städtebaulich verträglichen Wohnungs- und Baulandbereitstellung, um die Region langfristig als attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort zu erhalten, zu stärken und auszubauen.

🌐 www.region-bonn.de → :rak → Projekte des :rak → Regionales Handlungskonzept Wohnen

Klima/Energie

Mit dem Projekt EnergieRegion Rhein-Sieg hat der Kreis die Themen Erneuerbare Energien und Energieeffizienz als Top-Themen für die weitere Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung gesetzt. Als erster Schritt wurde die Modellstudie „EnergieRegion Rhein-Sieg“ erarbeitet. Diese Studie belegt, dass eine energetische Selbstversorgung des Rhein-Sieg-Kreises bei Wärme und Strom in einem höherem Umfang als heute möglich ist, wenn die heimischen regionalen Potenziale der erneuerbaren Energien in stärkerem Umfang als bisher in Wert gesetzt und wirtschaftlich genutzt werden. Die Ergebnisse der Studie sind in interaktiven digitalen Karten aufbereitet; u.a. ist hier das Solardachkataster abrufbar.

 www.rhein-sieg-kreis.de → *Wirtschaft* → *Energie*

„Zusammenfassung“ – Bezüge in den Kooperationsraum (und darüber hinaus)

- Siedlungsdruck aufgrund der anhaltenden positiven Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung im Kreis. Vor allem die Kommunen im Rheintal verspüren eine hohe Flächennachfrage.
- Pendlerverflechtungen v.a. der rechtsrheinischen kreisangehörigen Kommunen in den Kooperationsraum hinein
- Verflechtungen im Freiraum (z.B. Grünes C)
- Verflechtungen im Rahmen der Regionale 2010 („KennenLernenUmwelt“ „Agger_Sülz_Korridor“ und „RadRegionRheinland“)
- Regionales Bildungsnetzwerk
- Die kreisangehörigen Kommunen Troisdorf und Niederkassel sind Teil der Kooperation.

1.3 Merkmale und Prägungen des Raumes

1.3.1 Landschaftsraum

Kennzeichen und Rahmenbedingungen

Der Betrachtungsraum ist naturräumlich gekennzeichnet von der den Rhein umgebenden rechtsrheinischen Niederterrasse, die östlich von Köln in die rechtsrheinische Mittelterrasse übergeht, um dann in die Bergische Hochfläche aufzusteigen.

Der rechtsrheinische Kölner Verflechtungsbereich weist eine hervorragende Ausstattung mit naturräumlich wertvollen, geschützten Kulturlandschaften auf.

Dies gilt für großräumige Strukturen wie die Wahner Heide, den Königsforst und die Siegaue ebenso wie für kleinräumig wertvolle Bereiche (z.B. den Thurner Wald, die Schluchter Heide oder den Dhünnwald). Der Wald- und Heidekorridor auf der rechtsrheinischen Mittelterrasse ist die prägende Landschaftsstruktur im Betrachtungsraum. Auf ihm liegt ein besonderes Augenmerk beim Erhalt der rechtsrheinischen Landschaft.



renaturierte Dhünn/Dhünnkorridor Leverkusen ▲

Aufgrund der schon heute weitreichenden Unterschutzstellung wertvoller Landschaftsbereiche fokussiert sich der Siedlungsdruck unter anderem auf die nicht geschützten Freiräume im Verflech-

tungsraum, die jedoch für die Vernetzung der verschiedenen Freiraumstrukturen von großer Bedeutung sind.

Die bestehenden Freiraumsysteme bieten sehr gute Anknüpfungspunkte für die weitere Entwicklung und Vernetzung von Freiraum- und Landschaftsstrukturen.

Neben seiner Lagequalität zum Wohnen und für Unternehmen bildet der Rhein auch einen bedeutsamen Landschaftsraum. Hierbei sind vor allem die regionalklimatische (Frischlufschneise) und die Naherholungsfunktion herauszustellen.

Im rechtsrheinischen Köln befinden sich innerstädtische Grünverbindungen weiter in der Entwicklung. Das Projekt „RegioGrün“ prägt ausgehend vom historisch gewachsenen Kölner Grüngürtelsystem mit seinen radial ausgebildeten Freiraumkorridoren („Grüne Finger“) den mittleren Bereich des Betrachtungsraumes. Auf der rechtsrheinischen Seite bildet die im Bergischen Land entspringende Strunde mit ihrem Verlauf bis zur verrohrten Mündung in Köln-Mülheim einen regionalen Korridor. Die Qualifizierung weiterer Korridore – beispielsweise zur Wahner Heide und zum Königsforst – sind geplant.



Wahner Heide ▲

Im rechtsrheinisch an „RegioGrün“ angrenzenden Bereich Wahner Heide/Königsforst steht die Wahrung des Naturschutzwertes im Vordergrund. Als nationales Naturerbe ist der Rest der typischen

Sandlandschaft der bergischen Heideterrasse hinsichtlich seiner ökologischen Wertigkeit nicht nur im landesweiten Kontext von herausragender Bedeutung. Hierfür stehen unterstützend gut ausgestattete Infrastrukturen für die qualitativ hochwertige Kulturlandschaftsvermittlung und Umweltbildung zur Verfügung. Eine zentrale Rolle nehmen die vier Besucherportale in der Wahner Heide und im Königsforst ein: Forsthaus Steinhaus in Bergisch Gladbach als nördliches Tor zum 3.000 ha großen Areal des Königsforstes, Gut Leidenhausen in Köln, der Turmhof in Rösrath und Burg Wissem in Troisdorf. Die Portale dienen gleichermaßen der Erholungslenkung im Raum.



Siegaue mit Fischereimuseum ▲

Von Norden her verknüpft der „Grüne Fächer Leverkusen“ die Auenkorridore von Wupper und Dhünn in einem Netzwerk innerstädtischer Grünflächen der Stadt Leverkusen mit dem Rhein. Über den Dhünnkorridor erfolgt der Anschluss an die Freiflächen der Bergischen Hangkante bzw. der Bergischen Hochfläche. Weiterhin verschafft der Grüne Fächer Zugang zum Kölner Freiraumnetz.

Weitere Auenkorridore finden sich an Sülz und Agger. Der Sülz-Auenkorridor mit seinen zahlreichen Nebenbächen verbindet das Sülz-Gewässernetz mit dem Bereich Wahner Heide/Königsforst/Siegmündung. Gemeinsam mit dem Agger-Auenkorridor trägt der Sülzauenkorridor maßgeblich zur Vernetzung des Ballungsraumes Rhein-Sieg mit dem Bergischen Land bei.

Der Agger-Korridor beginnt an der Aggermündung bei Troisdorf und umfasst den Mittel- und Unterlauf der Agger. Auch wenn der gesamte Korridor besiedelt und mit Verkehrsinfrastrukturen ausgestattet ist, so finden sich hier ökologisch sehr bedeutsame Strukturen und Nebenbäche wie der Naafbach (Naturschutz- und Natura 2000-Gebiet).



Entwicklungsperspektive für die Freiräume auf der Rheinschiene/
Konzept: WGF Freiraum, Nürnberg ▲

Von Süden her erfolgt der Anschluss in den Betrachtungsraum über das Siegtal und die Siegmündung mit hoher landschaftlicher Attraktivität und Naturnähe. Die Siegaue ist Bestandteil des Freiraumnetzes im Bonner Norden, dem sogenannten „Grünen C“.

Die Rheintallage bringt Kiesvorkommen im Raum mit sich. Vor allem im südlichen Bereich des Betrachtungsraumes laufen noch entsprechende Abbauvorhaben, die zu Landschaftsumwandlungen führen.

Der durch acker- und gartenbauliche Nutzung sowie Kiesabbau geprägte Freiraum im Dreieck

Köln – Troisdorf – Niederkassel besitzt als Kaltluftentstehungsgebiet und landwirtschaftliche Produktionsfläche eine eigene Wertigkeit. Hinzu treten insbesondere in den durch ehemaligen Kiesabbau geprägten Bereichen mit Baggerseen Aspekte der Freizeitnutzung und Naherholung, die mit Schutzansprüchen abzustimmen sind.



Wahner Heide ▲

Freiraumperspektiven ergeben sich aus geplanten Fortschreibungen der Grünsysteme. So gibt es aktuelle Überlegungen, ausgehend vom im Masterplan Grün 3.0 beschriebenen Netzwerk der Kulturlandschaften einen Lückenschluss zwischen den RegioGrün-Korridoren und der Bergischen Wald- und Heideterrasse auf der rechtsrheinischen Seite sowie den weiteren Projekten des Kulturlandschaftsnetzwerkes zu suchen. Zu diskutieren wird beispielsweise sein, wo solche Lückenschlüsse liegen können, welche Teilräume qualifiziert werden sollen und Bestandteil des regionalen Freiflächensystems werden können; und natürlich die Frage wie die Räume erlebbar gemacht werden können.

Ein besonderes Augenmerk wird auch auf Aspekten des Klimawandels liegen. Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind als zentrales integriertes Zukunfts- und Querschnittsthema in der Region zu etablieren. Räumliche Anpassungen sind zu entwickeln.

Ergebnisse der interkommunalen Werkstatt



Impressionen interkommunale Planungswerkstatt ▲

Im Rahmen einer interkommunalen Verwaltungswerkstatt am 30.10.2014 (vgl. Kapitel 3) wurden Prägungen des Raumes, Herausforderungen hinsichtlich seiner künftigen Entwicklung und bestehender Entwicklungsabsichten der beteiligten Kommunen und Kreise mit Relevanz für den Kooperationsraum diskutiert. Für das Themenfeld Freiraum-/Kulturlandschaftsentwicklung wurden folgende Entwicklungsaufgaben zusammengetragen und herausgearbeitet:

Zentralraum

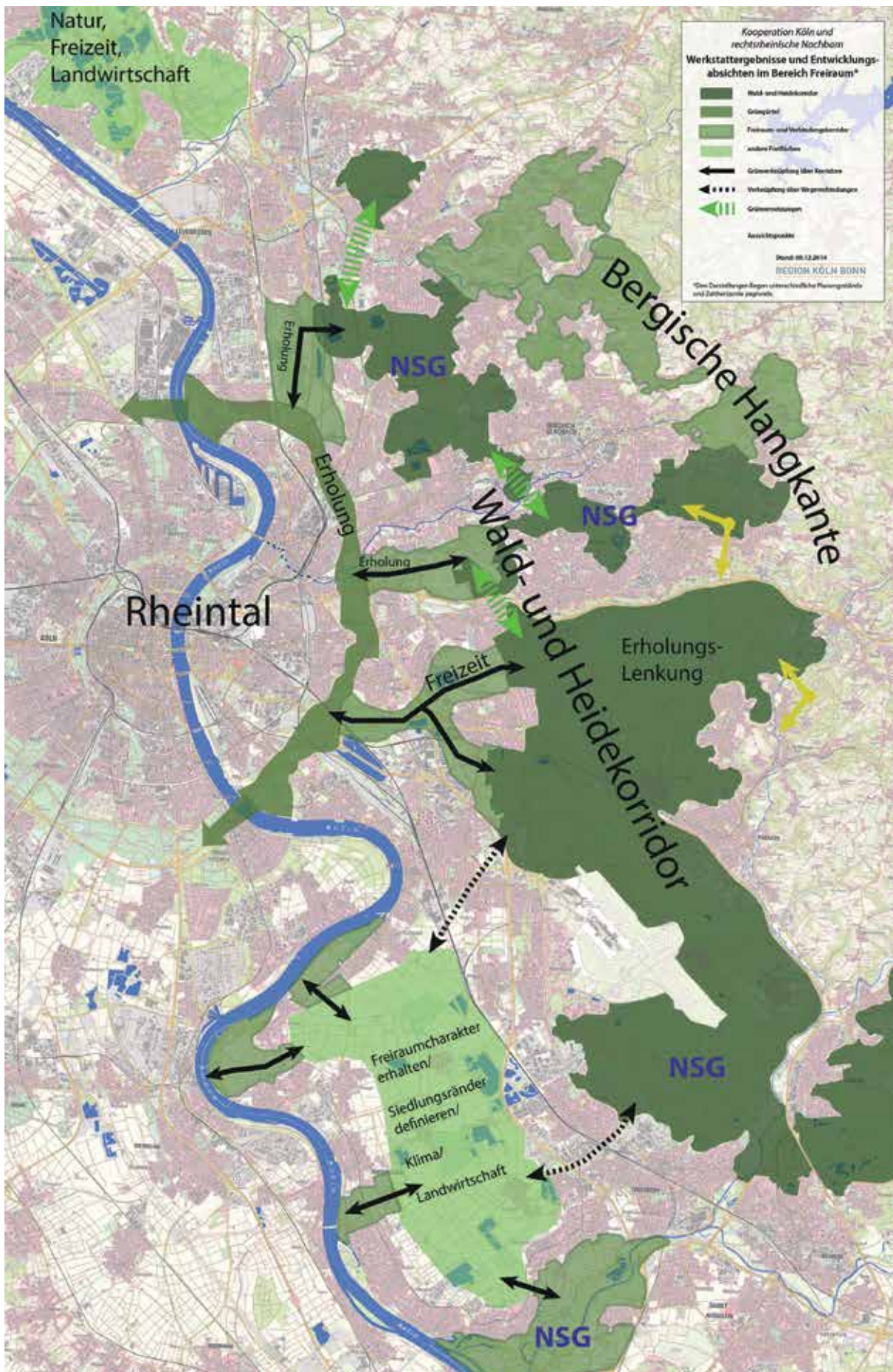
- Die zentrale Aufgabe besteht in der weiteren Entwicklung und Stärkung des Freiraumsystems (Grüngürtel + Grüne Finger/Korridore).
- Aufgrund des Siedlungsdrucks kommt der Herstellung und Aufrechterhaltung der Freiraumvernetzung für die Zukunft (weiterhin) große Bedeutung zu.
- Wichtig ist zudem die Vereinbarung von Schutzansprüchen und Nutzungsdruck durch Erholungslenkung.

Nordraum

- Anzustreben ist die Vernetzung des Grünen Fächers mit dem Grüngürtel-Fingersystem im Zentralraum.
- Insbesondere eine Vernetzung Richtung Norden entlang des Rheins und weiter östlich parallel zur B 8 ist perspektivisch erstrebenswert.

Südraum

- Der Freiraum sollte als Kaltluftentstehungsgebiet und aufgrund der landwirtschaftlichen Produktion langfristig erhalten bleiben.
- Bei den geplanten Siedlungsflächenerweiterungen bildet die Definition der Siedlungsränder im Übergang zur Landschaft eine wichtige Aufgabe.
- Die Zugänge zum Rhein sollten offengehalten bleiben, ebenso die Vernetzung mit der Siegaue im Süden.
- Ziel ist es auch, zumindest Wegeverbindungen in Richtung Wahner Heide zu entwickeln.



1.3.2 Siedlungsstruktur

Kennzeichen und Rahmenbedingungen

Die Siedlungsstruktur des Kooperationsraumes ist sehr vielfältig und reicht von dicht bebauten Innenstadtbereichen über suburbane zwischenstädtische Räume bis hin zu dörflichen Strukturen. Begehrte Wohnlagen, historische Siedlungen, große Industrie- und Werksareale etc. prägen den Raum und liegen zum Teil eng beieinander.

Der Verflechtungsraum von Köln und seinen rechtsrheinischen Nachbarn gehört zu den dynamischen Wachstumsbereichen der Rheinschiene und ist durch starke räumliche und funktionale Bezüge geprägt. Die Prognosen des Landes NRW sagen für alle Kommunen im Kooperationsraum eine konstante Entwicklung bis hin zu starker Bevölkerungszunahme voraus. Der Siedlungsdruck ist hoch.



neues Wohngebiet ▲

Der Betrachtungsraum ist durch seine Rheinlage gekennzeichnet. Der Rhein prägt den Wirtschaftsraum, der zurzeit einen tiefgreifenden Strukturwandel erfährt, und gibt ihm seine besondere Qualität. Große Unternehmen wie die Bayer AG (mit Sitz im heutigen CHEMPARK Leverkusen), Evonik Industries AG (Niederkassel) oder Klöckner Humboldt Deutz (heute Deutz AG mit Sitz in Köln-Porz) haben sich in der Vergangenheit am Rhein oder in der Nähe seiner Ufer niedergelassen. Sie sind zum Teil noch immer stadt- und funktionsräumlich prägend. Die Nähe zum Rhein

sowie seine infrastrukturelle Ausstattung machen den Raum auch heute als Standort für (produzierendes) Gewerbe und Industrie attraktiv. Daher ist die aktuelle und zukünftig anzunehmende Nachfrage nach Gewerbe- und Industrieflächen als hoch einzustufen.

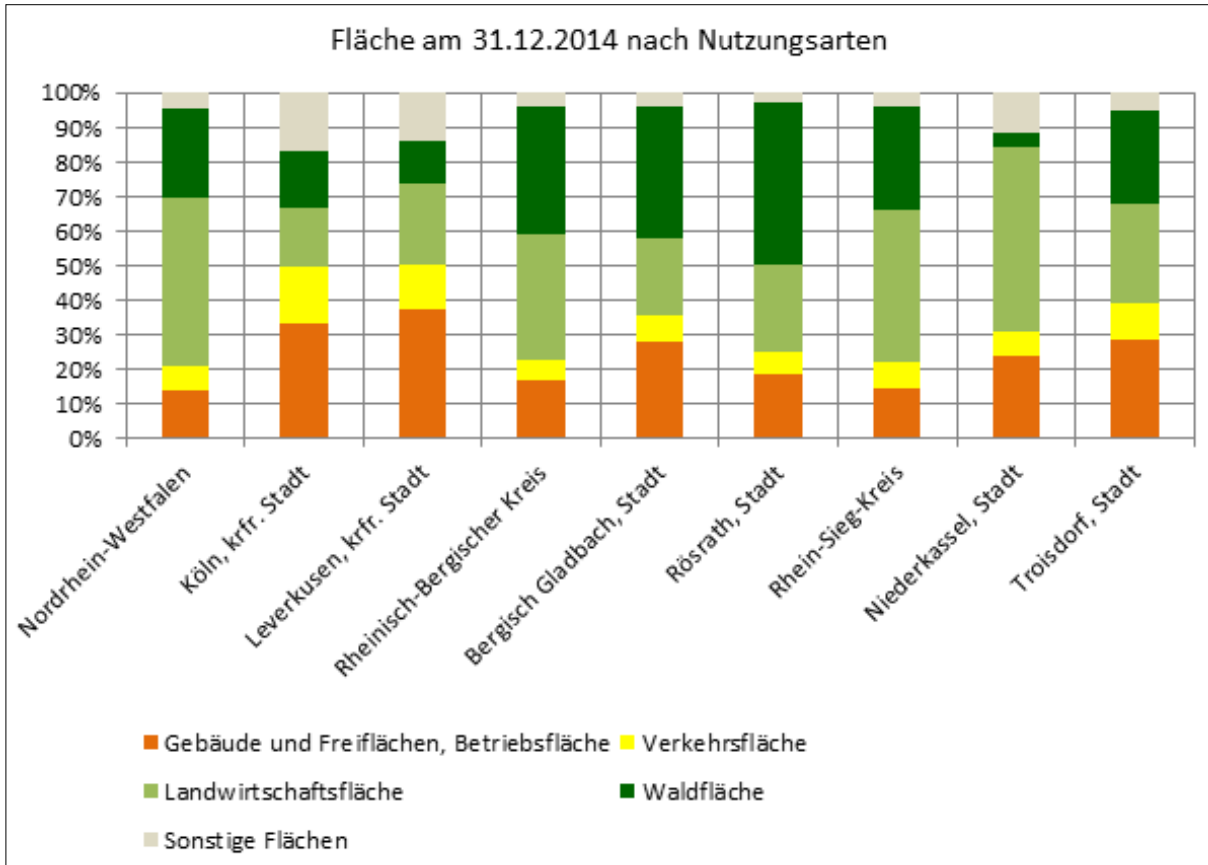


Siedlungsdruck Gewerbe und Industrie ▲

Aufgrund des historisch gewachsenen Besatzes an Industrie- und Gewerbestandorten in Rheinnähe wurden und werden hier im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels Flächen freigesetzt. Der Betrachtungsraum weist verschiedene Standorte im Wandel auf, die große planerische Herausforderungen, vor allem aber Chancen für eine qualitätsvolle Innenentwicklung haben. Besonders die Standorte in unmittelbarer Nähe oder mit direktem Bezug zum Rhein haben das Potenzial, sich zu ersten Adressen zu entwickeln. Beispielsweise können in dem Zusammenhang der Umbau des ehemaligen Lufthansagebäudes (heute Unternehmenszentrale Lanxess AG), die Entwicklung der Messe City Köln-Deutz oder die geplante Entwicklung des Deutzer Hafens genannt werden.



Brachfläche im Entwicklungsgebiet Mühlheim-Süd (Köln) ▲



Anteile der Flächennutzungen in den Gebietskörperschaften der Kooperation ¹ ▲

Zugleich entfaltet der Rhein (trotz der Gefahren durch Hochwasser) seit jeher große Anziehungskraft auf Menschen, die sich zu Siedlungszwecken an seinen Ufern niedergelassen haben und die Nähe zum Fluss suchen. Leverkusen-Hitorf und -Rheindorf, weite Teile der rechtsrheinischen Kölner Innenstadt, Köln-Porz, -Zündorf und -Langel, Niederkassel und seine Stadtteile sowie Troisdorf-Bergheim sind – historisch gewachsen – durch ihre Rheinlage geprägt. Der Nachfrage- und Entwicklungsdruck in diesen Bereichen in Bezug auf Flächentransformation und Neuinanspruchnahme wird daher auch in Zukunft hoch sein.

Der Rhein definiert aber auch Grenzen. So erfordert der Hochwasserschutz Retentionsflächen,

die anderweitige Flächennutzungen ausschließen oder mit weitreichenden Auflagen versehen.

Die obenstehende Übersicht über die Verteilung der Nutzungsarten spiegelt die unterschiedliche räumliche Struktur im Vergleich wieder.

Derzeit sind verschiedene Projekte von überörtlicher Bedeutung für den gesamten Raum in Vorbereitung und Umsetzung. Zu nennen sind der Bereich rund um den Bahnhof Köln Messe/Deutz, das rechtsrheinische Entwicklungskonzept für den Teilraum Nord (Gebiet Deutz-Nord/Mülheim-Süd/Buchforst), die „neue bahnstadt opladen“ (nbso) mit dem Campus Leverkusen der FH Köln und die Entwicklung der Innenstädte in Leverkusen, Bergisch Gladbach und Troisdorf.

¹ Quelle: IT.NRW, Abbildung: Stadt Troisdorf

Größere Projekte in Planung bzw. Vorbereitung sind die Entwicklung des Deutzer Hafens und des Wohnstandorts Zündorf. Aufgrund der gewerblichen Struktur spielt auch das Thema Logistik mit seinen hohen Flächenansprüchen eine Rolle, z.B. am Standort der Evonik Industries in Niederkassel.

Ergebnisse der interkommunalen Werkstatt

Im Rahmen der interkommunalen Verwaltungswerkstatt (s.o.) waren auch die Siedlungsstruktur und Prägungen des Raumes, bestehende Entwicklungsabsichten mit Bedeutung für den Kooperationsraum und die Herausforderungen hinsichtlich der künftigen Entwicklung der beteiligten Kommunen ein wichtiges Thema. Für den Bereich der Siedlungsstruktur und -entwicklung wurden verschiedene Aspekte herausgearbeitet.

Grundsätzlich lässt sich in Bezug auf Potenziale, Dichte und Struktur sowie Dynamik der Entwicklung eine Nord-Ost- und Süd-West-Gliederung des Raumes feststellen:

- Der nord-östliche Teil (Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath) ist durch kleinteiligere Entwicklungen im Bestand (Wachstum im Bestand) geprägt. Die Entwicklung ist zudem durch vielfältige Restriktionen eingeschränkt (Flächenverfügbarkeit, Seveso II, Natur- und Landschaftsschutz, fehlende Akzeptanz weiterer Entwicklung).
- Der süd-westliche Teil (Köln-Deutz - rechtsrheinische Innenstadt, Niederkassel, Troisdorf) ist durch eine dynamische Entwicklung gekennzeichnet. Für die Zukunft bestehen hier noch Potenziale in größerem Format in Form von Weiterentwicklung und Umnutzung bestehender Standorte und Schaffung neuer Siedlungsflächen.

Die Ausstattung des Kooperationsraumes mit Freiräumen und ihre Erreichbarkeit aus den Siedlungsbereichen heraus sind sehr gut.

Der Rhein begründet eine herausragende Lagequalität und prägt die anliegenden Standorte (Qualitätsraum Rhein).

Entlang des Rheins konzentrieren sich traditionell Produktions- und Arbeitsstandorte. Ihre Weiterentwicklung und Umnutzung im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels kann Flächen und Gebäude in sehr attraktiver Lage und von zum Teil hoher Wertigkeit (Stadtbildprägung, Denkmalschutz, Industriekultur) freisetzen.



ehem. Standort Deutz AG ▲

Bedingt durch Topographiesprünge (Niederterrasse – Mittelterrasse – Bergische Hangkante) existieren vom Umland auf Köln und von Köln aus ins Umland vielfältige Blickbeziehungen.

In einer gemeinsamen Analyse werden fünf Profile in dem Raum gesehen:

„Stapelraum“ Nord

- Der Teilbereich ist gekennzeichnet durch das dichte Nebeneinander vielfältiger Funktionen (Industrie, Wohnen, Verkehrsinfrastruktur).
- Eine weitere Entwicklung kann nicht mehr in die Fläche erfolgen, sondern muss im Bestand durch Transformation, Nachverdichtung, Qualifizierung von Bestehendem und Nutzungsüberlagerung erfolgen.

Wachstumskern Mitte

- Der Bereich ist gekennzeichnet durch die (rechtsrheinische) Kölner Innenstadt mit den dort liegenden großformatigen Transformationsflächen.
- Zentrale Entwicklungsaufgaben liegen in einer ausgewogenen Entwicklung der Standorte in Bezug auf Nutzungen und Wohnangebote, in der Aufnahme der Freiraumverbindungen von Osten und deren Fortführung über Wegeverbindungen und Grünzüge Richtung Rhein, der Erhöhung der Durchlässigkeit des Raumes mittels schneller Radwegeverbindungen und für den ÖV (Öffentlicher Verkehr) sowie in der binnenräumlichen Stärkung von Nord-Südverbindungen (ÖV, Rad).

Waldkorridor/Heideterrasse

- Die Siedlungsbereiche sind durch ihre Lage am Rand oder inmitten der Landschaftsräume des Wald- und Heidekorridors gekennzeichnet. Dies stellt eine herausragende Qualität und Lagegunst dar, begrenzt aber zugleich – z.B. durch Restriktionen aufgrund von Schutzgebieten – die Möglichkeiten von Entwicklung.
- Wachstum und Entwicklung müssen daher insbesondere nach innen durch Qualifizierung und Anpassung von Beständen, Nachverdichtung sowie auf geeigneten Potenzialflächen erfolgen.

Entwicklungsraum Süd

- Der Raum ist durch großformatigere Entwicklungen im Zuge von Transformation, aber auch Neuflächeninanspruchnahme geprägt.
- Zentrale Fragestellungen der Zukunft lauten, welches Entwicklungsvolumen/-potenzial der Raum aufnehmen soll, welche (verkehrs)infrastrukturellen Erfordernisse diese Entwicklungen mit sich bringen und welche Anforderungen sich im Umkehrschluss aus einer zu verfolgenden, verbesserten infrastrukturellen

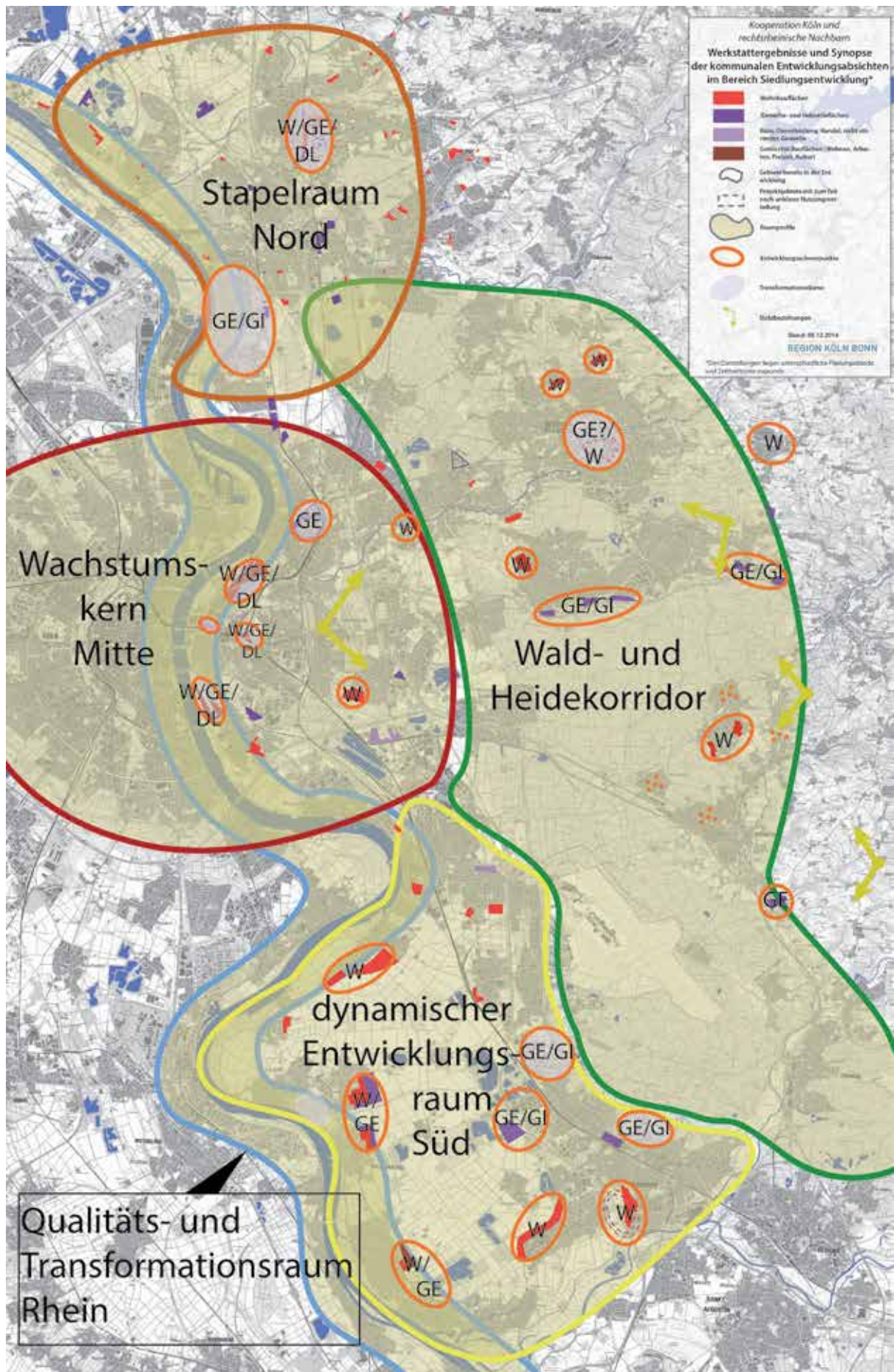
Ausstattung an die Siedlungsentwicklung ergeben.

- Zudem besteht die Frage, welche Raumqualität in Zukunft in dem Bereich bewahrt werden soll und wie der Übergang zwischen Freiraum und Siedlung (Ränder, Konturen) auszugestalten ist.

Qualitäts- und Transformationsraum* Rhein

- Der Rheinbezug begründet seit jeher besondere Lagequalitäten des Raumes. Dies gilt für das Wohnen wie für industrielle und gewerbliche Nutzungen gleichermaßen.
- In der Vergangenheit haben sich Industrie und Gewerbe am Rhein oder in Rheinnähe niedergelassen. Die Standorte sind stellenweise noch heute raumprägend.
- Im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels wurden und werden in Rheinnähe Flächen freigesetzt. Diese bieten das Potenzial, zu „neuen“ ersten Adressen entwickelt zu werden.
- Die Rheinlage bringt auch Restriktionen für die Entwicklung mit sich (v.a. Hochwasserschutz, Retention).
- Die Zugänge zum Rheinufer „aus der Tiefe des Raumes“ offenzuhalten und zu qualifizieren, sind wichtige Entwicklungsaufgaben.

* Der Begriff beschreibt einen Raum im „permanenten“ Wandel. Maßgeblich für die Veränderungen des rechtsrheinischen Verflechtungsraumes sind: dynamisches Bevölkerungswachstum, Siedlungsdruck für Wohnen und Gewerbe-/Industrie, die Umnutzung von Brachflächen, Umbauprozesse in bestehenden Quartieren u.a.



1.3.3 Verkehrsinfrastruktur und Mobilität

Rahmenbedingungen

Der Betrachtungsraum ist durch eine intensive Ausstattung und Durchdringung des Raumes mit Verkehrsinfrastrukturen (rechtsrheinische Teilstrecken des Kölner Autobahnringes und des Bahnknotens Köln mit Zulaufstrecken, Verladebahnhöfe/Umschlagplätze, Flughafen Köln/Bonn, Werks- und öffentliche Häfen, Zuführungen zur überwiegenden Zahl der Rheinbrücken in der Region etc.) gekennzeichnet. Diese Infrastrukturen begründen eine herausragende Lage- und Erschließungsgunst des Raumes, bilden aber zugleich vielfältige Barrieren bzw. Zäsuren und führen zu Belastungen sowie Einschränkungen der Nutzung angrenzender Siedlungs- und Freiraumbereiche.



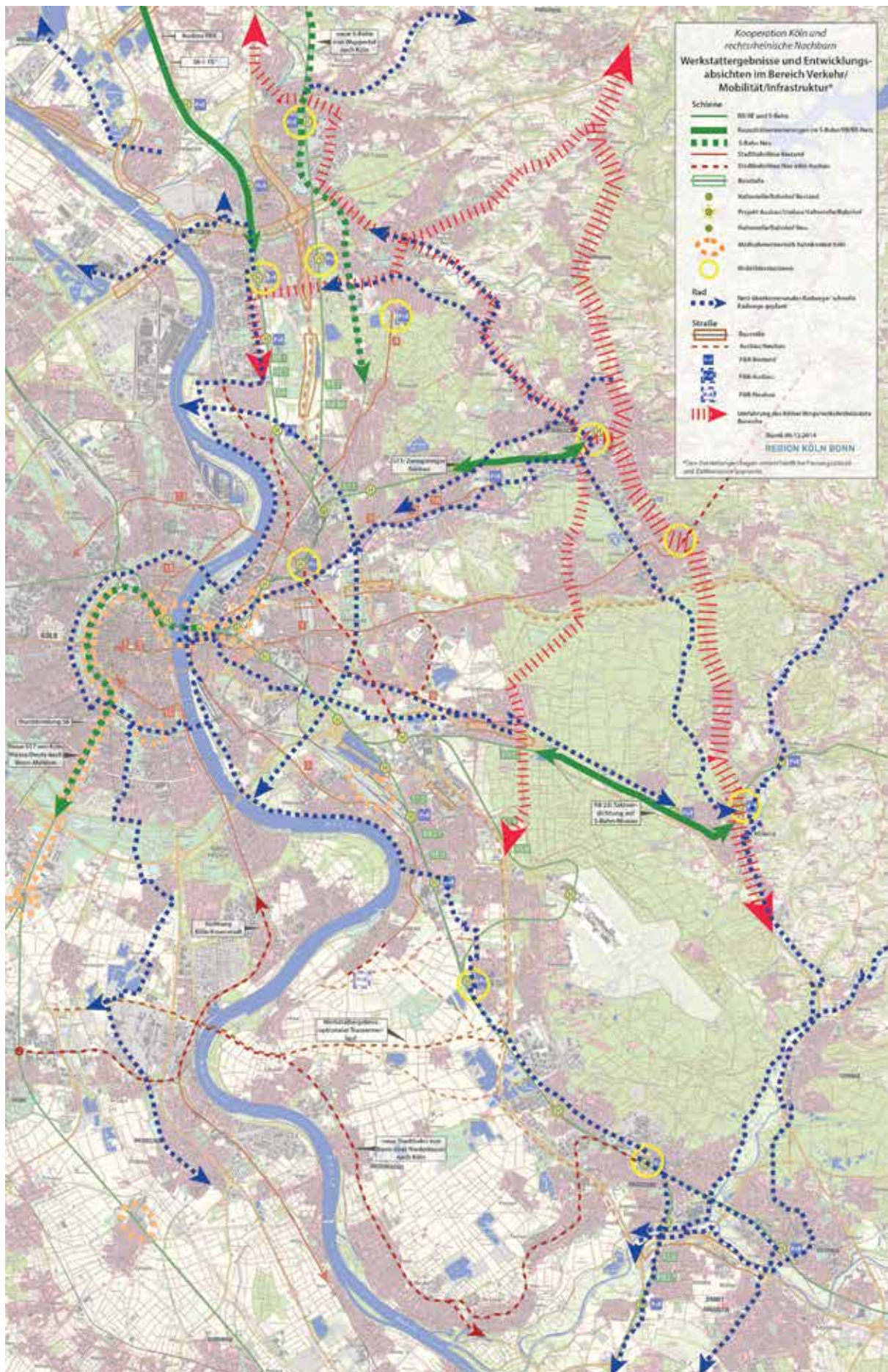
Verladebahnhof Gremberghoven ▲

Die Transitverkehre haben im Betrachtungsraum eine besondere Bedeutung. Der Kölner Autobahnring weist trotz nahezu fertiggestelltem Ausbau (zurzeit ist rechtsrheinisch noch der Abschnitt zwischen Köln-Mülheim und Leverkusen im Bau) Überlastungserscheinungen auf, deren Ursache u.a. in der Sperrung der baufälligen Leverkusener Brücke für den Schwerlastverkehr liegt. Mit der A 1 im Bereich des Stadtgebietes von Leverkusen (Zuführung zur Leverkusener Autobahnbrücke von Osten) und dem Leverkusener Autobahnkreuz von A 1 und A 3 liegen zudem zwei besonders neuralgische Baustellenbereiche des KFZ-Fernverkehrs im Betrachtungsraum.

Ergänzend zu den o.g. Maßnahmen wurde zum in Aufstellung befindlichen Bundesverkehrswegeplan 2015 ein Ausbau der wichtigsten Zulaufstrecken zum Kölner Autobahnring angemeldet. Dazu zählt im Rechtsrheinischen die Erweiterung der A 3 zwischen der Anschlussstelle (AS) Königsfurst und dem Autobahndreieck (AD) Heumar sowie zwischen AK Leverkusen und AK Hilden von 6 auf 8 Fahrspuren. Ebenfalls im Betrachtungsgebiet liegen die Anmeldungen der auch für den regionalen Pendlerverkehr bedeutsamen Erweiterung der A 4 zwischen AK Gremberg und AD Heumar von 6 auf 8 Fahrspuren und der A 4 zwischen AK Köln/Ost und AS Untereschbach von 4 auf 6 Fahrspuren. Auch auf der von Süden kommenden Zulaufstrecke der A 59 ist zwischen dem Autobahndreieck St. Augustin/West und dem Autobahndreieck Köln/Porz eine Erweiterung von 4 auf 6 Fahrspuren gefordert.



L Leverkusener Autobahnbrücke ▲



Die Ertüchtigung des Bahnknotens Köln wurde als Gesamtpaket von insgesamt 15 Maßnahmen unterschiedlichen Umfangs zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Ein bedeutsamer Teil dieser Maßnahmen liegt im Rechtsrheinischen, so der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke S 11 mit einem zusätzlichen Bahnsteig in Köln-Deutz und einem durchgehend zweigleisigen Ausbau bis zur Endstation in Bergisch Gladbach, die Komplettierung der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main zwischen Porz/Steinstraße und Köln-Deutz sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der Oberbergischen Bahn. Durch den Ausbau des S-Bahn-Netzes mit einem 2,5-Minuten-Takt über die Hohenzollernbrücke sollen die Pünktlichkeit der Züge verbessert und gleichzeitig zusätzliche Kapazität auf den bisherigen RB/RE-Trassen für den Fernverkehr geschaffen werden.

Weiterhin wird der Betrachtungsraum von einem Abschnitt der europäischen Güterfernverkehrsmagistrale Rotterdam-Genua durchquert. Die prognostizierte starke Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dieser Magistrale bringt große Herausforderungen sowohl für die Taktfolge des schienengebundenen Nahverkehrs als auch für den Schutz der angrenzenden Siedlungsbereiche mit sich. Eine im März 2015 vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichte „Korridorstudie Mittelrhein“ schlägt zur Entlastung des Mittelrheintals im Rahmen eines Ausbaus der Strecke Hagen/Köln – Siegen – Gießen – Hanau auch einen durchgängig zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke zwischen Köln und Siegen vor, der mehr Bahnverkehr in das Siegtal leiten, aber gleichzeitig auch Verbesserungen im Nahverkehr ermöglichen würde.

Die Pendlerverflechtungen aus dem Betrachtungsraum in die Zentren Köln und Bonn sowie von Köln, Bergisch Gladbach und Leverkusen nach Düsseldorf sind sehr stark ausgeprägt, die Transportkapazitäten auf den vorhandenen Straßen- und Schienenstrecken jedoch weitestgehend aus-

geschöpft und der wachsenden Nachfrage zu den Spitzenzeiten schon heute nicht mehr gewachsen. Die beschlossene Einführung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) mit viertelstündlicher Bedienungshäufigkeit auf der Stammstrecke von Köln-Deutz bis Dortmund und den Außenästen linksrheinisch nach Bonn sowie rechtsrheinisch zum Flughafen Köln/Bonn wird die Transportkapazitäten mittel- und langfristig dem steigenden Bedarf anpassen können. Ebenso wird der vereinbarte Streckenausbau für die Verlängerung der S 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel die Pendlerbeziehungen zwischen den Oberzentren Köln und Bonn sowie den rechtsrheinischen Siedlungsbereichen des Rhein-Sieg-Kreises deutlich verbessern und zusätzlich eine bessere Anbindung des Raumes Bonn (insbesondere der Arbeitsplatzschwerpunkte im Bonner und Beueler Süden) an den Flughafen Köln/Bonn ermöglichen. Durch die Führung der S-Bahn auf eigenen Gleisen werden außerdem dringend notwendige Zusatzkapazitäten für den Güterverkehr auf der rechten Rheinstrecke entstehen.

Auch zwischen den Kommunen des Betrachtungsraumes bestehen vielfältige Verkehrsverflechtungen. Neben der Orientierung der Anrainergemeinden auf die Zentren Köln und Bonn (radial) gibt es auch vielfältige tangentielle Bezüge, die derzeit ausschließlich über den KFZ-Straßenverkehr abgewickelt werden. Starke Verkehrsbeziehungen bestehen auch zwischen den Anrainergemeinden der Zentren und den Kommunen im weiteren Umland.

Ergebnisse der interkommunalen Werkstatt

Im Rahmen der interkommunalen Verwaltungswerkstatt am 30.10.2014 (s. Kapitel 3) wurden Prägungen des Raumes, Herausforderungen hinsichtlich seiner künftigen Entwicklung und bestehende Entwicklungsabsichten der beteiligten Kommunen und Kreise mit Relevanz für den Kooperationsraum diskutiert. Dabei zeigte sich, dass insbesondere im Südraum entsprechend der dort

vorherrschenden Dynamik der Siedlungsentwicklung gleichartige bzw. sich überlagernde verkehrliche Problemstellungen vorherrschen, die einen erhöhten interkommunalen Abstimmungsbedarf auslösen.



Impressionen interkommunale Planungswerkstatt ▲

Für das Themenfeld Mobilität/Infrastrukturentwicklung wurden folgende Aspekte zusammengetragen und herausgearbeitet:

Generelle Ausgangslage

Der Kooperationsraum ist von der Baustellensituation auf dem Kölner Autobahnring stark betroffen. Die Verkehrsbeeinträchtigungen auf dem östlichen Kölner Autobahnring werden bis zur Fertigstellung des Ersatzneubaus der Leverkusener Brücke und ihrer Zufahrten mittel- bis langfristig andauern. Die Umfahrung des überlasteten Kölner Autobahnring führt im Rechtsrheinischen zusätzlich zu Verkehrsbelastungen entlang der tangentialen Verbindungen zwischen den Anrainergemeinden, die vom überregionalen Verkehr als Ausweichstrecken genutzt werden.



A1 ▲

Entwicklungsziele...

...für den Gesamtraum

- Förderung von Multimodalität im Raum durch kombinierte Systeme und die Bündelung von Verkehrsmitteln an geeigneten Knoten (Mobilitätsdrehscheiben).
- Ausbau eines Netzes schneller, interkommunaler Radwegeverbindungen (radial und tangential), die allerdings nicht durchgängig die Standards von Radschnellwegen erfüllen müssen.
- Erweiterte P&R-Plätze an Autobahn-Anschlussstellen.
- Dem Betrachtungsraum kommt auch in Bezug auf die weiter östlich gelegenen Teilbereiche der Region eine wichtige Transit- bzw. Portalfunktion zu. Insofern gilt es abzugleichen, wo Eintritts-/Umstiegsorte für die Verkehre aus dem weiteren Umland im Kooperationsraum liegen und ob diese deckungsgleich mit den in der Werkstatt identifizierten Mobilitätsdrehscheiben sind.
- Generell muss die Durchlässigkeit des Raumes auch für das Umland sichergestellt werden.

...für den Südraum

- Die Firma Evonik Industries in Niederkassel-Lülsdorf beabsichtigt, ihren Werkschafen mit angrenzenden freien Produktionsflächen für weitere Nutzer zugänglich zu machen und zu einem zentralen Anlaufpunkt im Rechtsrheinischen auszubauen. Dies erfordert neben dem bestehenden Bahnanschluss gut ausgebaute Straßenverbindungen im überörtlichen Verkehrsnetz.
- Für eine bessere Anbindung Niederkassels in östlicher Richtung an die B 8/A 59 werden drei alternative Trassenführungen diskutiert. Zum einen die linienbestimmte Führung der L 274n mit Anschluss in Höhe Troisdorf-Spich mittels planfestgestellter, bereits vorhandener Bahnunterführung, zum anderen eine Linienführung,

die weiter nördlich in Höhe Köln-Lind direkt an die A 59 anschließt („Kompromisslösung“). Seitens der Stadt Köln ist im Zusammenhang mit der weiteren Wohnbauentwicklung in Zündorf ein dritter Anschlusspunkt weiter nördlich mit Anschluss im Bereich des sog. „Porta-Kreisels“ in Porz-Lind machbarkeitsgeprüft worden.

- Eine Weiterführung der Kölner Stadtbahnlinie 7 über den geplanten Endpunkt an der Ranzeler Straße in Porz-Zündorf hinaus in Richtung Niederkassel und weiter nach Bonn wäre nach Ansicht der Teilnehmer der Verwaltungswerkstatt keine Option. Weder passen die technischen Voraussetzungen (Hoch-/Niederflur), noch ergäbe sich wegen des langen Linienwegs eine attraktive Verbindung aus Niederkassel nach Köln, zumal sich die Niederkasseler Wohnbevölkerung mehrheitlich eher in Richtung Bonn orientiert. Diskutiert und aufgegriffen wurde hingegen der zum Bundesverkehrswegeplan angemeldete Neubau einer ergänzenden Rheinquerung auf Höhe Köln-Godorf. Die Realisierung des Brückenschlags soll als kombinierte Schienen-/Straßenbrücke erfolgen. Als Straßenzufahrt könnte ein Trassenabschnitt der o.g. L 274n dienen.
- Nach Westen soll die Rheinquerung als Straßenverbindung direkt in die L 150 münden und hierüber an die A 553 anschließen. Eine weitere Abstimmung mit den Planungen zur Regionaltangente im Linksrheinischen ist anzustreben.
- Über die oben genannte, kombinierte Schienen- und Straßenbrücke in Höhe Godorf könnte perspektivisch eine Stadtbahnanbindung im Hochflursystem auf überwiegend bereits vorhandenen Gleistrassen von Bonn (Anschluss an Linie 66 in Beuel) über Niederkassel in Richtung Köln-Innenstadt (auf der Trasse der Linie 16) realisiert werden. Ebenso könnte der Bf. Troisdorf bis Niederkassel auf vorhandenen Gleisen und anschließend über

die neue kombinierte Brücke mit Brühl verbunden werden (Anschluss an die RB/RE-Linien zwischen Köln und Bonn).

- Um das Nadelöhr der Zufahrt zur S-Bahnhaltestelle Wahn von Westen zu entschärfen, sollte die perspektivische Erweiterung der P+R-Kapazitäten auf der Westseite der Bahnstrecke (die absehbar einen zusätzlichen Durchstich für Fußgänger unter den Gleisen erfordert) geprüft werden.



S 11 ▲

...für den Zentralraum

- Für diesen Bereich wird im SPNV eine Kapazitätserweiterung der Schienentrassen RB 25 und S 11 gefordert.
- Die RB 25 sollte ab Rösrath auf S-Bahnniveau taktverdichtet werden (wie im Zielnetz 2030 des Zweckverbands Nahverkehr dargestellt). Dies setzt einen zweigleisigen Ausbau der Trasse durch den Königsforst voraus.
- Für die S 11 wird der zweigleisige Ausbau zwischen Stadtmitte Bergisch Gladbach und Köln-Dellbrück gefordert. Weiterhin ist im Trassenverlauf ein zusätzlicher Haltepunkt „Deutzer Feld“ zur Erschließung bzw. Anbindung des zunehmend regional bedeutsamen Dienstleistungs-Standorts auf dem ehem. "Chemische Fabrik Kalk-Gelände" (CFK) in Köln-Kalk einzurichten.
- Der Regionalverkehrs-Haltepunkt Köln-Mülheim ist für die Pendler aus den Stadtteilen der Kölner Stadtbezirke Mülheim und Nippes sowie aus Bergisch Gladbach von besonderer Bedeutung. Kurzfristig könn-

te er durch einen Zwischenstopp des RE 7 Krefeld-Wuppertal-Hamm weiter gestärkt werden. Damit Köln-Mülheim für den Regionalverkehr auch nach Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) dauerhaft erhalten bleibt, fordern die betroffenen Städte Köln und Bergisch Gladbach und setzen sich aktiv dafür ein, dass dieser Haltepunkt im Betriebskonzept des RRX nachträglich verankert wird.

- Im ÖPNV soll eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 von Bergisch Gladbach-Bensberg bis nach Bergisch Gladbach-Herkenrath bezüglich ihrer Machbarkeit geprüft werden.
- Ergänzend zum Ausbau der Bahnlinien ist eine bessere Anbindung Bergisch Gladbachs über die seit Jahren geplante L 286n an das Autobahnnetz erforderlich, da diese Zubringerfunktion für den KFZ-Verkehr aus dem Zentrum Bergisch Gladbachs derzeit nach Westen zur A 3 die ganztägig überlastete B 506 Bergisch-Gladbacher-Straße in Köln-Dellbrück/-Holweide und nach Süden zur A4 die ebenfalls überlasteten Ortsdurchfahrten K 27 Dolmanstraße sowie L 288 Bensberger Straße übernehmen. Alle bislang diskutierten Trassenführungen der geplanten L 286n stoßen auf den Widerstand der jeweils von verstärktem Verkehrsaufkommen betroffenen Wohnbevölkerung in Köln Dellbrück/Holweide bzw. in Bergisch Gladbach. Aktuell bereitet Straßen NRW ein Linienbestimmungsverfahren für die Führung der L 286n über eine aufgegebene Bahndammtrasse auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet vor.

langfristig bestehen bleiben.

- Wünschenswert wäre eine S-Bahn-Verbindung nach Wuppertal mit entsprechend verstärktem Fahrplankontakt anstelle des heutigen, nur stündlich verkehrenden RE 7.
- In Bezug auf die S 6 Langenfeld-Leverkusen-Köln wird die Durchbindung Richtung Bonn als Ziel formuliert.
- Für die Strecke der S 6 ist zudem der Ausbau eines zusätzlichen Haltepunkts an der Berliner Straße (in Köln) anzustreben, der u.a. eine direkte Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahnlinie 4 nach Leverkusen-Schlebusch ermöglichen wird.
- Sofern eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ins Zentrum von Leverkusen-Schlebusch mittelfristig nicht machbar oder gewünscht sein sollte, soll ein Ausbau des P+R-Platzes an der heutigen Endhaltestelle zu einer Mobilitätsdrehscheibe erfolgen.

...für den Nordraum

- Die negativen Folgen der Baustellensituation auf den Autobahnen im Bereich Leverkusen sind großräumig und betreffen den nördlichen Abschnitt des Kooperationsraumes besonders stark. Wie die Auswirkungen abzumildern sind, muss im Weiteren näher untersucht werden, zumal die Beeinträchtigungen mittel- bis

1.4 Zukunftsaufgaben der räumlichen Entwicklung ("Zusammenfassung")

Die vorstehenden Ausführungen und Standortportraits machen deutlich, dass der Verflechtungsraum der Stadt Köln und ihrer rechtsrheinischen Nachbarn sehr heterogen strukturiert und von einer hohen Veränderungsdynamik gekennzeichnet ist. Vielfältige Entwicklungsansprüche konzentrieren sich in dem Raum und stehen in Konkurrenz zueinander. Als Teil der Rheinschiene und aufgrund seiner zentralen Lage ist er eng mit den angrenzenden Räumen der Region verflochten. Der Raum nimmt wichtige Funktionen im regionalen Gesamtgefüge wahr. Seine weitere nachhaltige räumliche Entwicklung trägt maßgeblich zur Funktions- und Zukunftsfähigkeit der Region Köln/Bonn als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort bei.

In der Gesamtschau stellen sich für eine weitere zukunftsfähige Entwicklung des Raumes folgende wesentliche Herausforderungen und Aufgaben:

Im Bereich der Landschaftsentwicklung besteht die zentrale Aufgabe im Betrachtungsraum in der Sicherung und Weiterentwicklung des bestehenden Freiraumsystems. Dabei gilt es einen Ausgleich zwischen dem Natur- und Landschaftsschutz sowie den Nutzungs- und Erholungsansprüchen einer quantitativ weiter wachsenden Bevölkerung auf der Rheinschiene herbeizuführen. Auch führt die Notwendigkeit einer Anpassung des Raumes an den Klimawandel zu erweiterten Anforderungen an die Freiräume. Es gilt, diese zu „Grünen Infrastrukturen“ weiterzuentwickeln, die als „Alleskönner“ künftig dem Naturschutz und Biotopverbund, der Naherholung, der Retention, der Vermeidung von Hitzeinseln und

der Frischluftzufuhr u.v.m. Anforderungen mehr gerecht werden müssen.

Aufgrund seiner zentralen regionalen Lage und Erschließungsgunst erscheint eine weitere maßgebliche Siedlungsentwicklung im Kooperationsraum sinnvoll. Deren raumverträgliche Steuerung stellt eine zentrale Zukunftsaufgabe dar. Die vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen Strukturwandels existierenden und künftig entstehenden Potenziale für die Innenentwicklung u.a. auf Brachflächen bieten hierfür in Teilen des Kooperationsraumes weitreichende Möglichkeiten, erfordern aber zugleich eine dahingehende Prioritätensetzung und Zielverständigung in und zwischen den Kommunen der Kooperation.

Angesichts der Erwartung, dass der Entwicklungsdruck im Raum zumindest mittelfristig anhalten wird, werden die Kommunen aber nicht umhin kommen, auch neue Flächen zu Siedlungszwecken in Anspruch zu nehmen. Hierbei ist zum einen der Zielabgleich mit der Freiraumentwicklung wesentlich. Zum anderen besteht die Anforderung, die weitere Flächenentwicklung angesichts erreichter Belastungsgrenzen des Infrastrukturnetzes mit einem weiteren zukunftsfähigen Ausbau und Umbau der Mobilitätsinfrastruktur zu verknüpfen. Insofern braucht es integrierte Konzepte für den Raum, die diesen Anforderungen gerecht werden.

Des Weiteren müssen die sehr unterschiedlichen Ausgangslagen in den Kommunen und Kreisen des Kooperationsraumes in Bezug auf die Verteilung von Flächennutzungen (vgl. Abbildung unter 1.3.2) und die Optionen auf weitere Flächenentwicklung sowie der bereits bestehende hohe Versiegelungsgrad im Raum Berücksichtigung finden. Eine zentrale Herausforderung der Zukunft liegt also auch darin, sich interkommunal stärker über das WO? (Standorte), das WAS und WIE? (Nutzungen, Qualitäten) und ggf. auch die GRENZEN einer weiteren Siedlungsentwicklung

zu verständigen. Letzteres auch deshalb, weil hinsichtlich der künftigen Entwicklung große Prognoseabweichungen bestehen und insofern nicht absehbar ist, ob die positive Bevölkerungsentwicklung auch langfristig anhalten wird. Im Hinblick auf die weitere Raumentwicklung geht es also um eine Balance und einen Abwägungsprozess zwischen der Reaktion auf den aktuellen Entwicklungsdruck mit ungewisser Zeitperspektive und der Sicherung einer langfristig tragfähigen Raumstruktur und Infrastrukturausstattung.

Die demografische Entwicklung bringt aber nicht nur einen Bedarf an Flächen mit sich, sondern führt schon heute zu Teuerungen auf den Immobilienmärkten. Diese Entwicklung ist nicht nur auf Köln (und Bonn) beschränkt, sondern erfasst den Raum insgesamt. Sie birgt die Gefahr einer weiteren Verschärfung sozial-räumlicher Segregation, von der eine Reihe Quartiere und Standorte im rechtsrheinischen Raum schon heute betroffen ist. In der weiteren Kooperation wird es daher auch darum gehen, die ablaufenden Prozesse im interkommunalen Maßstab zu beobachten und ihnen durch verstärkte Abstimmung und konzeptionelle Ansätze, z.B. im Rahmen einer interkommunalen Wohnraumstrategie, gemeinsam zu begegnen.

Raumstrukturell stellt die Überwindung der unzähligen Barrieren in dem durch Infrastrukturtrassen stark zerschnittenen Raum und insofern die bessere Verknüpfung der Teilräume und Quartiere untereinander eine große Herausforderung dar.



Barrieren und Zäsuren im Raum. Hier: Unterführung am Verladebahnhof Gremberghoven

Das Verkehrsinfrastrukturnetz des Kooperationsraumes muss vielfältigen Anforderungen gerecht werden und ist hohen Belastungen ausgesetzt. Zum einen spielt der Raum eine wichtige Rolle für die überregionalen, (inter)nationalen Transitverkehre. Zum anderen ist er wichtiger Durchfahrtsraum und Drehscheibe in den tagtäglichen regionalen Pendlerbeziehungen. Nicht zuletzt sind die Kommunen im Kooperationsraum eng miteinander verflochten und der Raum durch Umgehungsverkehre der Großbaustellen auf dem Kölner Autobahnring stark betroffen. Für die Zukunft leiten sich daraus folgende wesentliche Aufgaben ab:

- Die „Durchlässigkeit“ des Raumes muss aufrecht erhalten bleiben.
- Die unter 1.3.3 beschriebenen Maßnahmen (-pakete) im übergeordneten Verkehrsnetz (s. Anmeldungen Bundesverkehrswegeplan) gilt es prioritär umzusetzen.
- Regionale Pendler- und überregionale Transitverkehre sollten zudem soweit möglich entflochten werden, um die Funktionsfähigkeit des Raumes und der Region im Inneren zu erhalten.
- Die Kommunen und Kreise im Raum müssen sich interkommunal über machbare Optimierungen im bestehenden Netz sowie über einen kurz-, mittel- und langfristig notwendigen Infrastrukturausbau verständigen und gemeinsam entsprechende Prioritäten formulieren.
- Mit Hilfe von Mobilitätsdrehscheiben gilt es zum Beispiel die verschiedenen Verkehrsträger und -formen besser miteinander zu verknüpfen und insbesondere die Umstiegspunkte vom MIV auf den ÖPNV auszubauen. Hierbei sind die funktionsräumlichen Bezüge innerhalb des Betrachtungsraumes, aber auch seine Rolle als „Durchgangsraum“ vor allem für die weiter östlich angrenzenden „Bergischen Teilbereiche“ der Region zu beachten.
- Als Alternativen und Ergänzungen für den Pendlerverkehr sollte zudem die Nahmobili-

litätsinfrastruktur im dicht besiedelten Verflechtungsraum ausgebaut werden, vor allem ein Netz schneller Radwege.

- Die interkommunale Abstimmung in Bezug auf Baustellen gilt es im Rahmen des regionalen Baustellenmanagements sowie der Kooperation zu verstärken.

wie sich der Raum mittelfristig entwickeln soll, welche Qualitäten bewahrt werden und neu entstehen sollen, welche Defizite behoben werden müssen und wie das Profil des Raumes nachhaltig geschärft werden kann.

Die Zusammenschau der für den Betrachtungsraum in diesem Kapitel beschriebenen Merkmale und Herausforderungen der Entwicklung macht deutlich, dass für die Zukunft zahlreiche Entwicklungsaufgaben anstehen, deren Lösungen in zunehmenden Maße eine interkommunale Abstimmung und Bearbeitung erfordern.

Aufgrund der hohen Veränderungsdynamik des Raumes und der Wechselwirkungen der verschiedenen Raumansprüche erscheint es zudem wichtig, Zielbilder zu entwickeln und einen gemeinsamen strategischen Dialog darüber zu führen,



Stadtautobahn A1 ▲

2 ZIELSETZUNGEN

In der Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn arbeiten die beteiligten Gebietskörperschaften in einem partnerschaftlichen Dialog an Strategien und Projekten für eine zukunftsfähige räumliche Entwicklung des rechtsrheinischen Verflechtungsraumes rund um Köln. Damit steht ein Raum von regionaler Bedeutung im Fokus, dessen weitere Entwicklung einen wichtigen Beitrag zur Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der gesamten Region Köln/Bonn leistet.

Während die „Stadt-Umland-Kooperationen“ rund um Bonn in Form des regionalen Arbeitskreises Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak) sowie im linksrheinischen Köln über den interkommunalen Arbeitskreis Stadtregion Köln-Rheinerft (IntAK - Interkommunaler Arbeitskreis Stadtregion Köln-Rheinerft) bereits seit Jahren etabliert sind, hat eine Zusammenarbeit und Abstimmung der Kommunen und Kreise im rechtsrheinischen Verflechtungsbereich von Köln zur Raumentwicklung in der Vergangenheit vor allem themen- und projektbezogen, in geregelten Planverfahren und zumeist bilateral stattgefunden. Generelles Ziel der Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn ist es daher, diese „Betrachtungslücke“ zu schließen sowie die interkommunale Zusammenarbeit im Raum zu intensivieren und strategischer auszurichten.

Hieraus ergeben sich für die Kooperation im Einzelnen nachfolgende Zielsetzungen:

2.1 Interkommunale Kooperation stärken, Herausforderungen der räumlichen Entwicklung gemeinsam bewältigen

Der gemeinsame Verflechtungsraum der an der Kooperation beteiligten Kommunen und Kreise ist von einer hohen Entwicklungsdynamik gekennzeichnet. Die sich für die räumliche Entwicklung hieraus ergebenden Zukunftsaufgaben z.B. in Bezug auf die weitere Siedlungsflächenentwicklung, die Immobilien- und Wohnungsmärkte, den Bereich Mobilität/Verkehr oder die Freiraumsicherung erfordern zunehmend eine Betrachtung und Lösungsansätze im interkommunalen Maßstab. Ziel der Kooperation ist daher zum einen, den interkommunalen Informationsaustausch und die Abstimmung zu übergreifenden Themen der Raumentwicklung zu verstärken. Zum anderen geht es darum, auf unterschiedlichen Handlungsebenen (Strategie – Projekt) konkrete Lösungen für gemeinsame Entwicklungsaufgaben zu erarbeiten.

Auf der organisatorischen Ebene wird die Kooperation bis dato im laufenden Geschäft der Verwaltungen betrieben. Der Region Köln/Bonn e.V. unterstützt die Kommunen in der laufenden Startphase durch Organisation, Moderation und inhaltliche Strukturierung. Ziel der weiteren Zusammenarbeit ist es jedoch, ein Modell zur mittelfristigen Verstetigung der Kooperation zu entwickeln und umzusetzen.

2.2 Raumentwicklung integriert betrachten

Aufgrund seiner zentralen Lage in der Region, des Rheinbezugs, der Erschließungsgunst und der für die Zukunft prognostizierten Zuwächse an Bevölkerung und Verkehr stellen sich im Betrachtungsraum sehr vielfältige, konkurrierende Entwicklungs- und Nutzungsansprüche. Zahlreiche Zielkonflikte sind die Folge:

Der Schutz und die Vernetzung von Freiräumen stehen in Konkurrenz zu einer weiteren Entwicklung von Wohnbau- und Wirtschaftsflächen. Der Hochwasserschutz beschränkt die Möglichkeiten einer weiteren Siedlungsentwicklung am Rhein und seinen Zuflüssen. Das aus der Funktion als (über)regionaler Transitraum resultierende Verkehrsaufkommen führt zu Beeinträchtigungen der Siedlungs- und Freiraumbereiche und steht in Konkurrenz zu interkommunalen Pendlerverkehren im Verflechtungsraum. Eine weitere Siedlungsentwicklung ohne eine darauf abgestimmte Optimierung und den zukunftsfähigen Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur wird zu einer Verschärfung der Verkehrsproblematik im Raum führen. Angesichts von Flächenknappheit und Nachfragedruck konkurrieren Gewerbe/Industrie und Wohnungsbau um die verbliebenen Entwicklungsreserven. Die im Vergleich sehr unterschiedliche Ausstattung der Kommunen mit Entwicklungsflächen birgt die Gefahr eines zunehmenden interkommunalen Wettbewerbs und läuft damit den Zielen der Kooperation zuwider.

Ziel und Anspruch der Kooperation ist es daher, im Rahmen einer integrierten Raumentwicklung mit Strategien, Konzepten und Projekten zur Lösung dieser Raumkonflikte beizutragen und damit eine weitere verträgliche Entwicklung im Raum zu ermöglichen.

2.3 Raumentwicklung strategisch ausrichten

Als Teil der sich dynamisch entwickelnden Rhein-schiene erscheint eine weitere maßgebliche Entwicklung des rechtsrheinischen Verflechtungsraumes von Köln und seinen Nachbarn vor dem Hintergrund der Lage und Erschließungsgunst sinnvoll.

Die Entwicklungsprognosen für die Kommunen im Raum, die bereits erreichten Belastungsgrenzen der Infrastruktur und die starke Konkurrenz der verschiedenen Raumansprüche erfordern jedoch, sich interkommunal stärker über das WO? (Standorte) WAS? (Profile und Arbeitsteilung) WIE? (Qualitäten und Prinzipien) und gegebenenfalls auch die GRENZEN einer zukünftigen Entwicklung zu verständigen.

Daher sollen Ziele und integrierte Entwicklungsbilder für den Raum formuliert werden, die die zu bewahrenden und für die Zukunft angestrebten Qualitäten beschreiben und dabei helfen zu vermeiden, dass er mittelfristig seine Funktionsfähigkeit und Standortqualitäten einbüßt.

2.4 Gemeinsam aufstellen und positionieren

Der Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans für Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) hat deutlich gemacht, dass von der übergeordneten Planungsebene künftig erhöhte Anforderungen an eine regionale Abstimmung in Bezug auf die Raumentwicklung gestellt werden. Dies gilt vor allem für die weitere siedlungsräumliche Entwicklung, betrifft aber auch den Freiraum, Aspekte des Klimaschutzes etc. Zugleich ruft der LEP NRW die Regionen im Land auf, sich pro-aktiv und im Sinne des Gegenstromprinzips mit Strategien und Konzepten in die Regional- und Landesplanung einzubringen. Für den Regierungsbezirk Köln steht ab 2016 eine umfassende Fortschreibung des Regionalplans an. Vor diesem Hintergrund öffnet sich nun für die Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn ein günstiges Zeitfenster, sich mit strategischen Beiträgen und Projekten in den anlaufenden Regionalplanungsprozess einzubringen. Hinzu kommt, dass auch im Bereich der Förderung eine interkommunale Abstimmung bis hin zur Vorlage gemeinsamer, integrierter Konzepte merklich an Bedeutung zunimmt.

Es ist daher Ziel der Kommunen und Kreise im Kooperationsraum, sich mit Hilfe von Strategien und Konzepten gemeinsam im Hinblick auf künftige Förderangebote und Entwicklungen z.B. in den Bereichen Infrastruktur/Mobilität oder Freiraumentwicklung/Grüne Infrastrukturen aufzustellen.

3 BISHERIGE ARBEITSSCHRITTE

Als Auftakt der regionalen Kooperation hat am 16.12.2013 in Bergisch Gladbach ein Treffen der Dezernenten stattgefunden. In diesem ersten Arbeitsgespräch zeigte sich, dass die Kommunen und Kreise trotz ihrer unterschiedlichen Größe und Struktur vor ähnlichen oder sogar gleichen Herausforderungen stehen. Auf Grundlage der Kurzberichte, Einschätzungen und Positionen aus Sicht der Kommunen und Kreise aus dem Betrachtungsraum wurden folgende gemeinsame Themen identifiziert: Wohnungsbau, Wirtschaftsflächen, Häfen, Mobilität und Verkehr.

Das zweite Arbeitstreffen fand am 02.04.2014 in Leverkusen statt. In diesem Termin wurde unter anderem über die politische Verankerung der regionalen Kooperation gesprochen. Das vorliegende Raumdossier soll als Beratungsgrundlage fungieren, die den Betrachtungsraum, Inhalte, Ziele, die weiteren Arbeitsschritte etc. beschreibt. Auch wurde über mögliche Schwerpunkte und Prioritäten gesprochen. Als zukünftig gemeinsam zu bearbeitende Themenfelder kristallisierten sich Mobilität, Wohnen und Freiraum heraus. In diesen Themenfeldern wurden erste Vorschläge zu konkreten Inhalten und Projekten formuliert.

Um einen Überblick über die Region zu bekommen, fand am 04.09.2014 eine gemeinsame Bereisung des Betrachtungsraumes statt. Von Köln-Deutz führte die Route über Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath, Troisdorf, Niederkassel zurück nach Köln. Während der Busfahrt informierten die Vertreter der Kommunen und Kreise aus dem Betrachtungsraum die anderen Teilnehmer über wichtige Projekte und Bauvorhaben, aber auch über Problemlagen wie Verkehrsengpässe.

Aufbauend auf den Ergebnissen der ersten Treffen und der gemeinsamen Bereisung des Raumes hat am 30.10.2014 in Rösrath eine interkommunale Planungswerkstatt der Verwaltungen stattgefunden, um bestehende Problemlagen, aktuelle Entwicklungen und Entwicklungsabsichten

der beteiligten Kommunen und Kreise im Raum miteinander und im Hinblick auf gemeinsame Kooperationsbedarfe und mögliche Ziele sowie Projekte zu diskutieren.

Dabei wurde bewusst in Kauf genommen, dass die in Vorbereitung und während der Werkstatt zusammengetragenen Aspekte im Hinblick auf ihren

- Inhalt (zwischen Analyse/Problemstellung und Zielaussage),
- Planungsstand (zwischen Entwicklungsabsicht und laufenden Projekten),
- Zeithorizont (zwischen laufender Entwicklung und langfristiger Perspektive),
- Abstimmungsstand und ihre Konsensfähigkeit (zwischen kommunaler Perspektive und gemeinsamer Zielsetzung)
- sehr heterogen sind. Gleichwohl bilden die Ergebnisse die Bandbreite möglicher Entwicklungen im Raum ab und verdeutlichen die gegebene Veränderungsdynamik. Die Ergebnisse der Werkstatt sind in Kapitel 1.3 aufgeführt.

Zwischen den unterschiedlichen Raumansprüchen und den Entwicklungszielen für den Raum bestehen jedoch auch Wechselwirkungen. Daraus ergibt sich die Frage, wie sich der Raum mittel- bis langfristig nachhaltig und qualitativ weiterentwickeln kann. Um einen dahingehenden Zukunftsdialo g führen zu können, ist die Fortsetzung des Werkstattprozesses geplant (s. Kapitel 4). Ziel ist es dabei, konkrete räumliche Zukunftsbilder für den rechtsrheinischen Verflechtungsbereich zu erarbeiten. Zur Finanzierung des weiteren Werkstattprozesses wurde eine Förderskizze beim Land Nordrhein-Westfalen eingereicht. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV NRW) hat eine Förderung des Vorhabens als Modellprojekt im Jahr 2016 in Aussicht gestellt (Stand: August 2015).

4 AUSBLICK/PERSPEKTIVEN

4.1 Schwerpunktt Themen

Die in Kapitel 1 für die weitere Siedlungs- und Freiraumentwicklung sowie den Bereich Infrastrukturentwicklung/Mobilität beschriebenen Rahmenbedingungen und Zukunftsaufgaben bilden Themenschwerpunkte der regionalen Zusammenarbeit im Kooperationsraum und Ansatzpunkte für gemeinsame und übergreifende Projekte.

Im Bereich Landschafts- und Freiraum geht es vor dem Hintergrund des nach wie vor bestehenden Siedlungsdrucks insbesondere um Konzepte zur Sicherung der noch freien Flächen und Bewahrung oder Wiederherstellung ihrer Qualitäten. Dies betrifft Bereiche in Rheinlage mit ihren großen Potenzialen ebenso wie eher unspektakuläre, landwirtschaftlich genutzte Flächen z.B. im Bereich Köln-Porz, Niederkassel und Troisdorf.

Im Bereich Siedlungsflächen steht zum einen die Entwicklung bestehender Wirtschaftsflächen und ggf. mindergenutzter oder z.T. brachgefallener Standorte im Fokus, die gerade im rechtsrheinischen Bereich von besonderer Bedeutung sind und entsprechend ihrer Vielfalt auch für bestimmte Nutzungsschwerpunkte und Branchen zu qualifizieren sind. Dort, wo die Regionalplanung bzw. die kommunale Bauleitplanung noch Reserven aufweist, sind im Rahmen von Gewerbeflächenkonzepten Strategien zu ihrer Mobilisierung zu erarbeiten, z.B. für das gemeinsame Gewerbegebiet Troisdorf/Niederkassel. Zur Qualifizierung der Standorte gehört auch die Verbesserung der Infrastruktur und Logistik.

Zum anderen sind bestehende Quartiere durch die Erarbeitung und Umsetzung integrierter Handlungskonzepte als Wohnstandorte zu stärken, insbesondere unter Berücksichtigung des demographischen Wandels, einer ausgewogenen Sozi-

alstruktur und des Klimawandels. Neue Wohnstandorte, z.B. im Entwicklungsraum Süd, sind konsequent an diesen Anforderungen auszurichten.

Im Bereich Verkehr sind sowohl für die Transitverkehre als auch für die regionalen Verkehre gemeinsame Konzepte zu erarbeiten, auch unter Berücksichtigung von Sonderthemen wie z.B. der Logistik. Aufgrund der starken Verflechtungen kann nur durch eine Stärkung des Umweltverbundes, d.h. je nach Wegelänge ÖPNV/Radverkehr/Fußgängerverkehr, eine zukunftsfähige Infrastruktur erreicht werden. Auch dies kann durch gemeinsame und übergreifende Projekte besser gelingen.

4.2 Werkstattprozess Integrierte Raumbilder

Die Umsetzung interkommunaler Projekte kann nur durch eine Ausrichtung an gemeinsam getragenen Zielbildern für den Raum erfolgreich sein. Entsprechende Ziel- und Zukunftsbilder für einen solchen Stadtraum der Zukunft in einem dialogischen, kooperativen Verfahren zu entwickeln, ist Gegenstand und Zielsetzung des nachfolgend beschriebenen Werkstattprozesses, der im Rahmen der weiteren Kooperation durchgeführt werden soll.

Ziel des Werkstattprozesses ist es, die bisherigen Vorarbeiten in der Kooperation, die sich vor allem auf eine Erfassung von Themen, Herausforderungen und beabsichtigten Entwicklungen im Verflechtungsraum konzentriert haben, zu einer Beschreibung gemeinsamer Entwicklungsziele weiterzuentwickeln und auf dieser Basis Zukunftsbilder für eine raumverträgliche Entwicklung des rechtsrheinischen Kölner Verflechtungsbereiches in einem interdisziplinären, dialogischen Planungsprozess zu erarbeiten. Hierzu soll das Expertenwissen aus Verwaltung und Politik vor Ort mit dem externen Fachwissen interdisziplinärer Planungsteams zusammengebracht werden, um

- gemeinsame Ziele und Prinzipien der räumlichen Entwicklung zu formulieren,
- mögliche Zukunfts-/Zielbilder für den Verflechtungsraum zu erarbeiten,
- Zusammenhänge von Entwicklungen aufzuzeigen, Bedarfe deutlich zu machen und
- Begründungszusammenhänge zu liefern,
- eine Qualitätsdiskussion zum Raum zu führen,
- ein eigenes Profil für den Raum zu entwickeln,
- Vereinbarungen zur weiteren Entwicklung zwischen den Kommunen und Kreisen zu schließen und

- interkommunale Schlüsselprojekte zur weiteren Entwicklung des Raumes zu identifizieren.

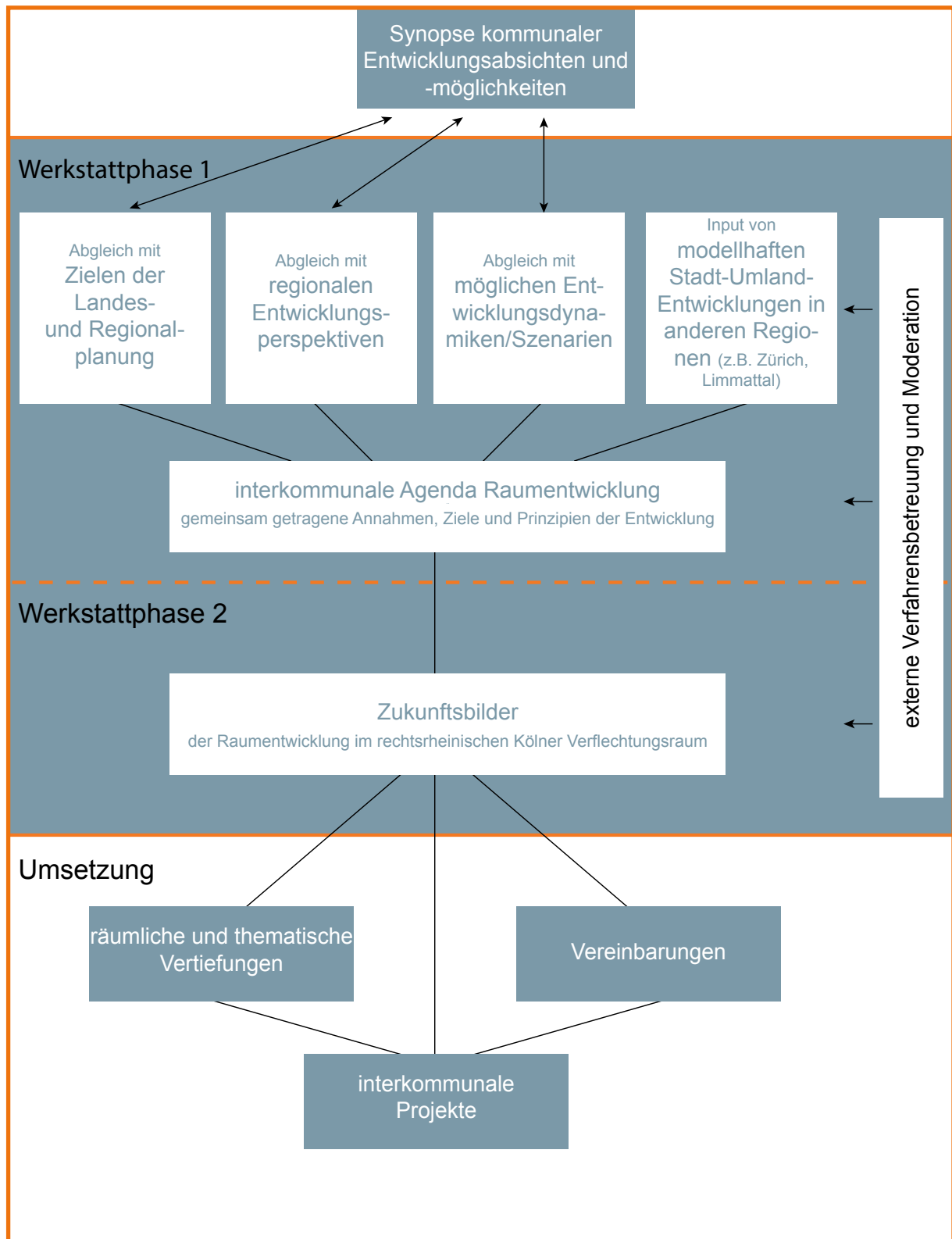
Der Werkstattprozess soll als Modell für die Erarbeitung gemeinsamer interkommunaler Entwicklungsperspektiven in wachsenden Stadt-Umland-Verflechtungsräumen dienen.

Um eine Übertragbarkeit der Erkenntnisse und Ergebnisse auch in andere Regionen zu ermöglichen und zugleich die Schnittstelle zur überkommunalen formellen Planung abzubilden, sollen das MBWSV NRW und die Bezirksregierung Köln als zuständige Regionalplanungsbehörde in den Werkstattprozess aktiv eingebunden werden. Eine geeignete Teilhabe der weiteren Stadt-Umland-Kooperationen und -Gebiete in der Region Köln/Bonn im Sinne des Erfahrungsaustauschs wird angestrebt.

Der vorgeschlagene Werkstattprozess gliedert sich in zwei Phasen:

Phase 1 – Entwicklungsrahmen

Der Prozessschritt dient dem Abgleich der bisher zusammengetragenen Entwicklungsabsichten mit verschiedenen Perspektiven und Sichtweisen auf den Raum (z.B. Ziele der Landes- und Regionalplanung, regionale Raumprofile, mögliche Entwicklungsszenarien). Auch sollen motivierende Beispiele interkommunaler integrierter Raumentwicklung aus anderen Regionen und entsprechende Erfahrungen in die Diskussion eingespeist werden. Der Austausch zwischen den Kommunen und Beteiligten soll im Rahmen eines kompakten 2-tägigen Workshops erfolgen, die Ergebnisse illustrierend festgehalten (zeichnerische Protokolle) und im Nachgang zu einer interkommunalen Agenda für die Raumentwicklung ausformuliert werden. In Weiterentwicklung der bisherigen Arbeitsergebnisse (Entwicklungsabsichten) formuliert die Agenda gemeinsame, interkommunal und mit der übergeordneten formellen Planung abgeglichen konkrete Ziele, Prinzipien und An-



nahmen für den Raum – im Sinne eines offen gehaltenen Entwicklungsrahmens.

Die interkommunale Agenda zur Raumentwicklung bildet für sich genommen schon einen Wert, da sie eine gemeinsame Verständigung über den Raum, die bestehenden interkommunalen und prioritären Entwicklungsaufgaben und sein mögliches Zukunftsprofil im regionalen Gesamtgefüge beinhaltet. Die Agenda schafft zudem die inhaltliche Grundlage für die Entwicklung konkurrierender Zukunftsbilder in Werkstattphase 2.

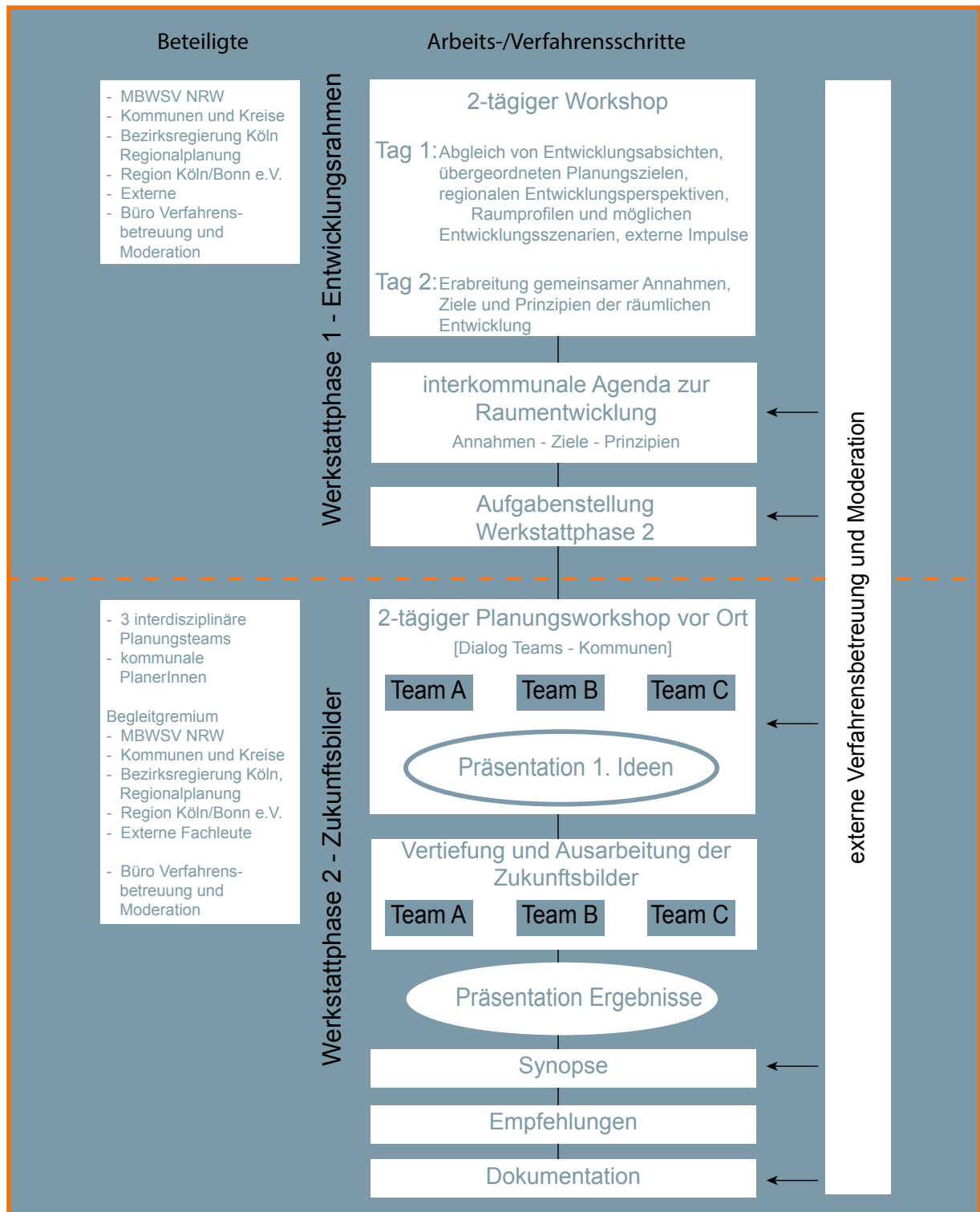
Phase 2 – Zukunftsbilder

Die Phase 2 ist als Planungswerkstatt gedacht. Der Auftaktworkshop vor Ort soll dem intensiven Austausch und gemeinsamen Arbeiten von kommunalen Planern und interdisziplinären Teams/Planungsbüros dienen. Daran schließt sich eine Ausarbeitungsphase der Büros an. Im Sinne einer Ideenkonkurrenz sollen so verschiedene Zukunftsbilder entstehen, die mögliche Entwicklungspfade des Raumes für die Zukunft visualisieren (Bandbreite). Die Synopse stellt die möglichen Zukunftsbilder nebeneinander, arbeitet vor allem Gemeinsamkeiten aber auch unterschiedliche Sichtweisen und Thesen zur Zukunft des Raumes heraus. Hieraus sind dann Empfehlungen für die weitere Entwicklung im Verflechtungsraum und mögliche interkommunale Schlüsselprojekte abzuleiten.

Der Gesamtprozess soll durch ein Begleitgremium aus Vertretern des Landes, der Kommunen und Kreise, der Region und externen Experten der Fachrichtungen Verkehr/Mobilität, Freiraumentwicklung und Stadt-/Regionalentwicklung/Raumpfanung unterstützt werden. Das Begleitgremium nimmt an den Workshops und Präsentationsterminen teil. Es unterstützt Kommunen, Kreise wie Teams bei der Diskussion der Zukunftsbilder. Nach der Abschlusspräsentation hilft das Begleitgremium bei der vergleichenden Auswertung der

Konzepte und spricht Empfehlungen für das weitere Vorgehen in der Kooperation und mögliche interkommunale Schlüsselprojekte aus.

Der Werkstattprozess soll im kommenden Jahr starten und bis spätestens Mitte 2017 abgeschlossen sein. Im Hinblick auf die in Aussicht gestellte Förderung gilt es nun die weiteren Modalitäten und Abläufe mit dem MBWSV NRW abzustimmen.



4.3

Weitere Organisation der Kooperation

Der Region Köln/Bonn e.V. unterstützt die Kommunen und Kreise in der laufenden Startphase durch Organisation, Moderation und inhaltliche Strukturierung der Kooperation. Für eine Verfestigung und zur Umsetzung von konkreten interkommunalen Projekten und Kooperationen bedarf es jedoch einer verbindlichen Organisation der Zusammenarbeit. Hierzu sollen parallel zum angestrebten Werkstattprozess mögliche Modelle geprüft und ein passender Ansatz für die Kooperation entwickelt werden.

5 IMPRESSUM

Herausgeber

Für die Kooperation Köln und
rechtsrheinische Nachbarn:

Region Köln/Bonn e.V.
Rheingasse 11
50676 Köln
Dr. Reimar Molitor I Jens Grisar
T: 0221/925477-40
Mail: grisar@region-koeln-bonn.de
www.region-koeln-bonn.de

Bearbeitung und Redaktion

Stadt Köln:
Ricarda Mauksch, Astrid Schmitz, Thilo Bosse

Stadt Leverkusen:
Dr. Daniel Zerweck, Serena Sikorski

Stadt Bergisch Gladbach:
Stephan Schmickler, Wibke Krause

Stadt Rösrath:
Christoph Herrmann

Stadt Troisdorf:
Helmut Wiesner, Claus Chrispeels, Christiane Schubert

Stadt Niederkassel:
Franz Haverkamp, Daria Plata

Rheinisch-Bergischer Kreis:
Christine Koch, Bernhard Fleischer

Rhein-Sieg-Kreis:
Michael Jaeger, Dr. Mehmet Sarikaya

Region Köln/Bonn e.V.
Jens Grisar

Layout

Dominik Empl - kindervoneden

Fotos und Abbildungen

Titel: Geobasis NRW (ul);
Ralf Schuhmann (mr),
Region/Köln e.V. (alle weiteren)

Vorsatz: Geobasis NRW

S. 5: Region Köln/Bonn e.V.

S. 6: Stadt Bergisch Gladbach/Region Köln/Bonn e.V.

S. 7: Region Köln/Bonn e.V. (l); Philipp Meuser (r)

S. 8: Rheinisch-Bergischer Kreis

S. 9: Geobasis NRW

S. 10: Region Köln/Bonn e.V. (o); Stadt Köln (u)

S. 11: Stadt Köln

S. 12: Volker Dennebier

S. 14: Stadt Köln

S. 15: Region Köln/Bonn e.V. (o); Stadt Leverkusen (u)

S. 16: Ralf Schuhmann

S. 19: Region Köln/Bonn e.V. (o);
Rheinisch-Bergischer Kreis (u)

S. 20: Stadt Bergisch Gladbach

S. 21: M-Real (o); Stadt Bergisch Gladbach (u)

S. 22: Region Köln/Bonn e.V.

S. 23: Region Köln/Bonn e.V. (o);
Rheinisch-Bergischer Kreis (u)

S. 24: Rheinisch-Bergischer Kreis (o);
Region Köln/Bonn e.V. (u)

S. 25: Ralf Schuhmann

S. 26: Region Köln/Bonn e.V. (o); Rhein-Sieg-Kreis (u)

S. 27: Region Köln/Bonn e.V.

S. 28: Ralf Schuhmann

S. 30: Region Köln/Bonn e.V.

S. 31: Region Köln/Bonn e.V. (o); Rhein-Sieg-Kreis (u)

S. 32: Region Köln/Bonn e.V.

S. 33: Region Köln/Bonn e.V.

S. 34: Region Köln/Bonn e.V. (o);
Rheinisch-Bergischer Kreis (u)

S. 35: Rheinisch-Bergischer Kreis

S. 38: Region Köln/Bonn e.V. (o); Rhein-Sieg-Kreis (u)

S. 41: Region Köln/Bonn e.V.

S. 43: Ralf Schuhmann

S. 44: Region Köln/Bonn e.V. (l);
Werkgemeinschaft Freiraum (WGF) Nürnberg (r)

S. 45: Region Köln/Bonn e.V.

S. 47: Region Köln/Bonn e.V.

S. 48: Region Köln/Bonn e.V.

S. 49: Stadt Troisdorf

S. 50: Region Köln/Bonn e.V.

S. 52: Region Köln/Bonn e.V.

S. 53: Region Köln/Bonn e.V. (l); Ralf Schuhmann (r)

S. 54: Region Köln/Bonn e.V.

S. 56: Region Köln/Bonn e.V.

S. 57: Region Köln/Bonn e.V.

S. 60: Region Köln/Bonn e.V.

S. 61: Ralf Schuhmann

S. 68: Region Köln/Bonn e.V.

S. 70: Region Köln/Bonn e.V.