Kooperation Köln & rechtsrheinische Nachbarn

Raumperspektive 2035

Regiebuch

Juli 2018

Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn

Stadt Köln
Stadt Bergisch Gladbach
Stadt Leverkusen
Stadt Niederkassel
Stadt Rösrath
Stadt Troisdorf
Rheinisch-Bergischer Kreis
Rhein-Sieg-Kreis

Partner

Region Köln/Bonn e.V.
Nahverkehr Rheinland
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Konsortialführer

Stadt Leverkusen mit Stephan Schmickler

Planungsteams: Studien zur Raumentwicklung

Team MUST mit Die Drei Landschaftsarchitekten |
www.must.nl/de
Team URBANISTA+ mit Argus Verkehrsplanung und Dr. Markus Nollert |
www.urbanista.de
Team bgmr mit Yellow Z und Initialdesign |
www.bgmr.de

Empfehlungsgremium: Fachliche Beratung

Thomas Abraham (Wohnungsmarkt)
Prof. Andreas Fritzen (Städtebau)
Prof. Dr. Martin Prominski (Landschaftsarchitektur)
Dr. Ulrich Soénius (Wirtschaft)
Prof. Dr. Hartmut Topp (Mobilität)

Prozessgestaltung, Zusammenführung, Konzepte und Regiebuch

Stein+Schultz, Stadt-, Regional- und Freiraumplaner - Ursula Stein, Henrik Schultz
www.steinschultz.de
Cityförster. architecture and urbanism - Oliver Seidel, Tim Mohr
www.cityfoerster.net

Kooperation Köln & rechtsrheinische Nachbarn

Raumperspektive 2035

Regiebuch

Juli 2018

Kreis Borken
Kreis Coesfeld
Kreis Warendorf
Kreis Recklinghausen
Hamm
Kreis Wesel
Gelsen-kirchen
Bottrop
Herne
Ober-hausen
Duis-burg
Kreis Soest
Bochum
Essen
Mülheim a.d.R.
Krefeld
Ennepe-Ruhr-Kreis
Hagen
Kreis Mettmann
Düssel-dorf
Wuppertal
Mön-chen-gladb.
Märkischer Kreis
Rem-scheid
Solingen
Rhein-Kreis Neuss
Rheinisch-Bergischer Kreis
Leverkusen
Oberbergischer Kreis
Kreis Olpe
Bergisch Gladbach
Köln, lrh.
Rhein-Erft-Kreis
Köln, rrh.
Rösrath
Troisdorf
Nieder-kassel
Kreis Düren
Rhein-Sieg-Kreis
Bonn
Kreis Altenkirchen
Kreis Euskirchen
Kreis Neuwied
RHEINLAND-PFALZ
Wester-waldkreis
Kreis Ahrweiler
Gebiet der Region Köln/Bonn
Kooperationsraum
Betrachtungsraum
Verflechtungen in die Region

Überblick

07 Wo wollen wir hin?
Raumperspektive 2035

08 Welche Fragen stellen wir an den Raum?
Raummotiv Verflechtung

10 Warum brauchen wir eine Raumperspektive?
Trends und Hintergründe

12 Wie erreichen wir die Ziele?
Leitgedanken

18 Wie könnte es aussehen?
Studien der Planungsteams

27 Wie gehen wir vor?
Prozess und Strategie

30 Wie, wo und mit wem geht's los?
Schlüsselprojekte, Impulse und Ressourcen

36 Wie starten wir die Schlüssel- und Impulsprojekte?
Projektkooperationen, Instrumente und Ziele

In einem interkommunalen Werkstattprozess wurden integrierte Raumperspektiven und ein strategischer Handlungsrahmen für die Entwicklung des Verflechtungsraums der Stadt Köln und ihrer rechtsrheinischen Nachbarn im Zeithorizont bis 2035 entwickelt. Die Grundlage schuf im Jahr 2014 ein gemeinsames „Raumdossier“ zu den räumlichen Situationen und Herausforderungen. Der Projektaufruf „StadtUmland.NRW“ des Landes Nordrhein-Westfalen in den Jahren 2016/2017 wurde dann genutzt, um die Diskussion konzeptionell auszurichten. Mit dem fachlichen Prozess verzahnt wurden der Austausch und die Vernetzung der politischen Entscheidungsträger aus den beteiligten Kommunen und Kreisen zu gemeinsamen Entwicklungsaufgaben im Raum initiiert.

Beide Säulen des Projektansatzes sollen über das Verfahren StadtUmland.NRW hinaus fortgeführt werden. Das vorliegende „Regiebuch“ stellt neben den konzeptionellen Gedanken die nächsten Schritte und Projekte dar.

Wo wollen wir hin?
Raumperspektive 2035

Neue Einwohnerinnen und Einwohner tun unserer Stadtregion gut: Auch im Jahr 2035 ist Köln mit seinen rechtsrheinischen Nachbarn Teil einer wirtschaftlich erfolgreichen Region, in der es sich gut wirtschaften, arbeiten und leben lässt. Dazu tragen auch die zusätzlichen 100.000 – 200.000 Menschen bei, die in der Stadtregion leben werden. Sie stellen wertvolle Arbeitskraft für die wirtschaftliche Basis der gesamten Region und ermöglichen es – vermittelt über das Steuer- und Finanzsystem – den Kommunen, die Infrastruktur für Verkehr und weitere Daseinsvorsorge vorzuhalten und zu erneuern.

Nah am Arbeitsplatz, nah am Freiraum, nah am Geschehen: Innenentwicklung hat Vorrang vor Außenentwicklung. Siedlungsflächen und Freiräume werden – an den richtigen Orten – dichter an Nutzungen und Erlebnissen. Das ist sinnvoll, um bestehende Infrastruktur gut auszulasten, die Teilhabe Aller an Bildung, Kultur und gesellschaftlichem Leben zu fördern, Wert und Funktion der Freiräume zu erhöhen, leistungsfähige ÖPNV-Angebote zu ermöglichen und Neuversiegelung von Flächen zu minimieren. Besonderes Augenmerk ist – gerade, wenn Flächen intensiv genutzt werden – auf kurze Verbindungen zu gut nutzbaren Freiräumen zu legen.

Mobilität und Stadtentwicklung werden umwelt-, klima- und menschenfreundlicher: Menschen sind zukünftig zu größeren Anteilen als heute mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV unterwegs. Gut platzierte und ausgebaute Schnittstellen erleichtern reibungsloses Umsteigen zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Dies ermöglicht die Entlastung heute chronisch verstopfter Straßen, die Verbesserung der Umweltqualität, wichtige Schritte zum CO2-neutralen Verkehr und mehr gesundheitsfördernde Fortbewegung – insgesamt also mehr Lebensqualität, die mit Wachstum und der Funktion der Stadtregion als Drehscheibe auf der Rheinschiene einhergehen kann.

Multifunktionalität ist das Gebot der Zukunft: Gemischte Quartiere ermöglichen mehr Nähe von Wohnen und Arbeiten, multimodale Verbindungen im Verkehr knüpfen dichte Netze, multifunktionale Knotenpunkte an Haltestellen des ÖV (z.B. unter Nutzung der Baugebietskategorie „urbanes Gebiet“) verkürzen Wege ohne Auto zur Arbeit, zu Dienstleistungen und zum Einkauf – und diese Wege sind schön und auch schnell und damit attraktiv. Der Freiraum in Innen- und Außenbereichen wird in seinen vielfältigen Aufgaben für Natur, Mensch und Umwelt gestärkt. Die Ansprüche an den Raum können – Verständigung und koordiniertes Handeln vorausgesetzt – in einer Stadtregion besser befriedigt werden als in einer Stadt alleine.

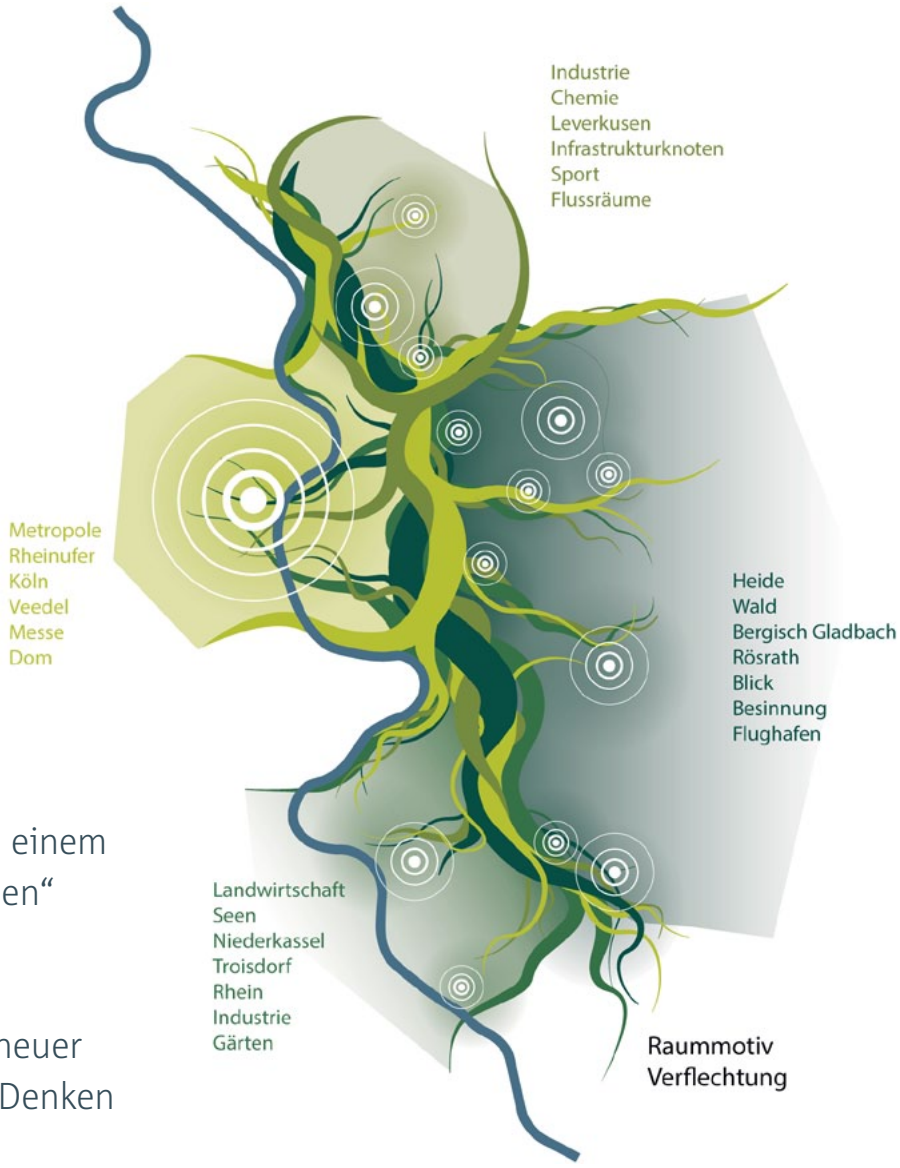
Welche Fragen stellen wir an den Raum?
Raummotiv Verflechtung

Der ganze Kooperationsraum ist ein Verflechtungsraum. Die Stadtregion will untersuchen, wie diese Verflechtung zukünftig kultiviert werden kann.

Das Raummotiv Verflechtung zeigt einen stilisierten Zopf. Dieser liegt östlich des Rheins in der Zone, die u.a. von Infrastrukturen wie der A3, großen Schienenstrecken und dem Flughafen, von alten und neuen Industrie- und Gewerbeflächen, von Wald- und Heidegebieten und kleineren Rheinzuflüssen und nicht zuletzt von Siedlungsflächen geprägt wird. Sie wird auch von den meisten Menschen und Unternehmen der Stadtregion regelmäßig genutzt: als Transitraum, zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Produzieren usw.. Eine bunte Mischung also, die durch Beiträge aus allen Teilräumen und Kommunen der Stadtregion in diesem Raum zusammenkommt. Die unterschiedlich grünen Stränge des Zopfes symbolisieren, dass Köln auch im Umland spürbar und am Rhein auch die Heide zu ahnen ist.

Die Darstellung akzentuiert einen Gedanken, der sich aus mehreren Planteam-Beiträgen und insbesondere dem Entwurf von Urbanista+ speist. Er greift außerdem verschiedene Hinweise aus dem Kooperationsraum auf, wie z.B. die Probleme der Stadtregion mit Flächenknappheit und sich verschlechternder Erreichbarkeit.

Quelle: © Stein + Schulz / Cityförster



Stimmen der externen Berater:

„Das macht neugierig. An so einem Zopf muss man herumforschen“ (Prof. Fritzen)

„Die Zopfidee ist mutig. Ein neuer Blick auf den Raum, der das Denken beflügelt“ (Prof. Prominski)

Fragen für die Raumperspektiven 2035 sind z.B.:

- Wie könnten die Orte der Verflechtung (Magistralen und Zentren) zu besonderen Orten der Identität werden?
- Könnte die Nutzungsdichte von Wohnen und Gewerbe deutlich erhöht und die besondere Lagegunst ausgenutzt werden?
- Könnten Freiräume besser nutzbar und multifunktionaler werden („Verdichtung des Freiraums“) und damit zur Lagequalität beitragen?
- Könnten gewerbliche Nutzungen, die nicht unbedingt im Kölner Zentrum angesiedelt sein müssen, in diesem Raum mit optimaler Anbindung Platz finden? Könnten so die Pendeldistanzen aus und in das „Bergische Rheinland“ und die Belastung der Verkehrstrassen und der Anrainer verringert werden?
- Könnte dadurch die reale Erreichbarkeit des Kölner Zentrums steigen?
- Könnten so Flächen in Köln für Nutzungen frei werden oder sein, die wirklich die Metropole Köln als Standort brauchen?
- Gibt es in der Verflechtungszone Standorte und attraktive Wege, die besonders gut für die Erreichbarkeit mit Pedelecs geeignet sind, und so helfen, den Verkehr CO2-ärmer zu machen?

Das heißt nicht, dass nicht in anderen Teilen der Räume bzw. Kommunen die Nutzungs- und Erlebnisdichten erhöht werden sollen und auch erheblich darüber liegen werden, wie z.B. in der Kernstadt Köln oder in Troisdorf und Bergisch Gladbach. Köln bleibt ohne Zweifel die Kernstadt der Region und wird in dieser Funktion gestärkt. In der ganzen Stadtregion finden die notwendige Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur und die schrittweise Eröffnung von Optionen für die Mobilität 2035 statt.

Die Darstellung illustriert das Zusammenfließen von Qualitäten und Potenzialen. Der Fokus liegt dabei auf der Durchlässigkeit der einzelnen Teilräume, sie bilden nur gemeinsam einen Chancenraum, in dem die Teilräume sich produktiv verschränken. Beispielsweise kann es von so einem Chancenraum aus neue multimodale Rad- und Fußwege zum Freiraum und zum Rhein im Südraum geben. Das Raummotiv Verflechtung ist eine Behauptung und wirft Fragen auf. Es ist Untersuchungsauftrag.

Warum brauchen wir eine Raumperspektive?
Trends und Hintergründe

Die Stadtregion ist ein Wachstumsraum mit hohem Siedlungsdruck und Flächenkonkurrenzen aufgrund hoher Wohnungsnachfrage und starker Wirtschaftsentwicklung.

- Der Siedlungsraum weist ein enges Nebeneinander von verdichteten Innenstädten, zwischenstädtischen Bereichen, ländlichen Strukturen, begehrten Wohnlagen und historischen Siedlungen auf.
- Historisch gewachsene und bis heute zum Teil (inter-) national bedeutsame große Gewerbe- und Industrieareale prägen den Raum und sind eine wichtige Basis für die Wirtschaft.
- Gleichzeitig zeigt sich der Strukturwandel von Wirtschaft und Gesellschaft auch in der Transformation von Teilräumen.
- Die Bedeutung als (inter)nationaler Verkehrsknoten und Transitraum mit dem Flughafen Köln/Bonn, einem dichten Straßennetz, Schienentrassen und Häfen etc. nimmt zu.
- Es sind stark ausgeprägte regionale Verflechtungen in den Bereichen Verkehr, Handel und Versorgung, Freizeit und Naherholung sowie auf dem Immobilienmarkt festzustellen.
- Die Stadtregion integriert große Freizeit- und Naherholungsräume mit naturräumlich wertvollen, geschützten Kulturlandschaften und außergewöhnlichen Lagen am Rhein.

Darüber hinaus sind Trends in zentralen raumwirksamen Bereichen erkennbar, die die Antworten auf die Herausforderungen beeinflussen werden. Die Themen „Wohnen 2035“ und „Mobilität 2035“ wurden im Rahmen des kommunalpolitischen Austauschs am 15.02.2017 behandelt. Sie werden hier in Worten der Referenten wiedergegeben:

Wohnen 2035 – Themen der Zukunftsforscherin Doris Sibum:

- Aufstocken statt Ausdehnen
- Urbanisierung und die Vielfalt städtischer Lebensstile > vielfältige und multifunktionale Raumnutzungen
- Regionale Konnektivität – Infrastruktur ist ein Muss
- Die digitale, smarte Welt verändert Leben und Wohnen

Mobilität und Verkehr 2035 – Themen des Mobilitätsforschers Prof. Dr. Hartmut Topp

- Mobilität 4.0 ist bunt: automatisch mobil - virtuell mobil - elektrisch mobil - autoteilend mobil - multimodal mobil - aktiv mobil
- Mit Pedelec steigt die Reichweite im Alltagsverkehr von 7-8 km auf 20-25 km (zum Vergleich: Bergisch Gladbach bis Köln-Messe: 12,7 km)
- Car-Sharing und die verstärkte Nutzung von ÖV und Fahrrad sind gekoppelt.
- Physische und virtuelle Mobilität wachsen zusammen – virtuelle Mobilität löst nicht die Mobilitätsprobleme, aber hilft dabei.
- Das Auto wechselt seine Rolle: Autoleihsysteme, Shared Space, mit Elektro-Roboter-Autos autonom fahren, Auto nutzen statt besitzen.
- Eine neue Mobilitätskultur zeichnet sich ab: Bewegung ist Lifestyle, Radfahren hält fit, Fußgänger erzeugen Urbanität.

Arbeit und Wirtschaft 2035

Trends:

- Mehr kundendefinierte Maßproduktion
- „Industrie 4.0“ verlangt differenzierte, produktionsintegrierte Lieferlogistik
- Zunahme von Kurier-, Express-, Paket-, und Lieferdiensten
- Mehr wissensbasierte, teilweise standortunabhängige Wertschöpfung
- Stärkere Orientierung an den Präferenzen qualifizierter Mitarbeiter (z.B. Home-Office, Arbeitsumfeld)
- Smart Home und vernetztes Arbeiten brauchen ortsnahen Service

Mögliche Konsequenzen:

- Mehr „stapelbare“ Wirtschaftstätigkeiten ohne großen Materialdurchsatz und mehr hochqualifizierte, empfindliche Produktionsweisen, die schwer stapelbar sind
- Arbeitsumfeld gewinnt an Bedeutung: Gesundheitsfördernde Gestaltung von Arbeitsweg und Pausen als Teil eines selbstoptimierenden Lebensstils qualifizierter Arbeitskräfte
- Home-Office-Tage senken das Verkehrsaufkommen in Spitzenzeiten
- Standorte und Erweiterungsflächen für das örtliche Handwerk und die Großindustrie müssen gesichert werden
- Belastbare Prognosen für die räumlichen Auswirkungen der Zukunftstrends bei Wirtschaft und Arbeit in der Stadtregion Köln liegen nicht vor. Neue Entwicklungen sollten in räumlichen Experimenten getestet werden, wenn sie sich zeigen, damit die Stadtregion hier frühzeitig Erfahrungen sammeln kann.

Den aktuellen Bedarf an zusätzlichen Gewerbeflächen schätzt das Institut für Stadtbauwesen der RWTH Aachen in einer Studie aus dem Jahr 2012 auf 877 Hektar für die Städte Köln und Leverkusen und 605 Hektar für den Rheinisch-Bergischen Kreis und Rhein-Sieg-Kreis, hier jeweils den Gesamtraum. Belastbare Prognosen für die räumlichen Auswirkungen der Zukunftstrends bei Wirtschaft und Arbeit in unserer Stadtregion liegen nicht vor. Vorläufig ist deshalb die Wirkung auf die Raumentwicklung nicht klar zu erkennen. Neue Entwicklungen sollten in räumlichen Experimenten getestet werden, wenn sie sich zeigen, damit die Stadtregion hier frühzeitig Erfahrungen sammeln und die Entwicklungen aktiv bei der Umsetzung eines gemeinsamen Siedlungs-, Freiraum- und Mobilitätskonzeptes gestalten kann.

Klimawandel und Nachhaltigkeit

Im Verbund mit dem Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn wird eine regionale Klimawandelvorsorgestrategie erarbeitet. Sie untersucht die regionalklimatische Situation und ihre voraussichtliche Entwicklung, identifiziert von extremen Wetterereignissen gefährdete und besonders empfindliche Bereiche bzw. Raumtypen und gibt Empfehlungen für Anpassungsstrategien und Konsequenzen für die Raumplanung. Mit einem breit angelegten Dialog- und Arbeitsprozess auch auf teilregionaler Ebene soll die systematische Analyse mit den vielfältigen lokalen oder sektoralen Ansätzen verknüpft werden. Das hier vorgeschlagene Schlüsselprojekt „Integriertes Siedlungs-, Freiraum und Mobilitätsentwicklungskonzept“ wird diese Erkenntnisse berücksichtigen.

Wie erreichen wir die Ziele?
Leitgedanken

Kooperation auf Augenhöhe

Den stadtregionalen Akteuren ist klar, dass nur mit einer Kooperation auf Augenhöhe das gemeinsame Ziel einer ausgewogenen, nachhaltigen Siedlungsentwicklung erreicht werden kann. Dazu gehört, dass staatlich geförderter Wohnraum nicht nur in Köln, sondern in der gesamten Region realisiert wird und dass die Lasten des Umbau-Prozesses, die es in einer Stadtregion immer gibt, auf allen Schultern verteilt werden. Von den vielen Vorteilen, die sich auf einem „Fitmachen“ des Wohnungsbestandes und einer Verbesserung der Versorgung mit sozialen und verkehrlichen Infrastrukturen und Freiräumen ergeben, sollen alle profitieren. Das bedeutet jedoch nicht, dass Alle, Großstadt wie Umlandkommune, das Gleiche tun. Vielmehr geht es darum, die jeweiligen Stärken der Partner herauszuarbeiten und diese zum Wohle der gesamten Region weiterzuentwickeln. So kann Köln rechtsrheinisch Vorreiter bei der nachhaltigen Raumentwicklung sein und zum Taktgeber der Metropolregion Rheinland werden.

Struktureller Rahmen plus Offenheit für Neues

Um den räumlichen Wandel in einer derart stark wachsenden Stadtregion zu gestalten, braucht es ein Wechselspiel aus Rahmensetzungen und Offenheit für innovative, unvorhersehbare Entwicklungen in den Bereichen Verkehrsplanung, Siedlungsentwicklung und Freiraumqualifizierung. Gute Wege für Pedelecs, Wohnhäuser, die Energie produzieren und mit freiem WLAN ausgestattete öffentliche Grünräume müssen in den Rahmensetzungen der Strukturpläne Platz haben und sich einpassen können. Ein Leitgedanke der stadtregionalen Arbeit ist deshalb „Das eine tun und das andere möglich machen. Solide Grundstrukturen plus Experimente mit neuen Technologien.“

Dreifache Innenentwicklung

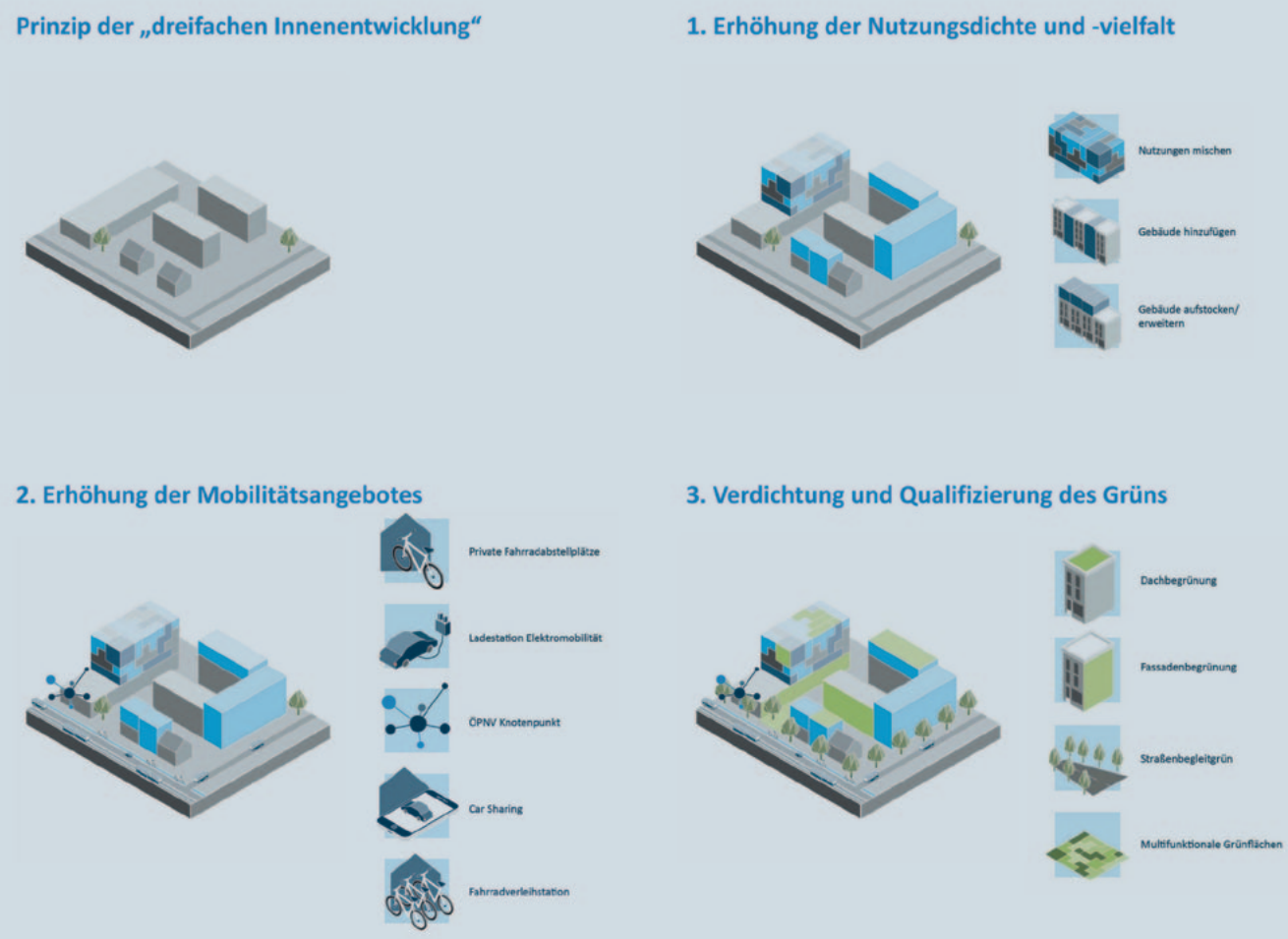
Den Kommunen im rechtsrheinischen Verflechtungsraum stehen nur noch geringe räumliche Entwicklungspotenziale zur Verfügung. Angesichts der ökologischen, sozialen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Folgen der anhaltenden Siedlungsentwicklung im Außenbereich (Verlust von ökologischen Funktionen und Erholungsräumen, Infrastrukturkosten etc.) ist die Notwendigkeit, flächensparend zu planen und zu bauen, unbestritten. Der Fokus des Wachstums muss daher vor allem auf eine Innenentwicklung und auf eine qualifizierende Nachverdichtung des vorhandenen Siedlungsbestandes gelegt werden. Die Nutzung von Brachflächen (Flächenrecycling) stellt dabei ein wesentliches Handlungsfeld dar. Darüber hinaus werden weitere Nachverdichtungs- und Entwicklungspotenziale in folgenden Gebieten gesehen:

- Untergenutzte Misch- und Gewerbegebiete mit Entwicklungspotenzialen für „Urbane Gebiete“ gemäß der neuen Baunutzungsverordnung (BauNVO),
- Siedlungen der Nachkriegszeit (Mehr- und Einfamilienhaussiedlungen mit niedriger Bebauungsdichte) und oft schlecht nutzbaren Grünflächen sowie
- Stadtränder in integrierten, gut an den ÖPNV angebundenen Lagen.

Eine zentrale Herausforderung besteht darin, die identifizierten Flächenreserven im Siedlungsbestand nicht nur baulich, sondern auch mit Blick auf urbanes Grün und auf die Mobilitätsinfrastruktur zu entwickeln. Eine solche „dreifache Innenentwicklung“ (vgl. MUST) umfasst:

- Erhöhung der Nutzungsvielfalt und der (baulichen) Nutzungsdichte, also mehr Menschen und vielseitige Nutzungen auf derselben Fläche,
- Schaffen von mehr nutzbarem Grün (Parks, Dachgärten, Sportflächen) und Qualifizierung vorhandener Grün- und Freiflächen sowie
- Erhöhung des Mobilitätsangebotes und Bündelung von Verkehrsmitteln.

Dabei gilt es, eine große Auswahl an potenziellen Wohn- und Arbeitsstandorten für verschiedene Bevölkerungsgruppen und Unternehmen zu entwickeln. In diesem Zusammenhang ist von entscheidender Bedeutung, dass die Funktionen Arbeiten und Wohnen nicht einseitig auf Stadt und Umland ausgerichtet, sondern auf die gesamte Region verteilt sind. Dies gibt der Bevölkerung die Möglichkeit, den konkreten Wohnstandort nach den eigenen Präferenzen unter einer Vielzahl von Alternativen in kürzerer Pendeldistanz zum Arbeitsort auszuwählen (vgl. MUST).



Quelle: © MUST

Vernetzung und Entflechtung

Das bestehende Verkehrsnetz in der Region ist schon heute an seinen Belastungsgrenzen angelangt. Mit dem Bevölkerungsanstieg werden mehr Menschen mobil sein. Es wird darum gehen, alle Verkehrsmittel (Auto, ÖPNV, Rad, zu Fuß) besser zu vernetzen. Dabei geht es um die Förderung von Multimodalität durch kombinierte Systeme und Bündelung von Verkehrsmitteln an Mobilitätsstationen) und den Ausbau eines leistungsfähigen Radwegenetzes im gesamten Verflechtungsraum. Zudem stellt sich die Frage, ob der „Zopf“ im Verflechtungsraum Handlungsraum für innovative multimodale tangentiale Alternativen sein kann.

Neue Mobilitätskonzepte oder autonomes Fahren, vernetzende, komfortable E-Bike-Strecken müssen antizipiert werden. Die Punkte, an denen diese Angebote nutzbar sind und sich (optimalerweise) treffen, gilt es zu gestalten.

Die Frage ob eine Entflechtung des überregionalen Transit- und des Regionalverkehrs für die gesamte Region sinnvoll ist, soll sowohl aktiv ins Agglomerationskonzept der Region Köln/ Bonn als auch in die Diskussionen im Kontext „Metropolregion Rheinland“ eingebracht werden. Der Planung einer neuen Rheinbrücke mit Schiene, Straße und Fahrradweg soll das vorgeschlagene Mobilitäts- und Siedlungskonzept nicht im Wege stehen.

MUST hat auf Basis einer Luftbildrecherche mögliche Potenziale für Siedlungserweiterung und Nachverdichtung markiert. Einige dieser Potenziale liegen in Bereichen, die erst noch mit dem ÖPNV erschlossen werden müssen.

Diese erste Annäherung soll im Schlüsselprojekt 1 „Integriertes Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzept“ überprüft und weiterentwickelt werden. Die Tabelle zeigt wichtige Verkehrsprojekte im Verflechtungsraum.

Quelle: © MUST

Die vorrangigen Ausbaumaßnahmen für den Verkehr in der Stadtregion

Neubaumaßnahmen Stadtbahn

1. Neue Stadtbahn Kölnmesse – Köln-Flittard – Leverkusen-Chempark – Leverkusen-Mitte – Leverkusen-Küppersteg – Leverkusen-Opladen
2. Stadtbahn Leverkusen-Schlebusch – Leverkusen Klinikum (Verlängerung Linie 4)
3. Stadtbahn Bensberg – Kürten (Verlängerung Linie 1)
4. Stadtbahn Porz-Zündorf – Ranzeler Straße (Verlängerung Linie 7)
5. Stadtbahn Köln-Godorf – Niederkassel – Bonn (Verlängerung der Linie 17 als rechtsrheinische Rheinuferbahn)
6. Stadtbahn Troisdorf-Bonn (Abzweig von der rechtsrheinischen Rheinuferbahn)

Neubaumaßnahmen Radverkehr

1. Troisdorf – Köln-Porz – Köln-Deutz
2. Niederkassel – Köln-Porz – Köln-Deutz
3. Troisdorf – Lohmar – Rösrath – Bergisch Gladbach
4. Köln-Mülheim – Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach
5. Köln-Deutz – Köln-Mülheim – Leverkusen-Wiesdorf
6. Köln-Deutz – Köln-Rösrath
7. Köln-Deutz – Köln-Merheim – Bergisch Gladbach-Refrath – Bergisch Gladbach – Bensberg – Overath
8. Leverkusen-Schlebusch – Bergisch Gladbach-Schildgen – Bergisch Gladbach-Hebborn – Kürten

Neubaumaßnahmen Straßenverkehr

1. L332n: Ortsumgehung Troisdorf Sieglar/Eschmar (1.+2. Bauabschnitt)
2. Stadt Leverkusen: Neubau Erschließung Neue Bahnstadt Opladen
3. L269n: Ortsumgehung Niederkassel Mondorf/Rheidt
4. A553: Neubau Köln-Godorf – Köln-Lind/Troisdorf
5. L286: OU Bergisch Gladbach/Refrath
6. L274n: Neubau Köln-Zündorf/Niederkassel/Troisdorf

Stärkung des Freiraumsystems

Ein gutes Siedlungs- und Infrastruktursystem braucht starke Freiräume, die den unterschiedlichen Anforderungen (Erholung, Sport, Kalt- und Frischluftversorgung, Natur- und Landschaftsschutz etc.) in einem wachsenden Agglomerationsraum gerecht werden. Dabei geht es darum, Freiraum und Siedlung zusammen zu entwickeln, Verbindungen zu stärken und neue grüne Orte der Identifikation zu schaffen. Es wird zu prüfen sein, wo diese Orte im Verflechtungsraum liegen und wie ihre Beziehung zum Zopf hergestellt werden kann. Die Zwischenlandschaften an den Berührungspunkten von Gewerbegebieten, Schulen, großen Straßen, Wohnsiedlungen, Kleingärten etc. gilt es zu gestalten. Die Themen Wasser und Bewegung in der Landschaft spielen eine entscheidende Rolle für den Erholungswert der Landschaften.

Damit ist die Entwicklung des Freiraumsystems ganz im Sinne der Freiraumperspektive Rheinschiene von WGF Landschaft, das für die gesamte Rheinschiene eine Stärkung und Vernetzung der Freiräume und Kulturlandschaften vorschlägt.

Freiraumperspektive
Rheinschiene

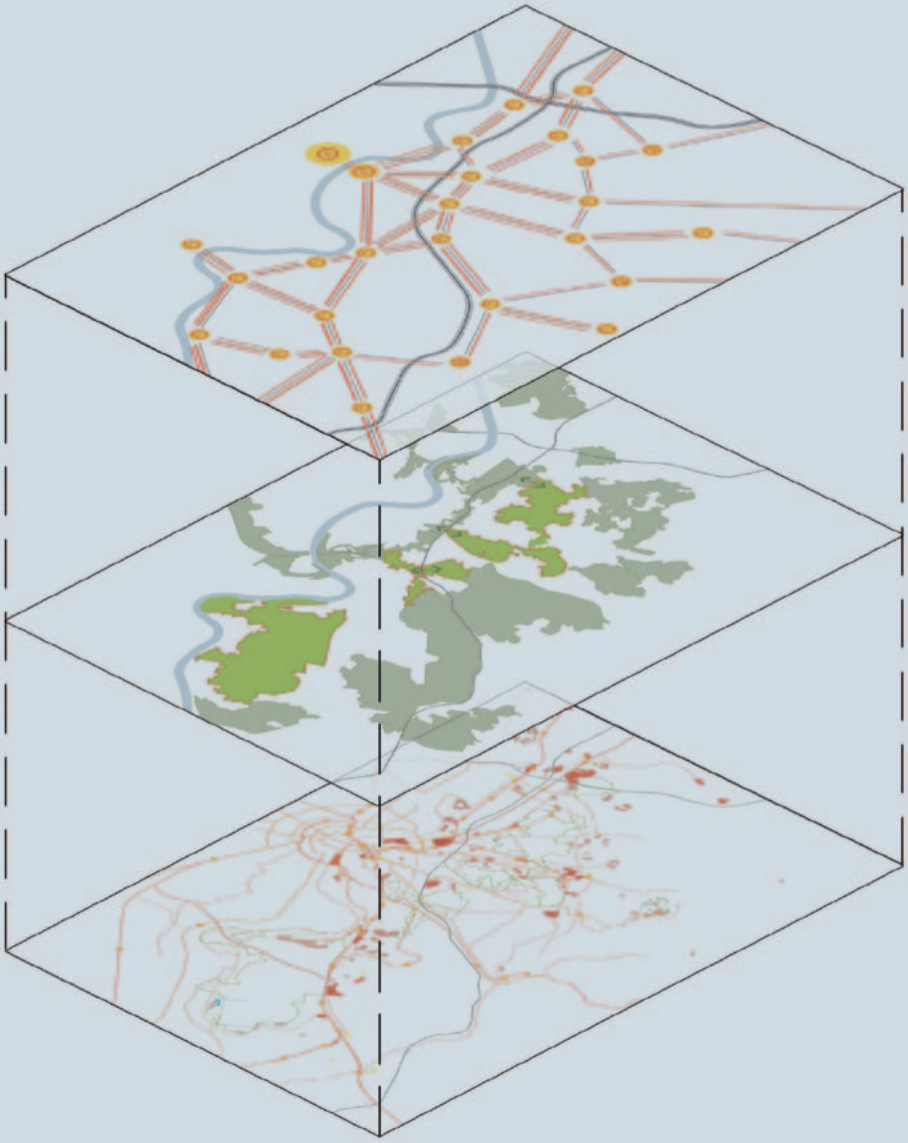
Quelle: WGF Landschaft

Fachliche Integration

Fachliche Integration bedeutet eine konsequente Abstimmung und Vernetzung der Siedlungs- Verkehrs- und Freiraumentwicklung. Das heißt beispielsweise, dass neue Flächen erst dann bebaut werden dürfen, wenn es ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot existiert. Als Grundlage für dieses Prinzip ist eine qualifizierte Analyse der Entwicklungspotenziale im Bestand erforderlich.

Ein Raumtyp, an dem eine fachliche Integration besonders wichtig ist, sind Siedlungsränder. Die Ränder sind die Räume, in denen sich rechtsrheinische Qualität entscheidet (vgl. bgmr). In funktionalen und räumlichen Gemengelagen stellen die Ränder eine besondere Herausforderung dar, weil diese Übergangsbereiche bislang wenig beachtet, bedacht und gepflegt sind. Gemeint sind beispielsweise die Ränder zwischen den Kommunen, zwischen unterschiedlichen Nutzungen, zwischen Siedlung und offener Landschaft oder entlang von Infrastrukturbändern. Häufig sind es Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Nutzungen und Zuständigkeiten (vgl. bgmr).

Prinzip Fachliche Integration



Quelle: © MUST

Ein weiterer Raumtyp, an dem eine fachliche Integration besonders wichtig ist, sind Verkehrsknotenpunkte. Der Mobilitätsmarkt steht vor großen Umbrüchen und der rechtsrheinische Raum sollte darauf reagieren (vgl. Impuls Prof. Topp). Vor allem in den urbanen und suburbanen Räumen werden sich künftig mehr Anbieter mit ganz unterschiedlichen Geschäftsmodellen darum bemühen, die Menschen von A nach B zu befördern. Der rechtsrheinische Raum sollte sich für einen maßgeschneiderten Ausbau der Mobilitätssysteme zu Nutze machen. Neue Mobilitätskonzepte wie Bikesharing, Rideselling oder autonomes Fahren, vernetzende, komfortable E-Bike-Strecken müssen für den gesamten Verflechtungsraum antizipiert werden. Die Punkte, an denen diese Angebote nutzbar sind und sich (optimalerweise) treffen, gilt es zu gestalten (vgl. bgmr).

Aufgabe der Planungsteams im Werkstattprozess war es, Wesensmerkmale und Profile des Gesamtraums und seiner Teilräume herauszuarbeiten, einen zukunftsfähigen strukturellen Rahmen für die weitere Entwicklung des Raums bis 2035 zu entwerfen, Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Quartiere aufzuzeigen, neue Siedlungs- und Nachbarschaftstypologien in einer wachsenden Stadtlandschaft zu zeigen und qualitätsvolle Zukunftsbilder für die weitere Entwicklung zu zeichnen.

Wie könnte es aussehen?
Studien der Planungsteams

Die in kurzer Zeit entstandenen Arbeiten der Planungsteams zeigen mutige Perspektiven für den Kooperationsraum auf. Sie sind keine im Detail geprüften Konzepte oder Projektfahrpläne, die 1:1 umgesetzt werden können und sie sind auch keine Alternative zu formalen Regional- oder Bauleitplänen. Vielmehr formulieren sie an Beispielen konkretisierte Thesen, Fragestellungen und Ideen, mit denen sich die Stadtregion in den nächsten Jahren befassen sollte. Um die Ideen anschaulich und nachvollziehbar darstellen zu können, sind sie oft verortet und zeigen Ideen zur Mischung von Wohnen und Gewerbe, zum Umbau der Verkehrsinfrastruktur und zur Qualifizierung des Freiraums, die in den Augen der Orts-Experten selbst für 2035 in Teilen unrealistisch erscheinen.

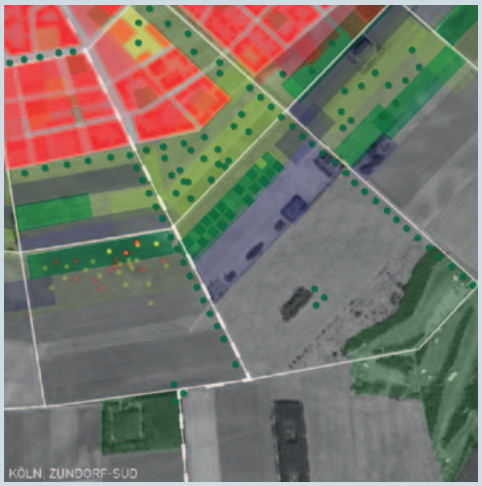
Bei aller konzeptionellen Vielfalt zeigen sich gemeinsame Linien in den Aussagen und skizzierten Ideen der Planungsteams. Sie zeigen in den Vertiefungen auf, wie Verkehrsinfrastrukturen, Siedlungen und ein gutes Freiraumnetz zusammen entwickelt werden können. Alle Büros nennen zudem die Nachverdichtung als zentrales Instrument des nachhaltigen Umbaus der Stadtregion.

Beim Radverkehr und Schienenausbau sind die Studien ganz im Sinne der formulierten stadtregionalen Ziele. Eine deutlich andere Bewertung gibt es beim Thema „Umgehungsstraßen“: Besonders vom Team bgmr werden die aktuellen Planungen im Südraum, die bisher eine anbaufreie Umgehungsstraße vorsieht, in Frage gestellt. Sie stünden einer synergetischen Entwicklung von Siedlungsraum und offener Landschaft entgegen. Zu den Bildern eine generell gültige Vorbemerkung: Die Studien der Planungsbüros sind keine abgestimmten Planungsvorschläge, sondern sind Ideen und sollen Anregungen für weitere Diskussion geben.

bgmr

bgmr konstatieren „Suburbia wird Stadt“ und sehen die Notwendigkeit, ein neues Verständnis urbaner Dichte und Mischung zu erzielen. Leitidee ist der „synchronisierte Eigensinn“, der den Interessen in den unterschiedlichen Teilräumen Raum lässt und doch eine konzertierte Entwicklung möglich macht. Schlüssel zur nachhaltigen Weiterentwicklung der Stadtregion sind die Mobilitätssysteme, die das Team radikal neu denkt – und zwar als flexible, multimodale Direktwege zu Knotenpunkten einer 30-Minuten-Stadt (incl. Ridesharing, autonomes Fahren, vernetzende, komfortable E-Bike-Strecken für Stadt und ländliche Räume). Außerdem sollen weite Landschaft, Kerne und die großen Magistralen zu Orten der Identität der Stadtregion entwickelt werden. Beim Umbau liegt der Fokus auf den Rändern („Membranen“), in denen sich aus Sicht des Teams rechtsrheinische Qualität entscheidet. Das Team zeigt Konzepte und Bilder des Gelingens für unterschiedliche Raumtypen: Siedlungsränder, urbane Gewerbestandorte und Fachmärkte, die offene Landschaft sowie Räume der Mobilität und Verknüpfung einschließlich der Magistralen. Vertiefungen liegen für den Südraum vor.

Zwischenräume gestalten: Randstadt und Landstadt



Erläuterung bgmr
„Randstadt Zündorf: Anbaufreie Randstraßen (wie bisher geplant) müssen zwingend zu Stadtstraßen in Mittellage transformiert werden. Die neue Stadterweiterung erfolgt in Zündorf entlang und an der neuen Stadtstraße. Der Siedlungsraum wird als Randstadt mit klarer Zonierung gegliedert, Straße wird zur urbanen, verdichteten Mitte. Der Abschluss zur Landschaft wird mit einem Randpark definiert."

Erläuterung bgmr
„Landstadt Niederkassel: Das Beispiel Niederkassel zeigt hingegen eine Randausbildung, die neue Siedlungs- und vorhandene Freiraumstrukturen räumlich und funktional eng miteinander verweben und in eine hybride Stadt-Land-Situation überführen. Stadt und Landschaft werden über grüne Bausteine verflochten, Stadt und Land werden miteinander verknüpft. Schwerelinie der urbanen Verdichtung ist auch hier die neue Stadtstraße. Stadt, Verkehr und Landschaft werden nicht nebeneinander, sondern aufeinander bezogen und kooperativ zusammengeführt. Stadtrand und Landschaftsrand werden verknüpft. Sie sind eine Membran, die einen Urbanisierungsprozess mit hohen baulichen Dichten, Nutzungsmischungen mit dem Ziel einer maximalen Durchlässigkeit aufnimmt. (Zitat bgmr)

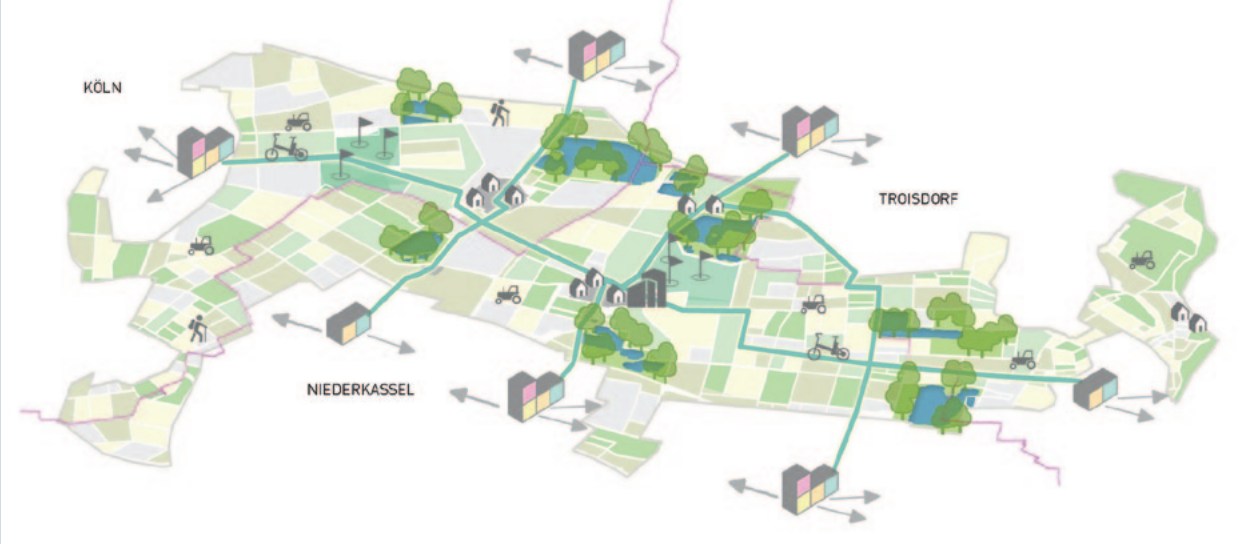
Knoten und Zentren verdichten und mischen: Zukunft Arbeit und Lebendige Zentren

Erläuterung bgmr
„Zukunft Arbeit - Gewerbetransformation als Chance für neue Kerne. Großlogistik und Großindustrie sind wegen zahlreicher Bedingungen (Schwerlastverkehr, Immissionen, Abstandsregelungen und Zäune) wenig stadtverträglich. Sie bilden kaum integrierbare Enklaven, innere Ränder und räumliche Barrieren im Regioraum aus. (...) Die Diskussion über urbane Manufakturen verweist auf den Strukturwandel des produzierenden Sektors, wodurch neue urbane Mischungen möglich werden. Wenn ein Standort wie Evonik eine Neuausrichtung erfahren kann, sollte diese Chance genutzt werden. Statt einer neuen großindustriellen oder Logistiknutzung (Hafen!) kann ein breit aufgestellter, kleinteilig gemischter Arbeitsstandort als integrierter Stadtbaustein entwickelt werden. Über Wege, Promenaden und Nutzungen wird dieser vernetzt. Der ehemals „blinde Fleck" am Rand wird umcodiert zu einem neuen Kern im Gefüge – ein neues Stadtquartier am Wasser."

Erläuterung bgmr
„Lebendige Zentren - Urbane Fachmärkte: In einer wachsenden Region sind extensiv bebaute, monofunktionale Gewerbegebiete Flächenverschwender. Insbesondere die eingeschossigen Typenbauten von Fachmärkten hinter ebenerdigen Stellplatzanlagen bilden innere Ränder, sind wenig urban und erzeugen Verkehr. Ob in Fachmarktagglomerationen wie Troisdorf und Urbach oder auch an den vielen kleinteiligen Standorten, das Potential der Urbanisierung ist erheblich. Die Strategie ist Stapelung, höhere Dichte und Nutzungsmischung. Immerhin können bis zu 100 Wohneinheiten auf einem durchschnittlichen Discounter gebaut werden. Durch das ausloten von Nutzungsmischungen (>> Urbane Gebiete) können neue zentrale Anker im Regioraum entstehen. Es bedarf jedoch immer einer interkommunalen Vereinbarung, damit die Region diese Strategie gemeinsam fährt. So können die Städte nicht von den Fachmarktketten und Discountern gegeneinander ausgespielt werden. Individualität, kommunale Planungshoheit und Eigensinn werden so synchronisiert."

Quelle: © bgmr

Das Weite Land gestalten: Neue Wege, attraktive Ziele

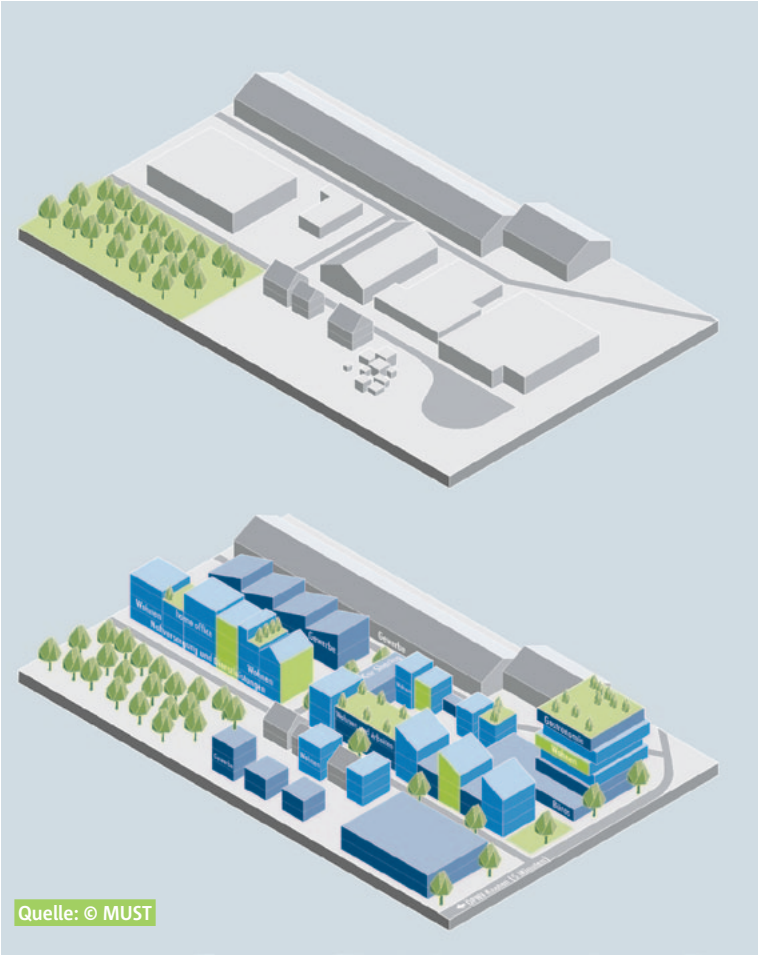


Erläuterung bgmr:
„Weites Land - Landschaft als Anker der Identität: Abgestimmte Konzepte, die die Ränder der Kommunen in die „Mitte“ rücken, sind bisher keine Praxis. Wir plädieren dafür, dass interkommunale Planungskonzepte für die gemeinsame Profilierung der „weiten Landschaften“ aufgestellt werden. Stadtwachstum sollte in der Region im Sinne der Nachhaltigkeit zwingend mit Landschaftsqualifizierung verknüpft werden. (...) Unser Vorschlag: ein einladendes Wegenetz, das gleichzeitig die E-Verkehre aufnimmt und punktuelle Stationen mit Nutzungsangeboten bietet. Dieses Netz-Stationen-Konzept an den Rändern der einzelnen Städte wird damit zur gemeinsamen Mitte. Dies muss interkommunal geplant und realisiert werden, damit es ein gemeinsamer Identitätsraum wird.(...) Wir schlagen vor, die Ziele des alltäglichen Lebens näher an die Menschen zu rücken. So lassen sich Verkehre vermeiden. Dafür müssen die weitestgehend monofunktional auf Mobilitätsbewältigung ausgerichteten Knoten durch CoWorking, Makerspace, Boardinghäuser und soziale Orte - aber auch durch Lagerräume und Lieferpunkte, die den logistischen Ansprüchen einer digital orientierten Gesellschaft genügen und die wohnortnah liegen, ergänzt werden. Wir meinen, dass die Zukunft des rechtsrheinischen Raums in einer maximalen Vernetzung und in einer radikalen Unterstützung von Direktverkehren liegt. (...) Die Reorganisation der Zubringerverkehre zu den existierenden Verbindungen im Betrachtungsraum sollte im Fokus aller Mobilitätsüberlegungen im rechtsrheinischen Raum stehen. E-Bike und Bike-Sharingkonzepte lassen sich bereits heute einfach koordinieren. Der Zugang zu den existierenden Bahnstationen im südlichen Vertiefungsraum liegt bei direkter Erschließung durch das ‚Weite Land‘ mit E-Bikes bei ca. 12 Minuten.“

Quelle: © bgmr

MUST

MUST setzt einen besonderen Schwerpunkt auf Strategien der konsequenten Nachverdichtung an den ÖPNV-Knotenpunkten. Grundlage ist eine integrierte Betrachtung der Verkehrs-, Freiraum- und Siedlungsentwicklung. MUST schlägt dazu vor, die Multimodalität, den Ausbau des Radschnellwegnetzes und die Entflechtung des überregionalen Transit- und Regionalverkehrs voranzutreiben. Außerdem sollen das Freiraumsystem gestärkt und stadtregionale Landschafträume zu Alleskönnern weiterentwickelt werden. Herzstück des strategischen Vorgehens ist die dreifache Innenentwicklung, die vorsieht, a) die Nutzungsvielfalt und die bauliche Dichte zu erhöhen, b) mehr Mobilität anzubieten sowie c) mehr und besser nutzbares Grün auf Dächern, an Fassaden und in öffentlichen Räumen zu schaffen. Nachverdichtungs- und Entwicklungspotenziale sieht das Team sowohl auf Brachflächen (Flächenrecycling) als auch im vorhandenen Siedlungsbestand, und zwar vor allem in untergenutzten Misch- und Gewerbegebieten mit Entwicklungspotenzialen für „Urbane Gebiete“, in Siedlungen der Nachkriegszeit (Mehr- und Einfamilienhaussiedlungen mit niedriger Bebauungsdichte) sowie an Stadträndern in verkehrstechnisch integrierten Lagen. Vertiefungen in Form von übertragbaren Prinzip-Entwürfen liegen für ein Gewerbe- und Mischgebiet in Leverkusen, zwei Nachkriegssiedlungen in Köln-Porz und Rand-Entwicklungen in Niederkassel-Mondorf und Bergisch Gladbach-Herkenrath vor.


Quelle: © MUST

Quelle: © MUST

Gewerbebiete umbauen: stapeln und vielseitiger machen

Am Beispiel Leverkusen zeigt MUST auf, wie Gewerbeareale vielseitig nutzbar, dichter und attraktiver für unterschiedliche Unternehmen werden können. Etwa im Sinne der neuen Baugebietskategorie Urbane Gebiete können Wohnen und Dienstleitung vielerorts näher aneinander rücken. Nutzungen können gestapelt werden und das gesamte Areal neue öffentliche und private Grünflächen hinzubekommen.

Urbanista+

Urbanista+ basiert die stadtregionale Strategie auf der Bildung und Charakterisierung von Teilräumen (Vier Landschaftsräume, Fünf Siedlungsräume), deren Begabungen untersucht werden. Neue Formen von Stadt sollen aus diesen Begabungen entwickelt werden. Viele Funktionen und Nutzungen könnten sich zukünftig in einem tangentialen Raum treffen, der parallel zum Rhein alle Teilräume verbindet.

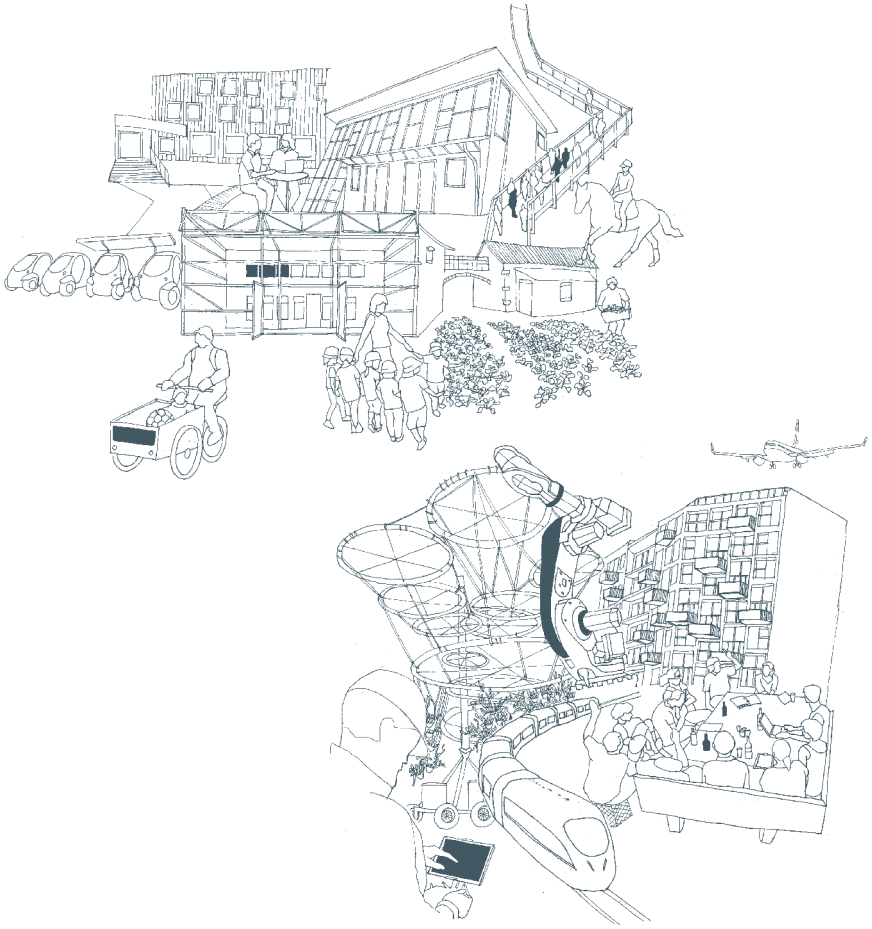
Raum strukturieren, mischen und dichter machen: Metropark und Metrogarten

Erläuterung Urbanista+:
„Metropark – moderner urbaner Park mit olympischen Ambitionen: Die Grünräume auf der rechtsrheinischen Seite Kölns sind durch Infrastrukturen zerschnitten. (...) Hier entsteht zukünftig ein metropolitaner Parkdistrikt, der das Zentrum für die rechtsrheinischen Stadtteile bildet, die urbanen Strukturen neu organisiert, diese stärker miteinander verknüpft und ihnen eine Kohärenz gibt. Die bestehenden Qualitäten werden neu artikuliert und zu einer aussagekräftigen Erzählung entwickelt. Dieses Großprojekt verleiht dem rechtsrheinischen Köln eine starke Identität mit internationaler Strahlkraft. (...) Die vielseitigen Sport- und Freizeitangebote werden untereinander vernetzt und schaffen die Grundlage für einen aktiven Mix aus Freizeit, Bildung, Headquarters, Museen und Sport. Der Park übernimmt eine verbindende Rolle mit der starken Sichtbarkeit einer Schau-Vitrine, die sich als „Adresse“ für besondere exponierte Nutzungen etabliert und eine Identität stiftet, die weit über die Stadtgrenzen hinaus Widerhall findet. Das Gebiet wird intensiv nachverdichtet.“

Quelle: © Urbanista+

Neben dieser an Qualitäten anknüpfenden Vision für den Gesamtraum zeigt das Team anhand eines Regler-Modells die Zusammenhänge zwischen Geschossflächenzahl und Flächenverbrauch und schlägt vor, den Regler in Richtung Dichte zu verschieben.

Aufbauend auf einer weiteren Qualifizierung des bereits guten ÖPNV-Netzes kann im Zuge der Verdichtung der Autoverkehr deutlich reduziert werden. Vertiefungen liegen im Metropark (größtenteils auf Kölner Stadtgebiet), für den die Vision „Innovativer Inkubator und neue urbane Adresse zwischen Köln und der Region“ gezeigt wird. Die zweite Vertiefung, Metrogarten (Südraum Niederkassel-Troisdorf), soll gemäß der Idee „Kontrastreiche Urbane Kulturlandschaft, Dynamische Urbane Ränder mit Landschaftskontakt“ entwickelt werden.



Erläuterung Urbanista+:
„Metrogarten Niederkassel – zwischen Rheinstrand und Kulturlandschaftsmosaik: Bei dem Gebiet am Rheinufer südlich von Köln handelt es sich um eine 30 Quadratkilometer große Kulturlandfläche mit Baggerseen, Rheinauen und Agrarflächen zwischen Zündorf, Niederkassel und Troisdorf. Die Qualität der Fläche liegt in ihrer gut lesbaren Einheit und dem historisch gewachsenen Potenzial des kleinteiligen Flächenmosaiks. Die landwirtschaftliche Fläche könnte bei intensiver, vielfältiger Nutzung bis zu 175 000 Menschen mit Gemüse versorgen (vgl. Natur im Garten 2000). Ebenso schafft das Gebiet einen Ausgleichs- und Regenerationsraum mit hohem Frischluftpotenzial. Es ist von Troisdorf unmittelbar erreichbar. Siedlungsstrukturell ist sie charakterisiert durch einzelne punktuelle Gehöfte in der mosaikhaften, gewachsenen Kulturlandschaft und durch ehemalige Fischerdörfer, die ‚Perlen am Rhein‘ im kontrastreichen Wechselspiel mit den wertvollen Auwäldern.

Die Ruhe und Weite des Gebiets sowie dessen kulturelle Identität bilden optimale Voraussetzungen für den Ausbau der landwirtschaftlichen Funktion zu einem Mosaik aus Erlebnislandwirtschaft, Naturraumerfahrung und Sport- und Freizeitangeboten. Die Distanzen und die Rheinlage sprechen für einen Ausbau von Wander- und Radrundwegen. Eine extensive Konzeption als ‚interaktiver Landschaftspark‘ macht das Gebiet erlebbar.“

Stein+Schultz/cityförster
Hauptverkehrsachsen gestalten: Platz und Anschluss für alle

Eine zentrale Herausforderung ist die Umgestaltung und bessere Verknüpfung der Verkehrsträger entlang der stark belasteten Hauptverkehrsachsen, die für die Binnenverflechtung und -mobilität in der Stadtregion elementar sind. Die Achsen sollen zu attraktiven Räumen für Autoverkehr, Lieferverkehr, Radfahrer, Fußgänger, Umsteiger und Anrainer weiterentwickelt werden. Organisiert wird so eine Achse durch gestaltete Umsteigepunkte, Verknüpfungen von S-Bahn, Bus, Car- und Bike-Sharing-Angeboten, durch bauliche Nachverdichtungen und Umorganisation (z.B. von Stellplätzen für PKW), durch die Gestaltung des Straßenraums mit Angeboten für Sport, Spiel und Aufenthalt und durch sichere, schnelle Radwegenetze und breite Boulevards.

In außerstädtischen Lagen geht es darum, die großen Straßen als Teil der Landschaft zu verstehen, die zur Erfahrbarkeit derselben beitragen und nicht ausschließlich Lärm verursachen. Entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen und Gestaltungen der Straßen und ihres Umfelds sollen in Modellvorhaben erprobt werden.

Prinzipien und Elemente für die Hauptverkehrsachse der Zukunft: Die Skizze zeigt keine reale Situation, sondern stellt anhand einer typischen Situation an einer der vielen Hauptverkehrsstraßen übertragbare Prinzipien der Mobilitätsentwicklung dar.

Quelle: © Stein+Schultz/cityförster

Wie gehen wir vor?

Vorhandenes weiterentwickeln – Zukünftiges möglich machen und gestalten

Wann machen sich die von den ExpertInnen zu Wohnen und Mobilität 2035 dargestellten Trends richtig bemerkbar? Wie gestalten wir sie? Die skizzierten Entwicklungen sind keineswegs utopisch, sondern schon unterwegs.

Die Konzepte, die in Wohnen und Verkehr entweder alte Ansätze endlich realisieren wollen oder auch vorsichtig neue Akzente setzen und die demokratischen Abstimmungsprozedere bereits durchlaufen haben, harren der Umsetzung. Dazu gehören Ergänzungen der Verkehrsinfrastruktur im Straßenbau (Umgehungsstraßen, Verbreiterung von Autobahnen), zusätzliche Elemente wie die Rheinquerung, die nun mit hoher Priorität im Bundesverkehrswegeplan steht, aber auch der Ausbau von Bahnhöfen (150 Bahnhöfe in NRW). Hier ist systematisch zu prüfen, wie diese Maßnahmen noch mehr Beiträge zu mittel- bis langfristigen Lösungen leisten können - z.B. indem die neue Rheinquerung für multimodale Nutzung vorgesehen wird.

Da große Maßnahmen viel Geld und lange Planungsprozesse brauchen, ist zu untersuchen, welche Maßnahmen mit weniger Aufwand Funktionsverbesserungen im regionalen Zusammenspiel erzielen. Zum Beispiel: Ein regionales Radwegekonzept benennt nicht nur die großen Ausbauten von Radschnellwegen gemäß Richtlinien, sondern auch als erste Stufen Lückenschlüsse und Verbesserungen, die aus Radwegen eine Radwegenetz mit vielen schnellen Strecken machen.

Die Herausforderung besteht darin, dem Neuen gezielt Chancen zu verschaffen. Wo können schon heute Flächen in der Nähe von ÖV-Anschlüssen dicht und vielfältig genutzt werden? Welche Ansammlung von Fachmärkten wird vorbildlich multifunktional mit allem, was zur E-Mobilität gehört? In welchen Situationen können für eine gewisse Zeit mit experimentellen und temporären Vorgehensweisen neue Konstellationen getestet werden? Zum Beispiel die Funktionsanreicherungen von Fachmarktagglomerationen durch ergänzende temporäre Bauten?

Systematische Diskussion über Dichten in der Stadtregion

Die Fachleute führen eine systematische Untersuchung zu den Möglichkeiten der dichteren Flächennutzung durch. Die Arbeit zielt darauf ab, Spannweiten der Intensivierung zu identifizieren, die mit guten Beispielen und Testentwürfen unterlegt werden und so die Vielfalt einer intensiveren Flächennutzung in der Region illustrieren können.

Sie wird außerdem von vornherein durch Arbeit mit Politik und Bürgerschaft verbunden: Filme, Reiseangebote, Kurzberichte in sozialen Medien, Material für örtliche Diskussionen usw. Mit diesen Ansätzen soll die öffentliche Diskussion aktiv gestaltet werden, anstatt auf Protest mit Verzögerungen zu reagieren.

Ausbau des kommunalpolitischen Austauschs

Die Resonanz auf die beiden kommunalpolitischen Austauschrunden in der zweiten Phase des Verfahrens StadtUmland.NRW war bemerkenswert gut. Dieser Austausch soll fortgeführt werden und wird durch die stadtregionalen Konzepte und Schlüsselprojekte sowie das Programm „Kommunale Modellvorhaben“ spannende Anlässe zur Diskussion bieten.

Mit Konzepten und Programmen werden schrittweise die auf stadtregionaler Ebene sinnvollen Vereinbarungen getroffen. Durch fortgesetzten Austausch – auch im Rahmen des Agglomerationskonzepts für die Region Köln/Bonn - und Konzepte für die ganze (Metropol-)Region wird der größere Rahmen in den Blick genommen.

Beiträge zur Regionalplanung und zum Agglomerationskonzept

Die bisherigen und weiteren Ergebnisse, Konzepte und Projekte der Raumperspektive 2035 werden als Beiträge in das gesamtregionale Agglomerationskonzept und den Regionalplanprozess Köln eingebracht. Zugleich sind die Projekte der Raumperspektive in Bezug auf ihre Maßstäblichkeit und den Detaillierungsgrad kleinteiliger und konkreter angelegt als das gesamtregionale Agglomerationskonzept. In dem Sinne wirken die Konzepte arbeitsteilig und sich ergänzend.

Kooperationsvereinbarung

Die Vereinbarung für die auf unbestimmte Zeit angelegte Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn wurde in allen beteiligten Städten und Kreisen politisch diskutiert und beschlossen sowie von den Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeistern, Bürgermeistern, Landräten oder Dezernentinnen und Dezernenten unterzeichnet. Sie enthält unter anderem Aussagen zu den strategischen Zielen der Kooperation, zur Organisation der Zusammenarbeit sowie zur Finanzierung und ist auf Fortschreibung ausgelegt.

Köln, den 29.3. 2017
Die Oberbürgermeisterin der Stadt Köln

Leverkusen, den 4.04. 2017
Der Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen

Bergisch Gladbach, den 9.03. 2017
Der Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach

Rösrath, den 13.III. 2017
Der Bürgermeister der Stadt Rösrath

Troisdorf, den 14.03.2017
Der Bürgermeister der Stadt Troisdorf

Niederkassel, den 15.03.2017
Der Bürgermeister der Stadt Niederkassel

Bergisch Gladbach, den 16.03. 2017
Der Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises

Siegburg, den 10.03. 2017
Der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises

Kommunalpolitischer Austausch am
29.11.2016

Kommunalpolitischer Austausch am
15.2.2017

Exkursionen in die Stadtregion am
19.12.2016

Workshop Raumperspektiven
19.-20. 12.2016

Die wichtigsten nächsten Schritte sind die Schlüsselprojekte (auf der Ebene Stadtregion), die Impulsprojekte (in Teilräumen) und ein Programm „Kommunale Modellvorhaben“. Für die zahlreichen Kommunikations- und Projektaufgaben werden personelle Unterstützung für die Konsortialführung und Mittel für die Fortführung des erfolgreich etablierten kommunalpolitischen Austauschs benötigt.

Wie, wo und mit wem geht's los?
Schlüsselprojekte, Impulse und Ressourcen

Schlüsselprojekt 1: Integriertes Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzept

Auf der Basis der im Werkstattprozess erarbeiteten Konzeptansätze soll ein integriertes, interkommunales Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzept für den Verflechtungsraum entwickelt werden. In dessen Rahmen wird ein zukunftsfähiges Mobilitätsnetz für den Verflechtungsraum beschrieben werden, das die innerräumlichen Verflechtungen ebenso wie die Funktion des Raumes im regionalen Gesamtgefüge als Pendlerdrehscheibe für das weitere Umland im Osten der Rheinschiene berücksichtigt. Ziel ist der Umbau und Ausbau der Infrastruktur zu einem multimodalen Mobilitätssystem durch Stärkung des ÖV, bessere Verknüpfung der Verkehrsträger und Ausbau der Infrastruktur im Bereich Nahmobilität, vor allem in Form „schneller Radwege".

Die aus der Region heraus formulierten Anmeldungen und Prioritäten zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW, zum Bundesverkehrswegeplan 2030, aus dem Nahverkehrsplan des NVR sowie teilräumliche Konzepte, z.B. aus dem Runden Tisch Verkehr der Städte Köln, Bergisch Gladbach und des Rheinisch-Bergischen Kreises, aus Abstimmungen der Städte Köln, Troisdorf, Niederkassel sowie des Rhein-Sieg-Kreises zur Infrastrukturentwicklung im südlichen Bereich des Verflechtungsraumes oder bestehende Konzeptansätze zu Radschnellwegen auf der Rheinschiene sollen in die Betrachtung eingehen.

Die weitere Siedlungsentwicklung soll sich konsequent an diesem Zukunftsnetz ausrichten. Dabei geht es darum, in dem Konzept weitere Entwicklungspotenziale im Bestand im Umfeld bestehender ÖPNV-Haltepunkte zu erfassen und zu beschreiben. Hier sind noch vorhandene Flächenreserven sowie Nachverdichtungspotenziale für Wohnen und Gewerbe in bestehenden Wohnquartieren, in Gewerbegebieten und in gemischten Bereichen in den Blick zu nehmen.

Chancen und Möglichkeiten für die Entwicklung „Urbaner Quartiere" an geeigneten Standorten sollen ausgelotet werden. Auch geht es darum, insbesondere an leistungsfähigen Verkehrsknoten (Hubs/Mobilstationen) multifunktionale Orte zu schaffen und hier je nach Lage nicht nur Wohnen, sondern auch Arbeitsplätze, Versorgungseinrichtungen usw. anzusiedeln. Neue Siedlungsflächenausweisungen und -entwicklungen sollen konsequent in das Verhältnis zum Mobilitätsnetz gesetzt werden und leistungsfähige Anbindungen von Anfang an integraler Bestandteil der Entwicklung sein. Die Freiraumentwicklung wird im Zuge dieser integrierten Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung immer mitgedacht: Große unbebaute Freiräume müssen bei der baulichen Nachverdichtung mit Nutzungen für unterschiedliche Gruppen angereichert, optimal an die Quartiere und den ÖPNV angebunden und ökologisch optimiert und gestaltet werden. Die Straßenräume sollen zu öffentlichen Räumen mit deutlich mehr Aufenthaltsqualität und Bewegungsangeboten umgestaltet werden. Ein grünes Netz öffentlich nutzbarer Freiräume soll zukünftig die gemischte, dichte und gut erschlossene Stadtregion durchziehen.

Das Konzept ist arbeitsteilig bzw. vertiefend zum gesamtregionalen Agglomerationskonzept angelegt, indem es den integrierten Raumentwicklungsansatz bis auf die Maßnahmenebene und flächengenaue Aussagen für den Verflechtungsbereich herunterbricht. Es wird auch die Erkenntnisse aus den Arbeiten zur regionalen Klimawandelvorsorgestrategie einbeziehen.

Testentwürfe für ausgewählte Standorte sollen die Chancen der Innenentwicklung und der integrierten Raumentwicklung verdeutlichen.

Ein „Landeswettbewerb Wohnungsbau im stadtregionalen Kontext" in den Jahren 2018/2019, an dem sich die Kooperation gerne beteiligen würde, könnte helfen, Aufmerksamkeit und Energie für solche Testentwürfe zu bündeln. Hier wären Wettbewerbsverfahren mit integrierter Bürgerbeteiligung Standard.

Personelle Ressourcen
Planungsbüro / Projektbegleitung (interdisziplinär)
Kooperationsrunde und Spezialisten aus den Verwaltungen
Dezernentenkonferenz

Projektträgerschaft
Kooperation / Konsortialführer

Akteure / Zuständigkeiten
Kooperation
VRS, NVR
Region Köln/Bonn e.V. (Bezug zum Agglomerationskonzept)
Bezirksregierung Köln, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer
Wohnungsgesellschaft
Wissenschaftliches und zivilgesellschaftliches Begleitgremium

Zeitplan
Laufzeit: 1 – 2 Jahre
(in Abstimmung mit der Erarbeitung Agglomerationskonzept)
Abhängig von Fördermittelbereitstellung

Finanzierung
Fördermittel
Eigenanteile aller Kooperationspartner
ca. 200.000 – 300.000 Euro brutto

Schlüsselprojekt 2: Stadtregionale Dichtestrategie

„Nah am Arbeitsplatz, nah am Freiraum, nah am Geschehen" heißt es in unseren Erwartungen. Höhere Nutzungs- und Erlebnisdichte lässt sich nicht auf wenige Kernräume oder zentrale Lagen beschränken – es ist eine Frage, die für alle Teilräume zu stellen ist. Zugleich sollen die Teilräume nicht gleich, sondern in ihren jeweiligen Eigenarten zukunftstauglich gemacht werden. Deshalb kann es kein gleiches Dichteziel für alle geben, aber alle tragen zum regionalen Dichtemodell bei.

Strukturierte stadtregionale Kommunikation zu den Themen „Konzentration und kurze Wege" oder „Mehr Nähe" soll die Chancen von Wachstum und dichteren Bauformen aufzeigen. In jeder Kommune muss diskutiert werden, wie das zu erreichen ist: Urbane, dichte Bebauung am ÖV-Haltepunkt? Weiterentwicklung der Einfamilienhaussiedlung im Generationswechsel? Umbau des Fachmarktzentrums? Die nächsten drei kommunalen Grundstücke für Baugruppen mit einer GFZ von mindestens 1,2? Wie sieht die Erhöhung der Dichte an Nutzungen und Optionen im Stadtpark, also ein „dichterer Freiraum", aus? Zur Unterstützung der Diskussion werden Zeitungsartikel in den lokalen Zeitungen lanciert, die gute Beispiele in Situationen zeigen, die den Aufgaben in der Region ähneln. Für Ratsausschüsse, interessierte Öffentlichkeit und Kommunen werden Fachexkursionen durchgeführt.

Der Diskurs wird begleitend zur Erarbeitung des Integrierten Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzepts geführt. Ziel ist die Verständigung in der Stadtregion über die jeweiligen Beiträge zur intensiveren Flächennutzung im Rahmen einer gemeinsamen Dichtestrategie.

Personelle Ressourcen
Kooperation
Pressestellen

Projektträgerschaft
Kooperation/Konsortialführer

Akteure / Zuständigkeiten
Kooperation
Wohnungsgesellschaften und –investoren
Industrie- und Handelskammer
Handwerkskammer
Landwirtschaft und Naturschutz (wegen Flächenschonung)
Ein wissenschaftliche und zivilgesellschaftliche Begleitgremium
Örtliche Vereinigungen

Zeitplan
Durchführung verschränkt mit dem Intergierten Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumkonzept

Finanzierung
Fördermittel
Eigenanteile aller Kooperationspartner
Ca. 70.000 Euro brutto

Schlüsselprojekt 3: Netz schneller Radwege

Die Beliebtheit des Fahrrads als Fortbewegungsmittel ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Mit der Verbreitung von Pedelecs wird sich dieser Trend noch verstärken. Zentrale Aufgabe der Stadtregion ist es deshalb, ein robustes, sicheres, schnelles und attraktives Radverkehrsnetz zu entwickeln. Teilweise geht es um Lückenschlüsse, teilweise um ganz neue Trassen. In einem attraktiven Radwegesystem liegt die Chance, die Pendlerströme auf nachhaltige, gesundheitsförderliche Verkehrsmittel zu verlagern. Dazu strebt das Projekt die Zusammenführung vorhandener Konzepte an und erarbeitet konkrete Maßnahmenvorschläge für eine Optimierung des Radwegenetzes.

Personelle Ressourcen
Radverkehrsbeauftragte/r mit Zeitbudget

Projektträgerschaft
Kommunen und Landesbetrieb

Akteure / Zuständigkeiten
Kümmerer bei Kommunen (Steuerungskapazität derzeit nicht vorhanden) und Landesbetrieb (verlässlicher Ansprechpartner)
Externes Büro

Zeitplan
Phase 1: Zusammenführung vorhandener Konzepte, Netzkonzeption, Machbarkeitsuntersuchungen
Phase 2: Durchplanung erster Maßnahmen entlang Prioritäten
Phase 3: Umsetzung erster wichtiger Trassen / Strecken entlang Prioritäten

Finanzierung
Phase 1: 75.000 Euro
Phase 2: 300.000 Euro (in Teilräumen)
Phase 3: 15 Mio. Euro (in Teilräumen)

Impulsprojekt 1: Umbau der Hauptverkehrsachsen am Beispiel „Bergisch Gladbacher Straße“

Die Magistralen in der Stadtregion sind entscheidende Elemente der regionalen Identität. Heute sind sie jedoch häufig ausschließlich stark verkehrlich belastete Transiträume. Das Impulsprojekt entwickelt Konzepte und Wege, wie die Magistralen zu multifunktionalen Räumen für Wohnen, Arbeiten, Bewegen, Sich aufhalten, das Verkehrsmittel wechseln, Einkaufen, Kaffeetrinken, Sport treiben etc. werden können. So können sie zu Visitenkarten der Stadtregion werden. Das Projekt entwickelt übertragbare Lösungen für den Umgang mit den Hauptverkehrsachsen in der gesamten Region, auch in den kleinstädtisch und ländlich geprägten Bereichen und nimmt die Bergisch Gladbacher Straße als Beispiel.

Diese ist aktuell durch Pendlerverkehre stark belastet, und die Grenzwerte für die Feinstaubbelastung werden regelmäßig überschritten. Es geht um die Verknüpfung von Stadtbahn, S-Bahn und Straße, um die Schaffung sicherer, schneller Radwege und um die Neuorganisation und Aufwertung des gesamten Straßenraums. Der Abschnitt der Bergisch Gladbacher Straße, der umgestaltet werden soll, liegt größtenteils auf Kölner Stadtgebiet. Wegen der Verflechtungen und Wechselwirkungen mit der Stadtregion wird es eine enge Zusammenarbeit mit Bergisch Gladbach geben. Das Projekt kann auf dem vom Runden Tisch Verkehr im Rechtsrheinischen (Stadt Köln, Stadt Bergisch Gladbach, Rheinisch-Bergischer Kreis) erarbeiteten Maßnahmenkatalog aufbauen.

Personelle Ressourcen
Kommunale Verkehrsplanung
Mobilitätsplanung Kommune / Kreis
Verkehrsverbände / -unternehmen
Externe Planungsbüros (Verkehrsplaner, Prozesssteuerer)

Projektträgerschaft
Stadt Köln, Stadt Bergisch Gladbach, Rheinisch-Bergischer Kreis

Akteure
Runder Tisch Verkehr rechtsrheinisch
Kommunen + Kreis (Verwaltung und Politik)
Land NRW
KVB+RVK
WUPSI+NVR
Region Köln/Bonn e.V.
Anbieter Car-Sharing/Bike-Sharing und E-Mobilität

Zeitplan
Laufzeit: ca. 7 Jahre
Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen aus Maßnahmenkatalog Runder Tisch
Konzeptionelle Arbeiten zum gesamten Straßenverlauf, Entwurf eines zeitlich gestaffelten Prozessplans
Vertiefungen für Abschnitte

Finanzierung
Kurzfristige Maßnahmen aus Maßnahmenkatalog Runder Tisch (1,35 Mio. Euro)
Ausarbeitung Konzept: 150.000 Euro
Kommunen und Landesförderung, ggf. Bund

Impulsprojekt 2: Integriertes Entwicklungskonzept Produktive Stadtlandschaft Südraum

Für den Raum Zündorf – Niederkassel – Troisdorf soll ein integriertes Konzept für die nachhaltige Entwicklung neuer Stadt-Landschaften gefunden werden. Mit einer optimierten Anbindung an den ÖPNV bietet der Raum große Potenziale für eine behutsame Verdichtung und weitere Entwicklung sowohl im Siedlungs- als auch im Freiraum. Dazu soll die Grüne Infrastruktur zwischen Terrasse und Rhein weiterentwickelt werden. Die Grünräume sollen qualifiziert werden - und zwar unter Berücksichtigung der Interessen von Wohnungsbau, Landwirtschaft, Kiesabbau (weitere Trockenauskiesungen wurden beantragt), Naturschutz (Untersuchung zum Artenschutz ist in Planung), urbanen Gärtnern, Freizeitsportlern und anderen Raumnutzern. Außerdem liegt ein Schwerpunkt der Entwicklung auf den Stadträndern und der dazugehörigen ÖPNV-Infrastruktur.

Die Gestaltung der Ortsränder und die Entwicklung neuer Siedlungstypologien in Verzahnung mit dem Freiraum sind zentrale Aufgaben. Es gilt, die Kontaktpunkte mit dem offenem Landschaftraum zu optimieren und Flächensynergien zu ermöglichen. Hier sind die Studien des Planungsteams bgmr zur „Landstadt“ und „Randstadt“ (s. Kapitel „Wie könnte es aussehen. Studien der Planungsteams“) hilfreich für die Diskussion mutiger Konzepte.

Ein komplexes Thema ist die verkehrliche Anbindung der Gewerbeflächen am Hafen in Niederkassel-Lülsdorf. Hier geht es um das Arbeiten mit Szenarien und um eine geschickte zeitliche Staffelung und Projektgestaltung: Man kann nicht auf die neue Rheinbrücke warten, und muss sie doch mitdenken. Man kann nicht auf die Stadtbahn warten und doch müssen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zusammen passieren. Es wird darum gehen, kurzfristige Maßnahmen und langfristige Planungen aufeinander abzustimmen. Beispielsweise können kurzfristig im Zuge der formalisierten Flächenplanungen Pedelec-Stellplätze an Schienen-Haltepunkten entstehen. Eine langfristige Vision ist ein „Neues Quartier am Verkehrsknoten

Spich“ mit angrenzendem „Urbanen Gebiet“. Im Mittelpunkt des Projekts steht ein interkommunales dialogorientiertes Planverfahren für den Raum mit intensiver Beteiligung der örtlichen Bevölkerung.

Das Impulsprojekt steht in ständiger Wechselwirkung mit dem Schlüsselprojekt „Integriertes Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzept“. So kann die Betrachtung des gesamten stadtregionalen Raums von den konkreten Erfahrungen im Südraum profitieren und die Überlegungen im Südraum in die stadtregionalen Überlegungen eingebunden werden.

Personelle Ressourcen
Aus Städten für 12-18 Monate personelle Ressourcen

Projektträgerschaft
Kommunen Niederkassel, Troisdorf, Köln, Rhein-Sieg-Kreis
Begleitung durch Kooperation

Akteure / Zuständigkeiten
Beauftragung Planungsbüros

Zeitplan
Laufzeit 12-18 Monate

Finanzierung
Phase 1 (Planung): 250.000
Phase 2 (Maßnahmen): 7,50 Mio. Euro
Städtebauförderung für Siedlungsknoten und Ränder,
EU-Programm „EFRE“

Programm „Kommunale Modellvorhaben“

Das Programm zielt darauf ab, dass jede Kommune einen zentralen Gedanken aus der Raumperspektive 2035 in Eigenregie modellhaft umsetzt und die damit verbundenen Erfahrungen für die stadtregionale Diskussion zur Verfügung stellt. Das können z.B. eine vorbildliche Mobilstation, ein Vorhaben für neue, dichte Wohnformen in einem kleineren Ort oder die experimentelle Intensivierung von Nutzungen in einem Fachmarktgebiet sein. Das Projekt muss mit Bürgerbeteiligung geplant und dabei in Beziehung zur Raumperspektive 2035 gesetzt werden, so dass auch der dahinter stehende stadtregionale Kontext für die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister, Bürgermeister, Landräte oder Dezernentinnen und Dezernenten verständlich wird. Für diesen Zweck wird eine wachsende Wanderausstellung erarbeitet. Die Projekte werden von einem gemeinsamen Ausschuss, in dem auch externe Experten vertreten sind, bewertet. Der Ausschuss soll auch die örtlichen Akteure beraten. Als Anreiz werden 100.000 Euro pro Projekt für vertiefte Planungen, ergänzende Maßnahmen u.ä. bereitgestellt.

Personelle Ressourcen, Projektträgerschaft, Akteure / Zuständigkeiten, Zeitplan
Abhängig vom örtlichen Modellvorhaben

Finanzierung
6 x 100.000 Euro/Kommune = 600.000 Euro,
Begleitarbeit 50.000 Euro

Konsortialführung und kommunalpolitischer Austausch

Mit den stadtregionalen Verständigungsprozessen und Projekten entsteht spezifischer Aufwand für Kommunikation, Management und inhaltliche Begleitung. Dies ist durch die im wechselnden Turnus bei den Kommunen angesiedelte Konsortialführung nur dann leistbar, wenn dafür zusätzliche Kapazität bereitsteht. Die auf Fortführung angelegte Kooperationsvereinbarung sieht auch die Verstetigung des kommunalpolitischen Austauschs mit der Diskussion von Projekten und Zukunftsthemen vor.

Personelle Ressourcen
5 Personenjahre zu 75%

Projektträgerschaft
Konsortium mit der jeweiligen Konsortialführung

Akteure / Zuständigkeiten
Freier Mitarbeiter oder Teilzeitanstellung

Zeitplan
Laufzeit 5 Jahre

Finanzierung
5 x 75.000 Euro
Verfahrenskosten über 3 Jahre: 30.000 Euro
Land NRW
Eigenanteil Kommunen

In diesem Kapitel werden im Anschluss an das Verfahren StadtUmland.NRW die Struktur der weiteren Arbeit in der mittelfristigen Perspektive sowie der Übergang zur konkreten Arbeit an den einzelnen Schlüssel- und Impulsprojekten aufgezeigt.

Wie starten wir die Schlüssel- und Impulsprojekte?
Projektkooperationen, Instrumente und Ziele

Die mittelfristige Perspektive der Kooperation

Die Kooperation wird die bewährten Arbeitsstrukturen auch mittelfristig nutzen.

Kooperationsrunde und Dezernentenkonferenz stehen für die fachliche Zusammenarbeit. Hieraus bilden sich Projektteams, die die Schlüssel- und Impulsprojekte ausdifferenzieren und organisieren.

- Schlüsselprojekte sind gesamträumlich angelegt und erarbeiten Grundlagen für eine zukunftsfähige gemeinsame Raumstruktur.
- Impulsprojekte haben den Test gemeinsamer Gedanken in typischen Teilräumen mit stadtregional wichtigen, vordringlichen Aufgaben zum Ziel.

Bei wichtigen Meilensteinen und spezifischem Bedarf wird externer Sachverstand z.B. aus dem Empfehlungsgremium des Verfahrens StadtUmland.NRW einbezogen oder ein auch zukünftig regelmäßig tätiger Beirat gebildet.

Die Verbindung zu anderen regionalen Planungsprozessen wie z.B. das Agglomerationskonzept und die Regionale Klimawandelvorsorgestrategie des Region Köln/Bonn e.V. und der Regionalplan auf der Ebene der Bezirksregierung Köln verlangen eine sorgfältige Abstimmung von Arbeitsplanung und Meilensteinen, um die Ergebnisse der StadtUmland-Kooperation Raumperspektive 2035 in diese Prozesse wirkungsvoll einbringen zu können.

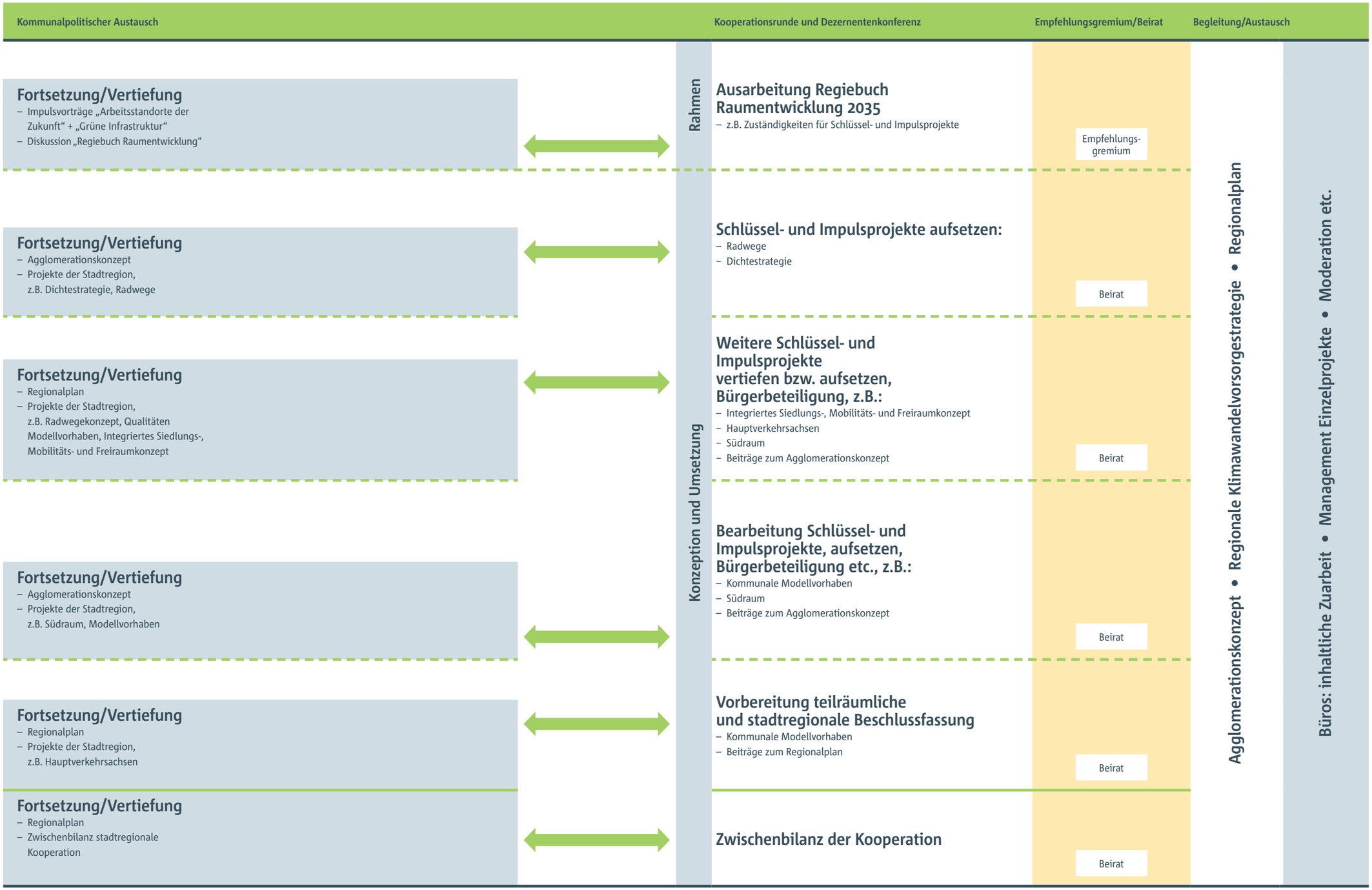
Als Begleitung des Prozesses wird die kontinuierliche Koordination durch den Konsortialführer mit der Unterstützung von Stephan Schmickler ab 2018 für zwei Jahre durch die Stadt Leverkusen sichergestellt. Für die inhaltliche Zuarbeit in einzelnen Projekten sowie für punktuell sinnvolle externe Moderation werden freie Büros hinzugezogen.

Die Weiterarbeit auch in einem informellen Kooperationsprozess, der keinem förmlichen Planungsverfahren zugeordnet ist, muss einem erkennbaren Rhythmus folgen. Durch regelmäßige Treffen für den kommunalpolitischen Austausch wird sichergestellt, dass bei allen Beteiligten aus der Politik klar ist, wann der Stand der Dinge vorgestellt wird und gemeinsam besprochen werden kann. Dies unterstützt die interkommunale Netzwerkbildung auf politischer Ebene. Zugleich dienen die halbjährlich vorgesehenen Treffen für den kommunalpolitischen Austausch neben den übergeordneten Planungsverfahren als Taktgeber für die Arbeit in den Schlüssel- und Impulsprojekten.

Die einzelnen Schlüssel- und Impulsprojekte sollen in ihrem spezifischen Rahmen Bürgerbeteiligung ermöglichen. Auf der Ebene eines Teilraums wie z.B. beim Impulsprojekt „Produktive Stadtlandschaft Südraum“ wird es eine wichtige Aufgabe sein, hier die interkommunale Perspektive auch in der Bürgerdiskussion zu verankern. Für die gesamträumlichen Schlüsselprojekte müssen spezifische Formen der Bürgerbeteiligung gefunden werden, die – z.B. durch Themenbezug, Exkursionen in der Stadtregion, mehrfach tagende, interkommunal zusammengesetzte Reflexionsgruppen u.ä. – zwischen dem stadtregionalen Maßstab und der für Bürgerdiskussionen nötigen Konkretion vermitteln. Ohne dass die Bürgerinnen und Bürger einen praktischen Sinn für die Zusammenhänge der Stadtregion entwickeln, kann auch die Politik nicht interkommunal sinnvoll agieren.

Die mittelfristige Perspektive schließt eine übergreifende Zwischenbilanz der Kooperation im Jahr 2020 ein. Dabei ist anzunehmen, dass die Schlüssel- und Impulsprojekte zu diesem Zeitpunkt in unterschiedlichen Stadien der Bearbeitung und Umsetzung sein werden.

Weiterarbeit



Schlüssel- und Impulsprojekte im Zusammenhang

Die Schlüssel- und Impulsprojekte ordnen sich mit ihren Maßstäben zwischen Regionalplan und örtlichen Plänen ein. Für die Arbeit am Agglomerationskonzept stellt z.B. das „Integrierte Siedlungs- Mobilitäts- und Freiraumkonzept“ mit 1:20.000 genau den Maßstab dar, den die Bearbeitung der Teilräume im Agglomerationskonzept anstrebt. In der Arbeit für das Agglomerationskonzept sollen die Ergebnisse der StadtUmland.NRW-Verbünde besonders berücksichtigt werden. Bei der Weiterarbeit in den Projekten der Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn ist deshalb auf eine Passung mit der Zeitplanung von Regionalplan und Agglomerationskonzept zu achten. Vorarbeiten zum Integrierten Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumkonzept müssten schon so frühzeitig geleistet werden, dass sie auch für die im Jahr 2018 vorgesehenen „RegioPlus-Gespräche“ der Bezirksregierung zum neuen Regionalplan nützlich sind.

Ausdifferenzierung der Arbeitsplanung

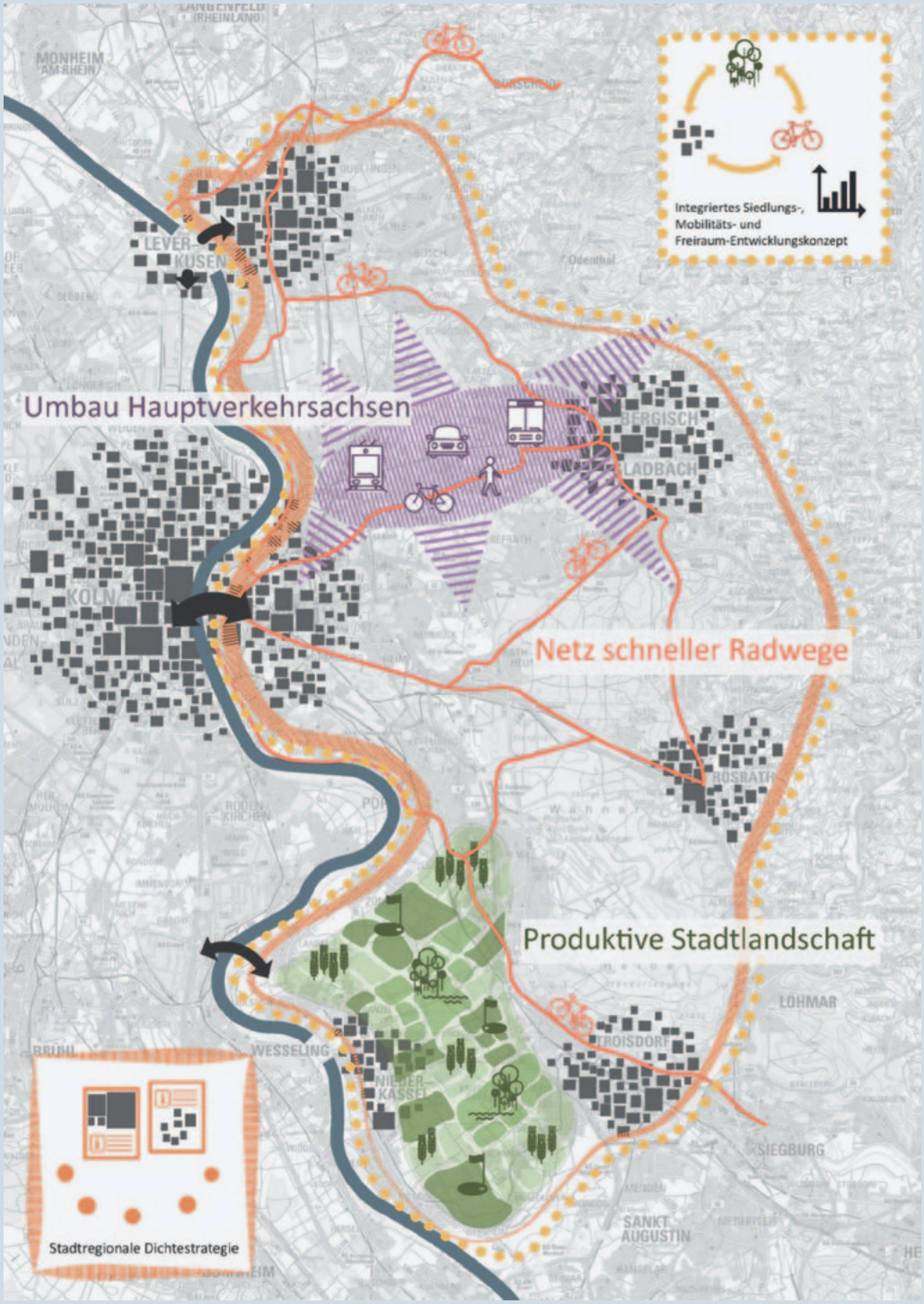
Die nachfolgende Tabelle enthält für die fünf Schlüssel- und Impulsprojekte die weiteren Etappen und Schritte in einer Vierteljahres-Projektion: So könnte es sein – wenn alles problemlos starten könnte. Dazu ist aber anzumerken, dass der integrative Charakter der meisten Projekte es erforderlich macht, in Zusammenarbeit mit dem von der neuen Landesregierung gebildeten Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen und z.T. mit dem nunmehr eigenständigen Ministerium für Verkehr nach Wegen der Finanzierung und Förderung zu suchen. Über den Region Köln/Bonn e.V. ist ein gemeinsames Gespräch der drei rheinischen Stadt-Umland.NRW-Kooperationen (Köln und rechtsrheinische Nachbarn: Raumperspektive 2035, Stadt Umland Netzwerk S.U.N. / Köln und linksrheinische Nachbarn; BonnUmland – shaREgion) mit der Ministerin und ihren MitarbeiterInnen vorgeschlagen worden. Hierfür wird ein Termin vorbereitet.

Das sechste Vorhaben, nämlich die „Kommunalen Modellvorhaben“, setzt voraus, dass in den Kommunen eine Auseinandersetzung mit den Themen der stadtregionalen Kooperation geführt wird, um die am besten passenden Vorhaben vorschlagen und gemeinsam auf ihr Modellpotenzial hin prüfen zu können. Darüber hinaus ist es in ganz besonderem Maße davon abhängig, dass das Land innovative Förderwege entwickelt. Deshalb wurden die Kräfte der Kooperationsrunde zunächst auf die Schlüssel- und Impulsprojekte konzentriert.

In der nachfolgenden Übersicht auf S. 42/43
sind jeweils dargestellt:

- Name des Schlüssel-oder Impulsprojekts
- Die Gebietskörperschaft/en, die die Koordination und Federführung übernommen haben (Fett gedruckt), und die weiteren beteiligten Gebietskörperschaften (hier sind mit der Projektgestaltung selbstverständlich weitere Partner hinzuzuziehen, wie z.B. die Nahverkehrsträger, die auch schon am Runden Tisch Verkehr im Rechtsrheinischen mitwirken)
- quartalsweise dargestellte Überlegungen zur Arbeit in den nächsten drei Jahren
- Stichworte zur Beteiligung Zivilgesellschaft und Wirtschaft
- Stichworte zum Typ des erwarteten Ergebnisses, der Maßstabsebene und weiterer Charakteristika

Die Illustration „Schlüssel- und Impulsprojekte im räumlichen Zusammenhang“ zeigt den jeweiligen räumlichen Umgriff der Projekte und ihre Überlagerungen.



Die Schlüssel- und Impulsprojekte im räumlichen Zusammenhang

(Grafik Stein+Schultz/cityförster)

	Schlüsselprojekt 1: Integriertes Siedlungs-, Mobilitäts-, Freiraum-Entwicklungskonzept	Schlüsselprojekt 2: Stadtregionale Dichtestrategie	Schlüsselprojekt 3: Netz schneller Radwege	Impulsprojekt 1: Umbau der Hauptverkehrsachsen am Beispiel Bergisch Gladbacher Straße	Impulsprojekt 2: Integriertes Entwicklungskonzept Produktive Stadtlandschaft Südraum	Programm „Kommunale Modellvorhaben“
Koordination/ Federführung Beteiligte	**Rhein-Sieg-Kreis,** Leverkusen, Bergisch Gladbach, Köln, Rösrath, Troisdorf, Niederkassel, Rhein.-Berg. Kreis,	**Leverkusen, Bergisch Gladbach,** Köln, Rösrath, Troisdorf, Niederkassel, Rhein.-Berg. Kreis, Rhein-Sieg-Kreis	**Rhein.-Berg. Kreis und Stadt Rösrath,** Köln, Bergisch Gladbach, Leverkusen, Rhein-Sieg-Kreis mit Troisdorf und Niederkassel	**Köln, Bergisch Gladbach** Rhein.-Berg. Kreis	**Troisdorf,** Niederkassel, Köln, Rhein-Sieg-Kreis	
Quartal 1	Erster Entwurf für eine Gliederung für das Konzept liegt vor		Kooperationsvereinbarung Ausschreibung Bewertung der Angebote und Auswahl	Information und Abstimmung mit dem „Runden Tisch Verkehr im Rechtsrheinischen“		
Quartal 2	Kooperationsvereinbarung	Abstimmung in der Kooperation Köln und rechtsrhein. Nachbarn	Auftragsvergabe 10/2017 Machbarkeitsstudie (Phase 1) Bearbeitungszeit 3-6 Mon.	Aufgabenabstimmung und Erarbeitung einer Leistungsbeschreibung im Dialog mit dem Runden Tisch Verkehr	Abstimmung Naturschutzbehörden Klärung Kooperation mit Köln	
Quartal 3	Erarbeitung einer Leistungsbeschreibung für die Vergabe der Konzeptarbeit an externe Planungsbüros	Abstimmung mit anderen StadtUmland-Kooperationen	Leverkusen: Anbindung Panorama-Radweg „Balkantrasse“ an Bahnhof Opladen	Vorbereitung der Vergabe	Projektbeschreibung, Konzeption Beteiligung, Klärung Finanzierung, Vorbereitung der Ausschreibung	
Quartal 4	Ausschreibung der Leistung	Auswahl und Abstimmung mit zu beauftragendem Büro	Ergebnis Machbarkeitsstudie (Phase 1)	Ausschreibung eines Konzeptes Mobilitätsband Köln - Bergisch Gladbach		
Quartal 5	Vergabe der Leistung	Bearbeitung des Konzepts	Phase 2: Detaillierte Planungen mit alternativen Führungen	Vergabe an ein Planungsbüro	Ausschreibung, Auswertung, Entscheidung	
Quartal 6	Bearbeitung des Konzepts	Bearbeitung des Konzepts	Phase 2: Bearbeitung	Erarbeitung von Inhalten und konzeptionelle Bündelung von Projekten, Öffentlichkeitsarbeit	Bearbeitung des Konzepts	
Quartal 7	Bearbeitung des Konzepts	Bearbeitung des Konzepts	Phase 3: Schrittweise Umsetzung (abhängig von Förderung und Finanzierung)	Erstellung eines Maßnahmenbündels und Klärung der Finanzierung	Bearbeitung des Konzepts	
Quartal 8	Bearbeitung des Konzepts	Bearbeitung des Konzepts	Umsetzung	Realisierungsplanung, Öffentlichkeitsarbeit	Bearbeitung des Konzepts	
Quartal 9	Bearbeitung des Konzepts und Abschluss/Abnahme des Konzepts	Bearbeitung des Konzepts und Abschluss/Abnahme des Konzepts	Umsetzung	Vergabe von Bauleistungen	Bearbeitung des Konzepts	
Quartal 10	Abschluss der Arbeiten und Einbringen des Konzepts in die kommunale Gremien	Abschluss der Arbeiten und Einbringen des Konzepts in die kommunalen Gremien	Umsetzung	Umsetzung	Abschluss und Umsetzung in konkrete Planungen/Projekte vor Ort (Phase 2)	
Quartal 11	Beratung des Konzepts in den kommunalen Gremien	Beratung des Konzepts in den kommunalen Gremien	Umsetzung	Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit		
Beteiligung Zivilgesell-schaft, Wirtschaft		Interkommunale bürgerschaftliche Echogruppe (ohne konkreten Ortsbezug) Workshops mit Politik bzw. Bevölkerung, Wohnungsbauge-sellschaften, Architektenkammer, Haus & Grund, IHK ...	Kommunen, Verkehrsträger, Verkehrsclubs, Wirtschaftsverbände. Gemeinsame Pressearbeit	Runder Tisch Verkehr, Verkehrsplanung Kommunen/Kreis, Verkehrsverbände, Experten, Fachplaner	Bürgerschaft, Interessenverbände, Verkehrsträger u.a. > Konzept entwickeln	
Ergebnis	**Plan: kartographisch, „bildlich“** **Maßstab 1:20.000** Genauer und projekt-bezogener als das Agglomerationskonzept! Schöner als ein FNP und nicht so flächenscharf! Auch für Bestand, aber nicht flächendeckend. Gemeinsames Dach für Einzelprojekte, Kommunikation und politische Abstimmung	**Handbuch mit viel Visualisierung** „Dichteleitbilder“ zu prototypischen Verdichtungs-potenzialen und Varianten zur Siedlungsdichte. Dichte als „Qualität des Wohnens“ und Basis für Infrastruktur („Level of Service“). Auch „dichte Freiräume“ im Zusammenhang mit Siedung bearbeiten. Mindestens ein Beispiel pro Kommune.	**Netzkonzeption im Maßstab 1:20.000** Phase 1: Zusammenführung vor-handener Konzepte, Netzkonzeption, Machbarkeitsuntersuchungen Phase 2: Durchplanung erster Maßnahmen entlang Prioritäten Phase 3: Umsetzung erster wichtiger Trassen/Strecken entlang Prioritäten	**Gesamtkonzept im Maßstab 1:5.000** Realisierungsplanung eines strategisches Maßnahmenbündels, teilweise Realisierung von Umbaumaßnahmen, teilweise Vorbereitung von Realisierungen, Öffentlichkeitsarbeit als Anreiz zum „Umsteigen“	**Plan in Zeitstufen und Varianten** **M 1:5000** Detailstudien genauer	

Kooperation Köln &
rechtsrheinische Nachbarn
Raumperspektive 2035

Stadt Köln

Stadt Leverkusen

Stadt Bergisch Gladbach

RÖSRATH stadt

STADT TROISDORF
Der Bürgermeister

GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN.
Stadt Niederkassel

Rheinisch-Bergischer Kreis

:rhein-sieg-kreis

Mit Unterstützung von:

nvr Nahverkehr Rheinland

VRS

REGION KÖLN BONN

[ ] AGGLOMERATIONSKONZEPT