

**Niederschrift
über die X/3. Sitzung des Ausschusses A1 "Regiopole und ländliche Räume"
am 15. Juni 2021 in Koblenz**

Beginn der Sitzung: 14:00 Uhr
Ende der Sitzung: 15:50 Uhr

Anwesend waren:

Mitglieder und stellvertretende Mitglieder:

Nick Baltrock
Daniela Becker-Keip
Michael Boos
Fabian Göttlich
Markus Hof
Matthias Hörsch
Reiner Kilgen
Thomas Przybylla (Vorsitzender)
Wolfgang Schlagwein
Michael Schnatz
Stefan Wickert

Obere Landesplanungsbehörde / Geschäftsstelle

Andreas Eul (leitender Planer)
Norbert Hackenberg (als Schriftführer)

Sonstige Teilnehmer

Dr. Herbert Fleischer, Gast
Christoph Hölzer, Referent zu TOP 2
Manfred Schnur, Gast

Anlagen:

1. Präsentation von Herrn Hölzer zum Thema "Vorstellung Agglomerationskonzept Region Köln-Bonn"
2. Präsentation von Herrn Eul zum Thema "Vorstudie Regiopole Mittelrhein-Westerwald - Zusammenfassung der Vorstudie und weiterführende Überlegungen"

TOP 1: Eröffnung und Begrüßung

Herr Przybylla eröffnet die Sitzung um 14:00 Uhr und stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist. Einwände gegen die Tagesordnung werden nicht vorgebracht; Anträge zur Tagesordnung werden nicht gestellt.

TOP 2: Vorstellung Agglomerationskonzept Region Köln-Bonn

Herr Hölzer trägt mit Hilfe einer Beamer-Präsentation zum Thema "Vorstellung Agglomerationskonzept Region Köln-Bonn" vor. Dem Vortrag folgt eine ausführliche Aussprache mit zahlreichen Wortmeldungen zu den Inhalten des Vortrages und Folgerungen für das weitere Vorgehen der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald im Zusammenhang mit der Entwicklung einer Regiopole Mittelrhein-Westerwald. Die Präsentation von Herrn Hölzer ist dieser Niederschrift beigelegt.

Der Ausschuss nimmt den Vortrag gemäß dem Beschlussvorschlag einstimmig ohne Enthaltungen zur Kenntnis.

TOP 3: Vorstudie Regiopole Mittelrhein-Westerwald - Zusammenfassung der Vorstudie und weiterführende Überlegungen

Herr Eul verweist auf das den Sitzungsunterlagen beigelegte Papier "Raumstruktur in der Region Mittelrhein-Westerwald" und trägt dann mit Hilfe einer Beamer-Präsentation zum Thema "Vorstudie Regiopole Mittelrhein-Westerwald - Zusammenfassung der Vorstudie und weiterführende Überlegungen" vor.

Herr Przybylla erläutert nach dem Vortrag von Herrn Eul, dass er zusätzlich zu den Sitzungsunterlagen zu TOP 3 beigelegte Vorlage vorschlägt, wie von Herrn Eul vorgetragen (Folie 14) das Folgende zu beschließen:

Der Ausschuss empfiehlt dem Regionalvorstand, die dem Kernraum zugeordneten Kommunen in geeigneter Weise über die Ergebnisse und Folgerungen aus der Vorstudie zu informieren. Hierbei sollen die Erkenntnisse zur Raumstruktur der Region und des Kernraumes sowie mögliche Entwicklungsansätze dargestellt und mit den Vertretern der Kommunen erörtert werden.

Der Ausschuss beschließt beide Beschlussvorschläge einstimmig ohne Enthaltungen.

TOP 4: Verschiedenes

Zu TOP 4 liegen keine Themen zur Beratung vor; Anträge werden nicht gestellt.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließt Herr Przybylla die Sitzung um 15:50 Uhr.

gez.

Thomas Przybylla
Ausschussvorsitzender

gez.

Norbert Hackenberg
Schriftführer

Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn

Wie gelingt die regionale Entwicklung in Balance bis 2040?

Christoph Hölzer
Region Köln/Bonn e.V.

Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
Koblenz, 15. Juni 2021

Inhalte

- Regionalmanagement Region Köln/Bonn e.V.
- Räumliche Ausgangslage
- Prozess zum Agglomerationskonzept
- Konzeptinhalte
- Ausblick

Der Region Köln/Bonn e.V.



Mitglieder



FREUDE.
JOY.
JOIE.
BONN.



Gäste

Bezirksregierung Köln



Vorstand

Handlungsebenen

Aufgaben | Service | Kooperation

Regionale Strategieebene

- Agglomerationskonzept/-programm
- Klimawandelvorsorgestrategie

Interkommunale, teilregionale Ebene

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

Kommunale Ebene

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

Integrierte Raumentwicklung

Siedlungs-
entwicklung

Natur +
Landschaft

Rhein

Strukturpolitik +
Wirtschaftsförderung
- NRW.Innovationspartner

Energie/Klima

Tourismus/
Naherholung

Kultur

COMPASS/Europa

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

Kommunikation | Kooperation |
Positionierung | Land, Bund und EU

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

Interregionale Netzwerke +
Kooperationen

- regionen.NRW
- Metropolregion Rheinland

Regionalmarketing

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

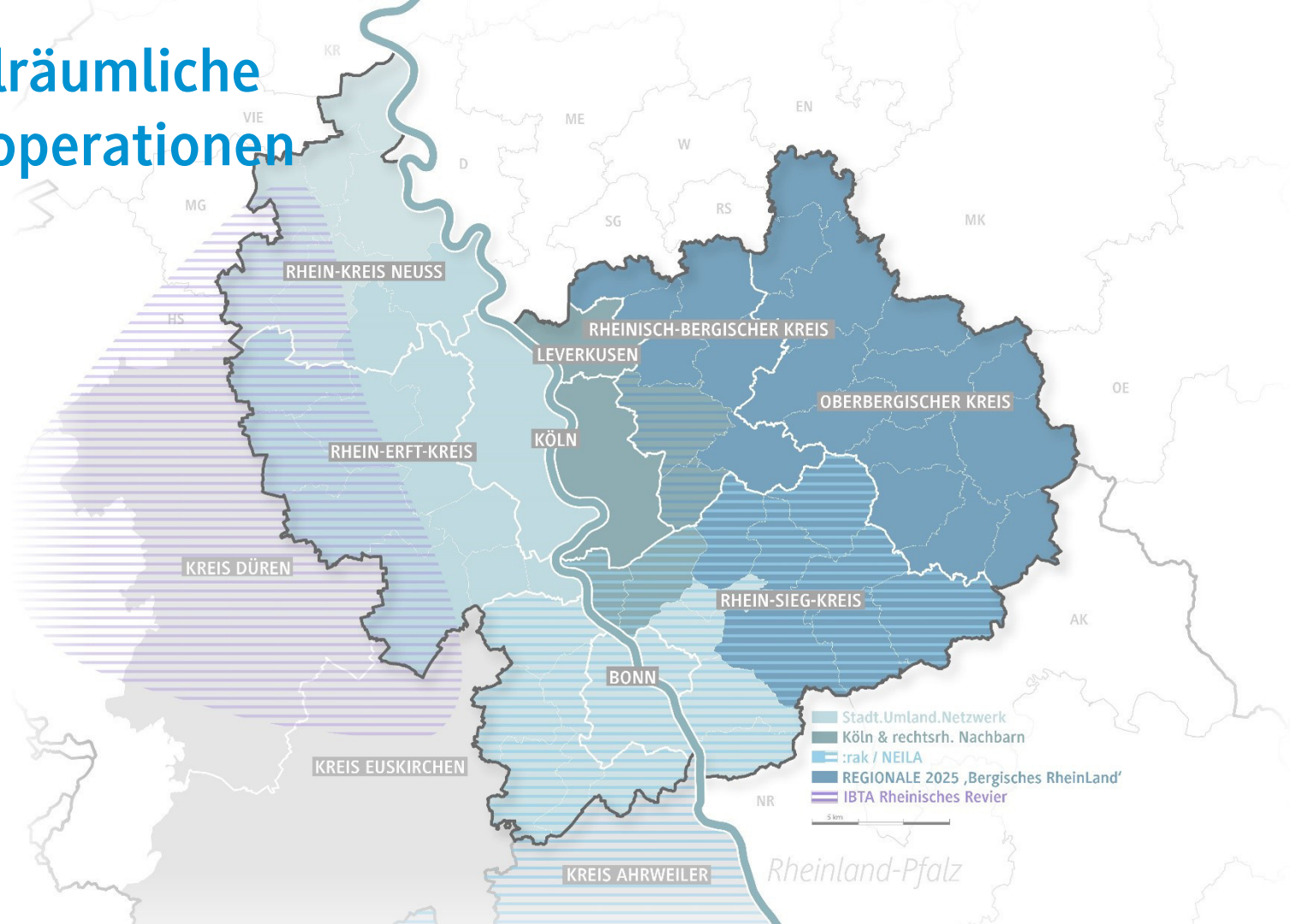
Arbeitskreise + Kooperationsrunden

Grundsatzfragen regionaler Zusammenarbeit

Gesamtübersicht



Teilräumliche Kooperationen



Regionalbedeutsame Projekte (Auswahl)

Folgelandschaft Garzweiler,
Rh. Revier

LANDFOLGE
GARZWEILER
ZWECKVERBAND



Central Park, Leverkusen



Zanders Gelände, BGL



Innovation Hub, GM



MiQua, Köln



TH Köln Campus Rhein-Erft,
Erftstadt

Technology
Arts Sciences
TH Köln

Bio innovation park,
Rheinbach / Meckenheim



bio innovation park
Rheinland

Beethoven 2020, Bonn/RSK

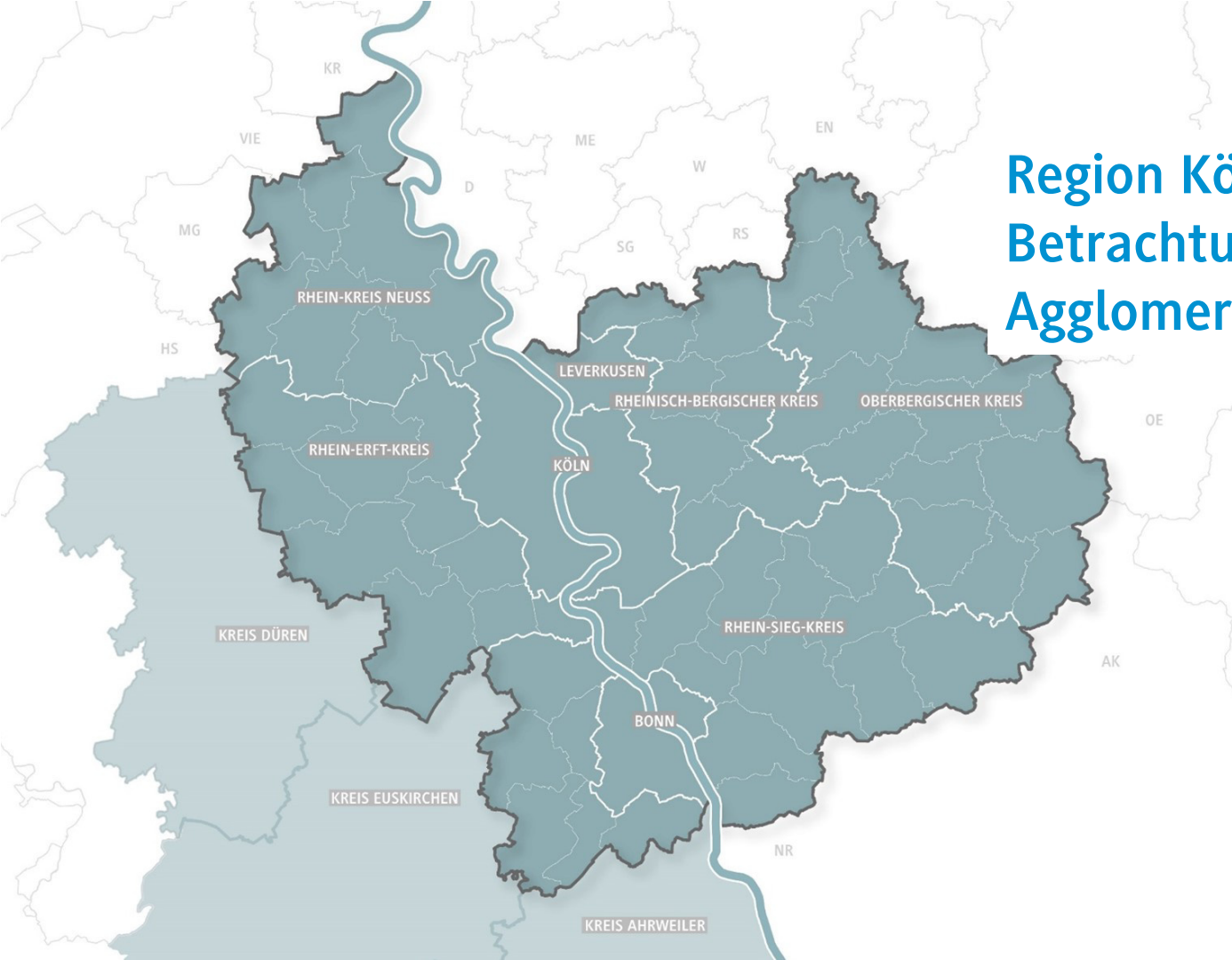
BTHVN
2020

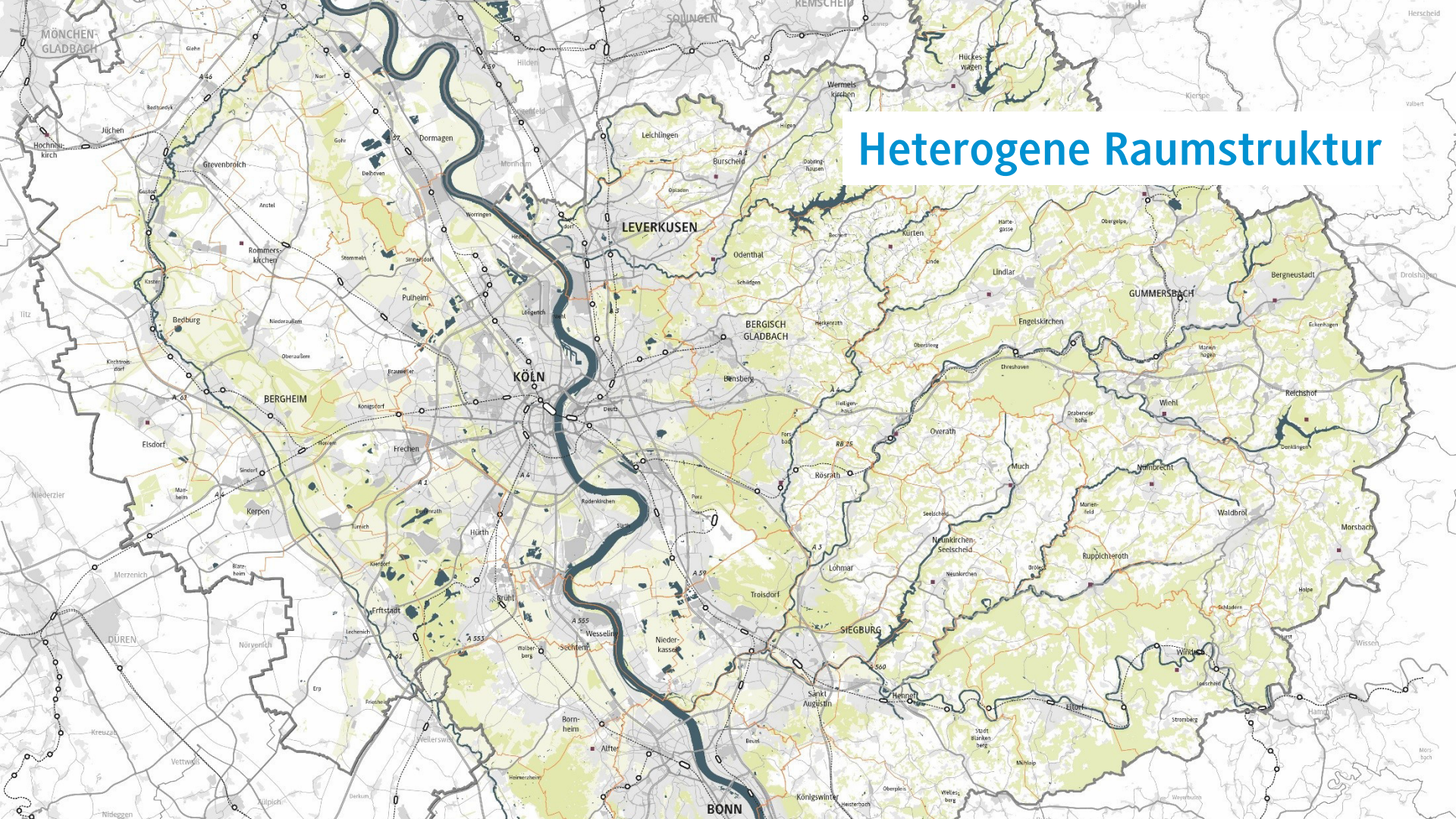
KREIS AHRWEILER

Rheinland-Pfalz

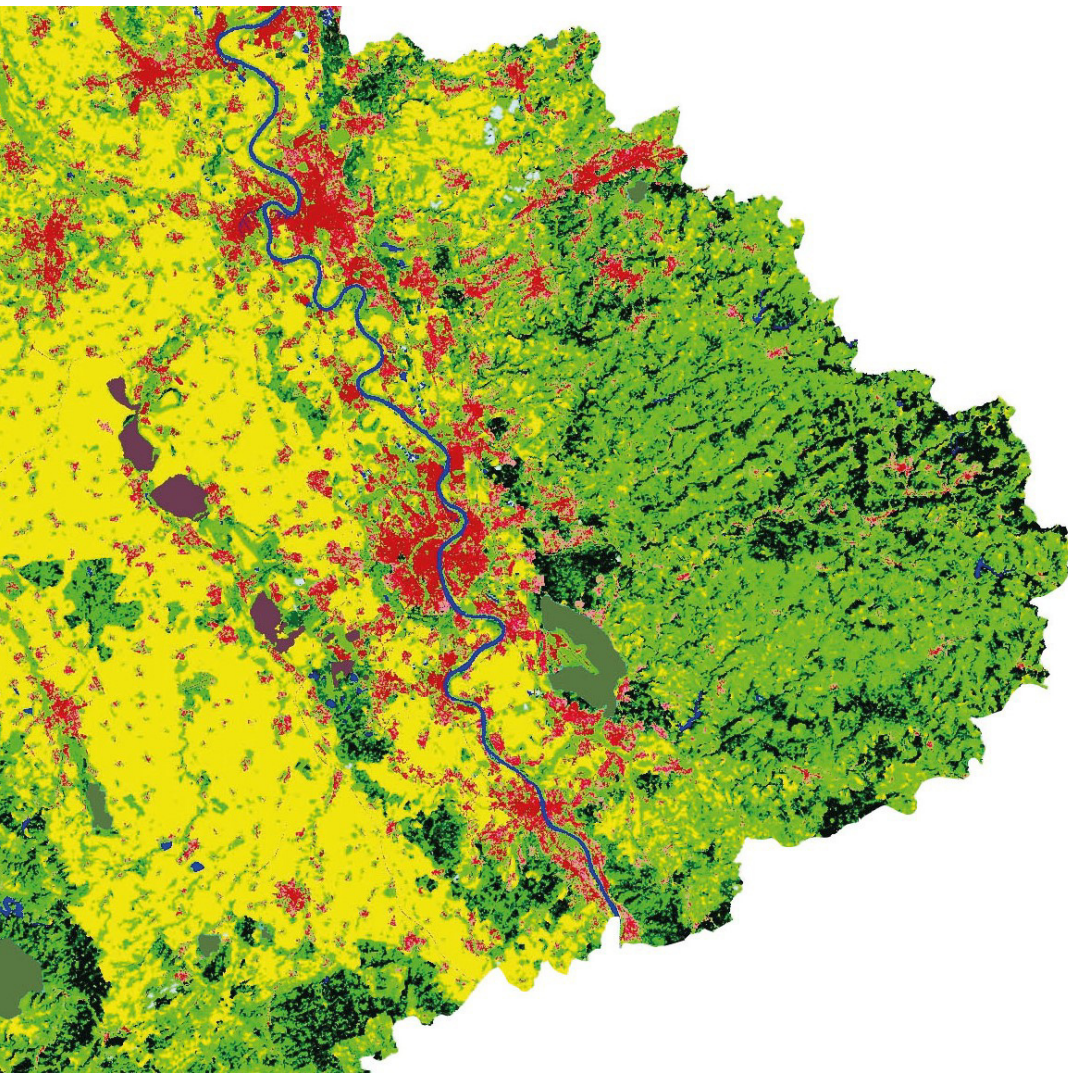
Räumliche Ausgangslage

Region Köln/Bonn - Betrachtungsraum des Agglomerationskonzeptes





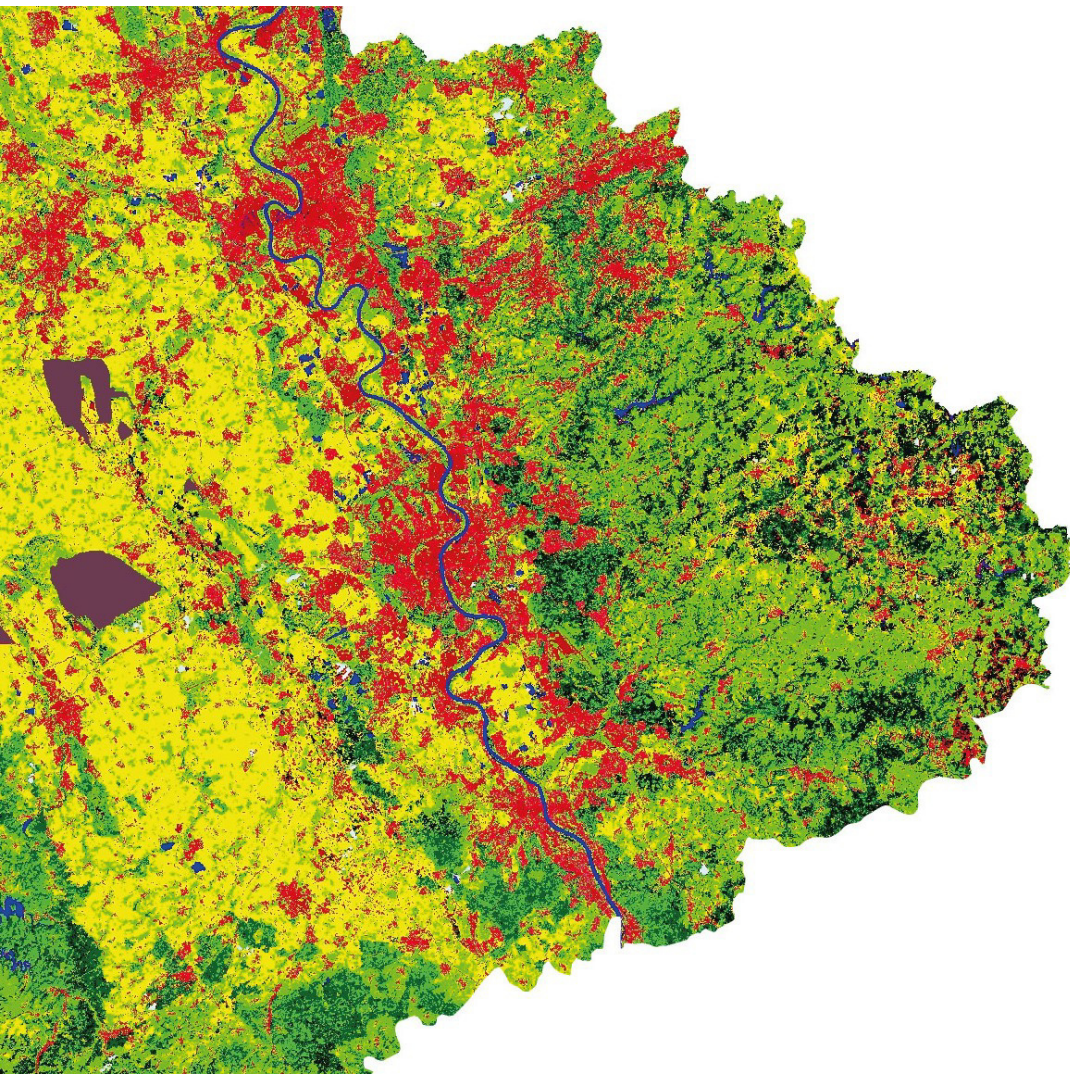
Heterogene Raumstruktur



Raumnutzung 1975

hoher Versiegelungsgrad (>80%)	
mittlerer Versiegelungsgrad (>40 – 80%)	
geringer Versiegelungsgrad (< 40%)	
Nadelwald	
Mischwald	
Laubwald	
Ackerflächen	
Wiesen und Weiden	
Tagebau	
Abbauflächen, Kiesgruben und Baustellen	
Wasserflächen	

Quelle: Geographisches Institut der Universität Bonn,
Andreas Rienow, Frank Thonfeld, Stefanie Steinbach



Raumnutzung 2015

hoher Versiegelungsgrad (>80%)	
mittlerer Versiegelungsgrad (>40 – 80%)	
geringer Versiegelungsgrad (< 40%)	
Nadelwald	
Mischwald	
Laubwald	
Ackerflächen	
Wiesen und Weiden	
Tagebau	
Abbauflächen, Kiesgruben und Baustellen	
Wasserflächen	

Quelle: Geographisches Institut der Universität Bonn,
Andreas Rienow, Frank Thonfeld, Stefanie Steinbach



2040?

Region in Balance



Vielfältige Herausforderungen der Raumentwicklung

Mobilität

Stau-Rekord in NRW

VERKEHR Kölner Autobahnring gehört zu den Strecken mit den größten Behinderungen



Bonn ist Stau-Hauptstadt in NRW

Analyse zeigt Zunahme der Verkehrsbelastung in...

[illegible]

Die Verkehrszahlen der Einwohnerzahl mit dem wachsenden Pendlerverkehr in Bonn, Köln und beispielsweise in den Umlandgemeinden sind aus den Untersuchungen Düssel und Mülters sowie der Statistik der Wirtschaftswissenschaften der Universität Bonn zu entnehmen. Die Pendlerzahlen der Großstadtregionen sind in der Tabelle gegenübergestellt. Die Auswärtigen der Verkehrsplanung der Bundesrepublik sind in der Tabelle gegenübergestellt. Die Auswärtigen der Verkehrsplanung der Bundesrepublik sind in der Tabelle gegenübergestellt.

[illegible]

ändert den Platz 7 im Ranking in Deutschland. Besonders läuft der Berufsverkehr der zufolge donnerstagabend Unternehmen wertete für rund 64 Millionen gefahrene Kilometer in Bonn auf. Köln verbessert sich im Ranking gegenüber Platz 10 auf 11 – Kassel neu aufgenommen und gleich auf Platz 11. Der Durchschnitt liegt

Stau-Städte

Hamburg
Berlin
Wiesbaden
München
Nürnberg
Stuttgart
Bonn
Kassel
Bremen
Frankfurt a. M.

Grade 12, Grade 11

Schlechte Karten für Neubauten

Der Bund setzt in der Region hauptsächlich auf Ergänzungen und Lückenschlüsse

VON DOMINIK PIEPER

Mittwochnachm
lich ist er da, der B
Bundesm

aber auch Vorhaben wieder, deren Planung schon weit fortgeschritten ist. Wie die Perspektiven für die Region aussehen – ein Überblick.

Autobahnen

.....
Eine Reihe von Autobahnab-
schnitten ist in der obersten
Kategorie mit dem Vermerk
„Engpassbeseitigung“ plat-
ziert. Vorgesehen ist in der

gelandet, über die die A 555 mit der A 59 verbunden werden könnte – ein Projekt, das viele Unterstützer findet, 381 Millionen Euro kosten soll und einen sehr hohen Kosten-Nutzen-Faktor hat. Politiker quer durch alle Parteien reagierten mit Unverständnis auf die schlechte Platzierung.

Ortsumgehungen



Noch pure Zukunftsmusik Eine Rheinbrücke zwischen Porz-Langel und Wesseling. (Montage: Arndt)

Nöhrer Stadt-Anzeiger SAMSTAG/SONNTAG, 6./7. OKTOBER 2018

Rhein-Sieg



Ferien anno dazumal Im VW-Käfer ging Man Eicke auf Abenteuerfahrt zum Roten Meer Seite

Eigene Brücke für die Stadtbahn

Machbarkeitsstudie zur neuen Trasse durch Niederkassel nennt zweite Rheinquerung als Option
VON STEFAN VILINGER

VON STEFAN VILLINGER

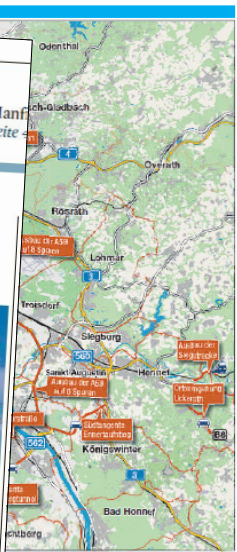
Niederkassel. Die Zielrichtung ist klar: Eine neue Stadtbahnlinie von Bonn über Niederkassel nach Köln soll eine eigene Trasse bekommen und wird im Norden von Niederkassel über den Rhein nach Godorf geleitet. Die Machbarkeitsstudie dazu wurde jetzt im Rathaus vorgestellt.

Die Anbindung dieser Trasse nach Porz zur Linie 7 ist zwar möglich, doch auf Kölner Stadtgebiet ist der Anschluss an Straßenbahnnetz nicht möglich. Warum? Die Kölner Verkehrsverbünde (KVB) nutzen bei der Linie 7 Niederbahnen, die Stadtbahn Köln (SWB) haben im Umland auf Hochbahnen gesetzt. Die Fahrgäste der Hochbahn aus Bonn müssten in Porz umsteigen. Auf der linken Seite konnte jedoch die Strecke der Linie 16 genutzt werden, die als Hochbahn nach Köln fährt. Die Fahrzeit in der City über Godorf halbiert.



... für einen ähnlichen Bau in Niederkassel sein

Grafik: Rhein-Sieg-Kreis



Strukturwandel: Rheinisches Revier und Bonn-Vertrag

Hoffnung und Skepsis im Revier

Reaktionen auf Empfehlungen der Kohlekommission sind gemischt

VON RALPH
UND PATRICIA

Kerpen/Bonn
res Aufstiegs
fel dort – s
aktionen a
der Kohleht
beschreib
der Bergst
BCE, Mich
nem „ord
spricht, be
Klimaakt
Fest ein w
Waldrand s
Köln: re
Hambacher
wirtschafte
Kommission
er muss fe



Kühltürme des Braunkohlekraftwerks Jänschwalde in der Lausitz.

Foto: Monika Skolimow

14 Milliarden für die Revierere

Wirtschaftsminister Altmaier sagt Kohleregionen Finanzhilfe zu

BMZ schafft Platz für alle in Berlin

Entwicklungsministerium plant Neubau in einem Campus mit rund 1400 Arbeitsplätzen

VON ANDREAS BAUMANN

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

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

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

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

Mehrheit wünscht kompletten Regierungsumzug

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

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

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

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

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

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

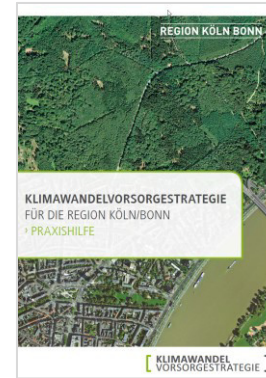
Leitartikel Seite 2

Zwischenfazit

- **Räumliche Umbruchsituation:** vielfältige Herausforderungen und Zukunftsfragen der Entwicklung
- Unterschiedliche Ausgangs- und Problemlagen in den Teilräumen
- **Herausforderungen zunehmend im Maßstab ≥ 1 Kommune**
- Integrierte Strategien vonnöten. Sektorale Planungsansätze greifen vermehrt zu kurz
- **„Sprung nach Vorne“ statt Fortschreibung**
- LEP und **Regionalplanprozesse** erfordern eine strategische Auseinandersetzung der Kommunen, Kreise und Region als Ganzes mit ihrer mittelfristigen räumlichen Entwicklung

Prozess zum Agglomerationskonzept

Grundlagen und sektorale Vorarbeiten



- sektorale Befassungen
- kommunal/teilregional/regional

≠ Kein integriertes regionales Konzept

Agglomerationskonzept:

Ziele und angestrebte Ergebnisse

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

Region Köln/Bonn -
Betrachtungsraum des
Agglomerationskonzeptes



Chronologie



Prozessbeteiligte

Trägerschaft & Gesamtkoordination

REGION KÖLN BONN

Begleitbüro

RHA  **REICHER HAASE ASSOZIIERTE**
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE

IMORDE
PROJEKT- & KULTURBERATUNG

BURG DORFF STADT
AGENTUR
FÜR KOOPERATIVE
STADTENTWICKLUNG

Grundlagenuntersuchung Mobilität

LS **PTV GROUP**
the mind of movement

[] **AGGLOMERATIONSKONZEPT**

Kooperationspartner


Nahverkehr Rheinland

Fachliche Begleitung

Bezirksregierung Köln



Bezirksregierung
Düsseldorf



Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen



Kreise und
Kommunen
der Region



Planungsteams in Phase 2

MUST Städtebau GmbH, Köln
H+N+S Landschaftsarchitekten, Amersfoort
Stellwerk, Darmstadt

orange.edge, Hamburg
Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln
Arup Deutschland GmbH, Berlin

urbanista, Hamburg
Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
ARGUS Stadt und Verkehr GmbH, Hamburg
bureau für Raumentwicklung, Zürich
Andreas Nütten, freier Architekt

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
mrs partner AG, Zürich
ASP Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Prozessbeteiligte

Fachliche Begleitung



Steuerungsgruppe:

Strategische Steuerung des Prozesses durch regionale Vertreter und Mitglieder raumrelevanten Arbeitsgremien des Region Köln/Bonn e.V.
26 Akteure aus der Region; 4 Sitzungen/a

Empfehlungsgremium:

Fachliche Beratung durch externe Fachexperten unterschiedlicher Disziplinen
10 externe Akteure; 3 Sitzungen/a

Austausch mit der Regionalplanungsbehörde:

Fachdialoge zum Abgleich
Regionalplanprozess/Agglomerationskonzept
Region Köln/Bonn e.V. / Bezirksregierung Köln; 2 Treffen/a

Schnittstellen zur formellen Planung



Regionalplan Köln

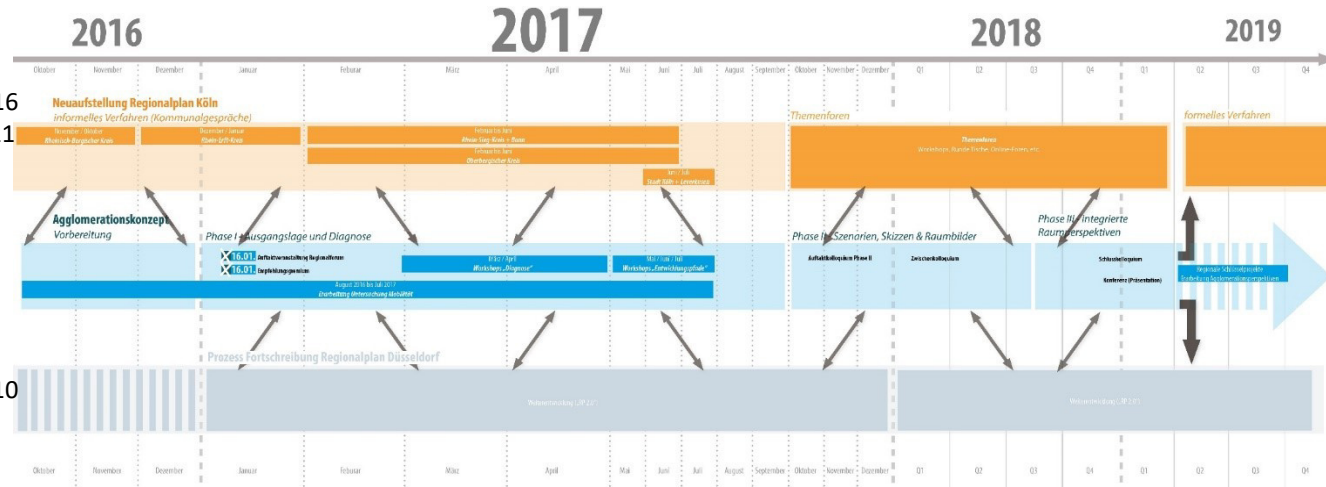
Informelles Verfahren: 2016
Formelles Verfahren: >2021
Inkrafttreten: >2024

[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

NEUE IDEEN FÜR DIE REGION

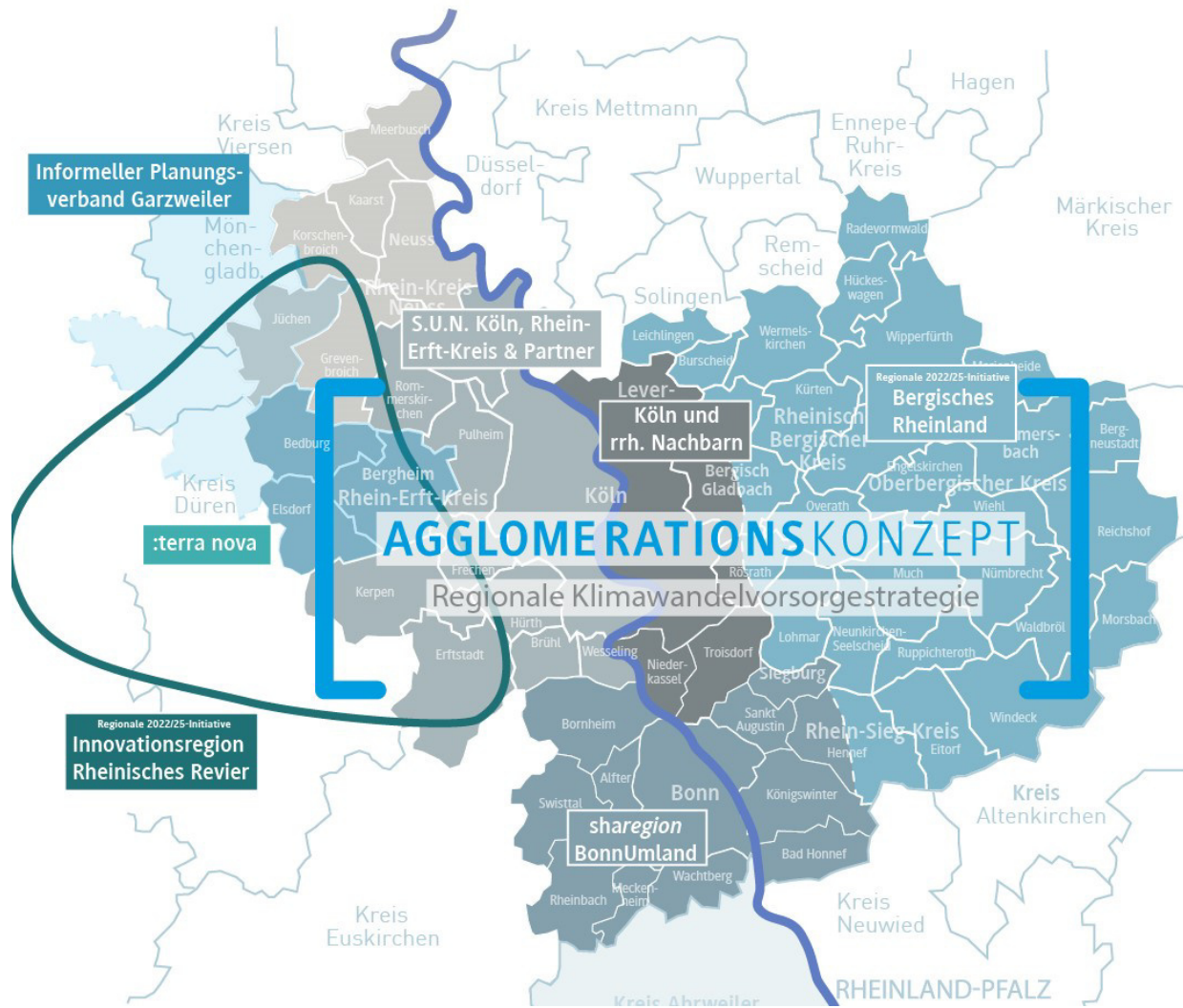


Informelles Verfahren: 2010
Inkrafttreten: 04.2018
1. Änderung: 06.2020



[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

Schnittstellen in die Region



Prozessübersicht

PHASE 1

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

PHASE 2

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

PHASE 3

- Zusammenführung des Agglomerationskonzeptes aus den vier Beiträgen der Teams

Prozessübersicht Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn



3 Jahre Dialog- und Planungsprozess...



7 Meilenstein-Veranstaltungen mit



2.150 Teilnehmern



69 Ordner

470 km Rundreise durch die
Region mit den Planungsteams



980 Tage Prozess

26.360



Mails gesendet [**56** pro Arbeitstag]



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

680 Newsletterabos



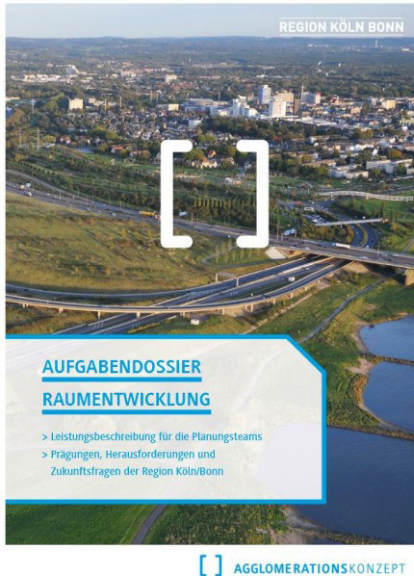
10 Interviewrunden

mit **70** Experten der Region

Phase 1



Phase 1: Ergebnisse



Aufgabendossier
Raumentwicklung



Grundlagenuntersuchung
Mobilität

Der dem Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesnetzagentur abgeben. Für die übrigen Teildome der Region ergeben sich dagegen zum Teil andere Herausforderungen³³.

Die Angebots- und Erschließungsqualität für eine ganze Region umfassend zu untersuchen und zu bewerten, ist äußerst komplex und aufwendig. Die „Grundlagenuntersuchung Mobilität“ greift dabei auf vorhandene Erhebungen und Daten zurück und stellt zusammenfassend dar, auf welchen Streckenabschnitten des schienengebundenen ÖV schon heute Engstellen und Überlastungen festzustellen sind. Darüber hinaus zeigt die Untersuchung Erreichbarkeitsdefizite für den ÖPNV in einem regionalen Maßstab auf³⁴.

Beschreibung und Erläuterung Status-quo

Die Fahrgastnachfrage im SPNV im Bereich des NVR ist im Zeitraum von 2010 bis 2016 um mehr als 22 % gestiegen, während das Angebot nur um knapp 10 % zunahm³⁵. Diese Veränderungen entsprechen einer Nachfragezunahme von ca. 700 Mio. Personenkilometern auf insgesamt mehr als 3,1 Mrd. Personenkilometer und einer Angebotszunahme von ca. 2.100 Tsd. Zugkilometern auf 25.000 Tsd. Zugkilometer. Angaben zu Platzkilometern können aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht aufgeführt werden).

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

33 Vgl. Region Köln/Bonn (u. a.)
34 Grundlage für Analyse der Nachfrageentwicklung und Kapazität im schienengebundenen ÖPNV und der Angaben aus den Veröffentlichungen der Verkehrsverbünde und SPNV-Auftraggeber (SIV, VRS, VRR und NVR). Zur Darstellung der Überlastungsbereiche im SPNV-Netz wurden die Qualitätsberichte des Bundesverbands Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) aus den Jahren 2013 und 2016 sowie der SPNV-Auftraggeber 2016 des ZV NVR genutzt. Zudem wurden die Erkenntnisse des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Bonn und die des Nahverkehrsplans der Stadt Köln berücksichtigt. Für die Analyse der Erreichbarkeiten im Rahmen des ÖPNV wurden die Netzwerke zu den Ober- und Mittelzentren berechnet. Die Grundlage für die Erreichbarkeitsberechnungen sind aktuelle Fahrpläne aus dem HVZ und den HVZ im Stand Frühjahr 2017. Die mit ÖSNM berechneten Ansammlungen setzen sich zusammen aus der Summe von Zu- und Abgangspunkten, Fahrten im Fahrgast, Umsteigepotenzial und Gehzeit, mit einer Abgangspunkte werden als Fußabgang angenommen und mit einer Gehzeit von 5 Minuten in die Analyse eingerechnet. Der Uhr ging.

35 Vgl. NVR (2017): 11

Die demographisch rückläufigen Schülerzahlen verstärken und führen zu einer höheren Bedeutung flexibler Angebote in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage. Der demographischen Entwicklung kommt hier zentrale Bedeutung zu: Die steigende Anzahl an Senioren und die sinkende Anzahl an Schülern erschweren die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV weiter³⁶.

Abbildung 10 fasst zentrale Erkenntnisse der Analyse zu Auslastungen im Schienennetz für den SPNV und die Stadtbahn zusammen. Grundlage für die Analysen sind die Qualitätsberichte des SPNV³⁷, der 3. NVP der Stadt Köln³⁸ und der VEP Bonn³⁹. Die sternförmig auf Köln und Bonn zulaufenden Radialen sind besonders in den HVZ von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr, in abgeschwächter Form gegen 13:00 Uhr und in den Stunden zwischen 15:00 und 19:00 Uhr stark ausgelastet und zum Teil überlastet. Auf bestimmten Strecken kommt es trotz des Einsatzes mehrerer Linien in kurzen Abständen zu voll besetzten Zügen⁴⁰. Dies zeigt sich zum Beispiel bei den Zügen der Linie RE 8 zwischen Pulheim und Köln Hbf, des RE 9 zwischen Köln Hbf und Weilerswist⁴¹. Es zeigt sich ebenfalls bei der RB 25 von Meinerzhagen in Richtung Köln, besonders auf dem Streckenabschnitt ab Rösrath. Ebenso stark ausgelastet sind die Züge der S 23 von Euskirchen in Richtung Bonn, die Züge RE 22 und RB 24 zwischen Euskirchen und Köln, die RB 26 von Koblenz über Bonn nach Köln, die RB 48 von Bonn-Mehlem Richtung Köln und zwischen Köln und Düsseldorf die Linien RE 1 und RE 5.

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

36 Vgl. Region Köln/Bonn e.V. (2015): 41 f.
37 Qualitätsberichte (TF NRW (2017); NVR (2017))
38 Stadt Köln (2016)
39 Stadt Bonn (2011)
40 Vgl. NVR (2017): 33 – 37
41 Vgl. NVR (2017): 35 ff.

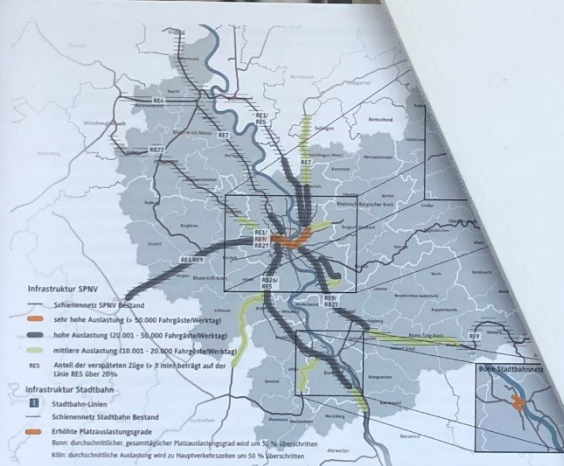
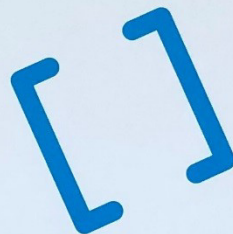


Abb. 10: Auslastungen in den Netzen des Schienenpersonennahverkehrs
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Auswertungen des Qualitätsberichts des NVR (2017) sowie dem 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln (2016) und dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bonn (2011)

REGION KÖLN BONN



GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG MOBILITÄT

[] AGGLOMERATIONS-KONZEPT

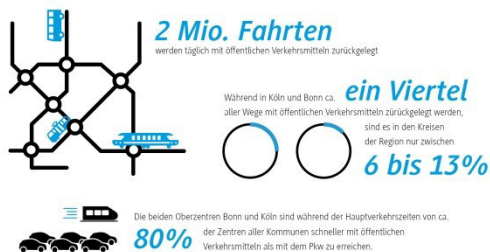
KARTENBLÄTTER GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG

2025
EFRE NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung
m
Nahverkehr Rhein-

Europäische Union
Erneuerungsfonds
für regionale Entwicklung

Grundlagenuntersuchung Mobilität

ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR



NAHMOMOBILITÄT

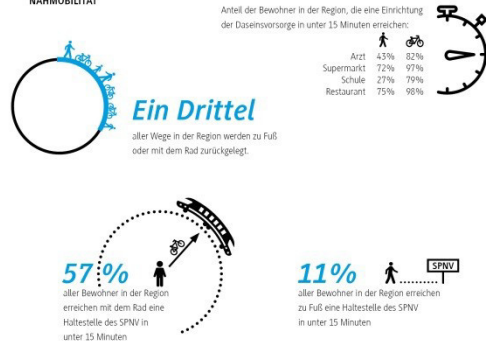
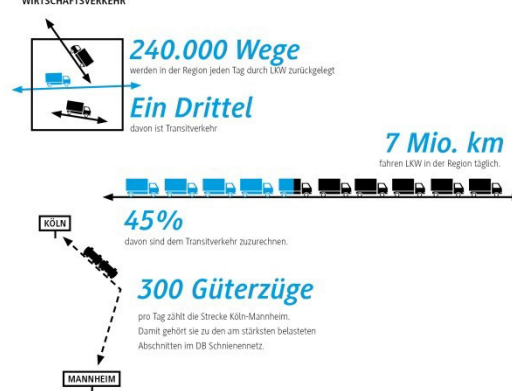


Abb. 7: Daily Regional System - Zusammenfassende Darstellung der Analyseergebnisse
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Analysen

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR



WIRTSCHAFTSVERKEHR



20

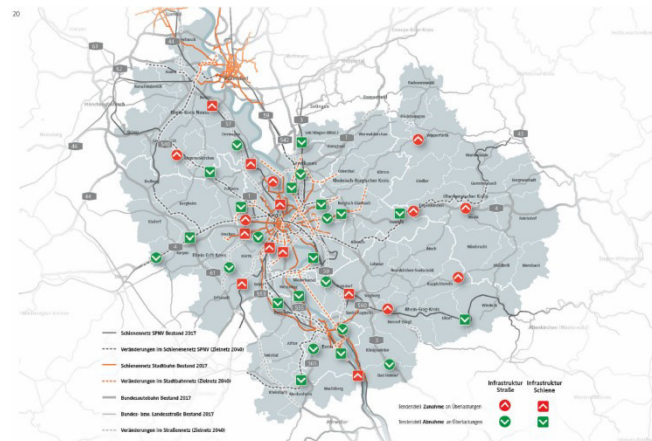
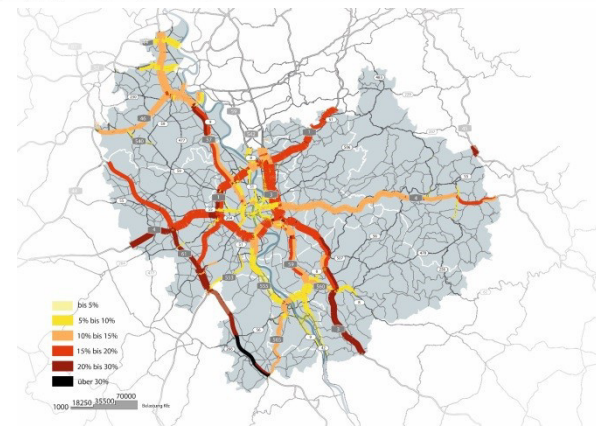


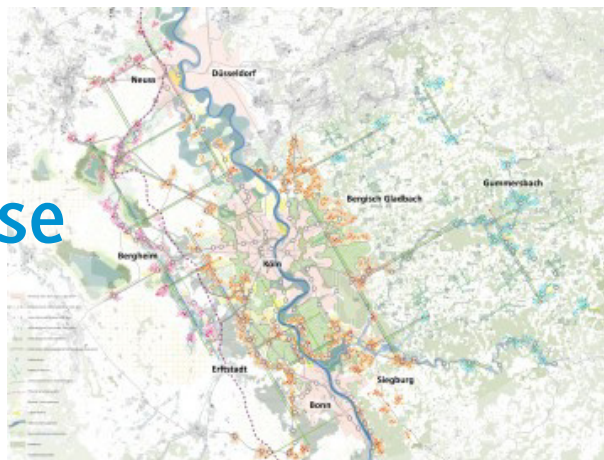
Abbildung der Wirkungseffekte für das Jahr 2040
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Analysen



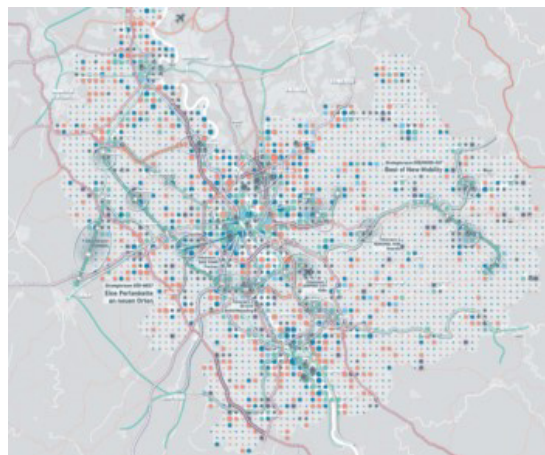
Phase 2



Phase 2: Ergebnisse



MUST Städtebau GmbH | H+N+S
Landschaftsarchitekten | Stellwerk

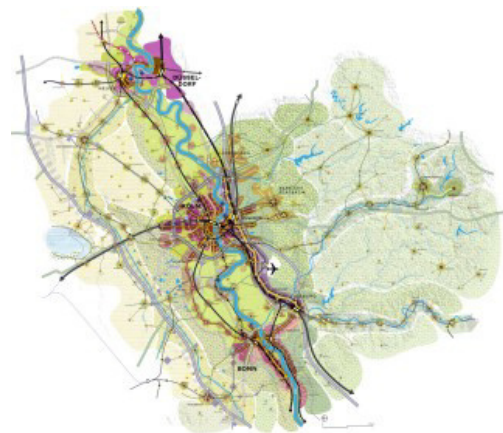


orangeedge | Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH |
Arup Deutschland GmbH

**vier
Planungsbeiträge
für die Region**

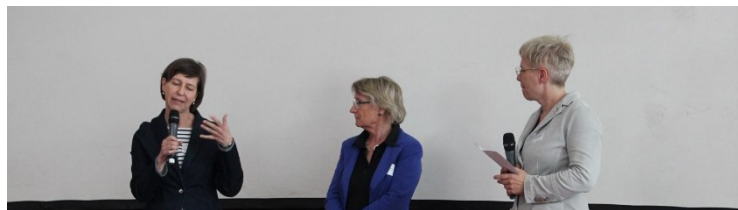


urbanista | Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH |
ARGUS Stadt und Verkehr GmbH | bureau für Raumentwicklung |
Andreas Nütten

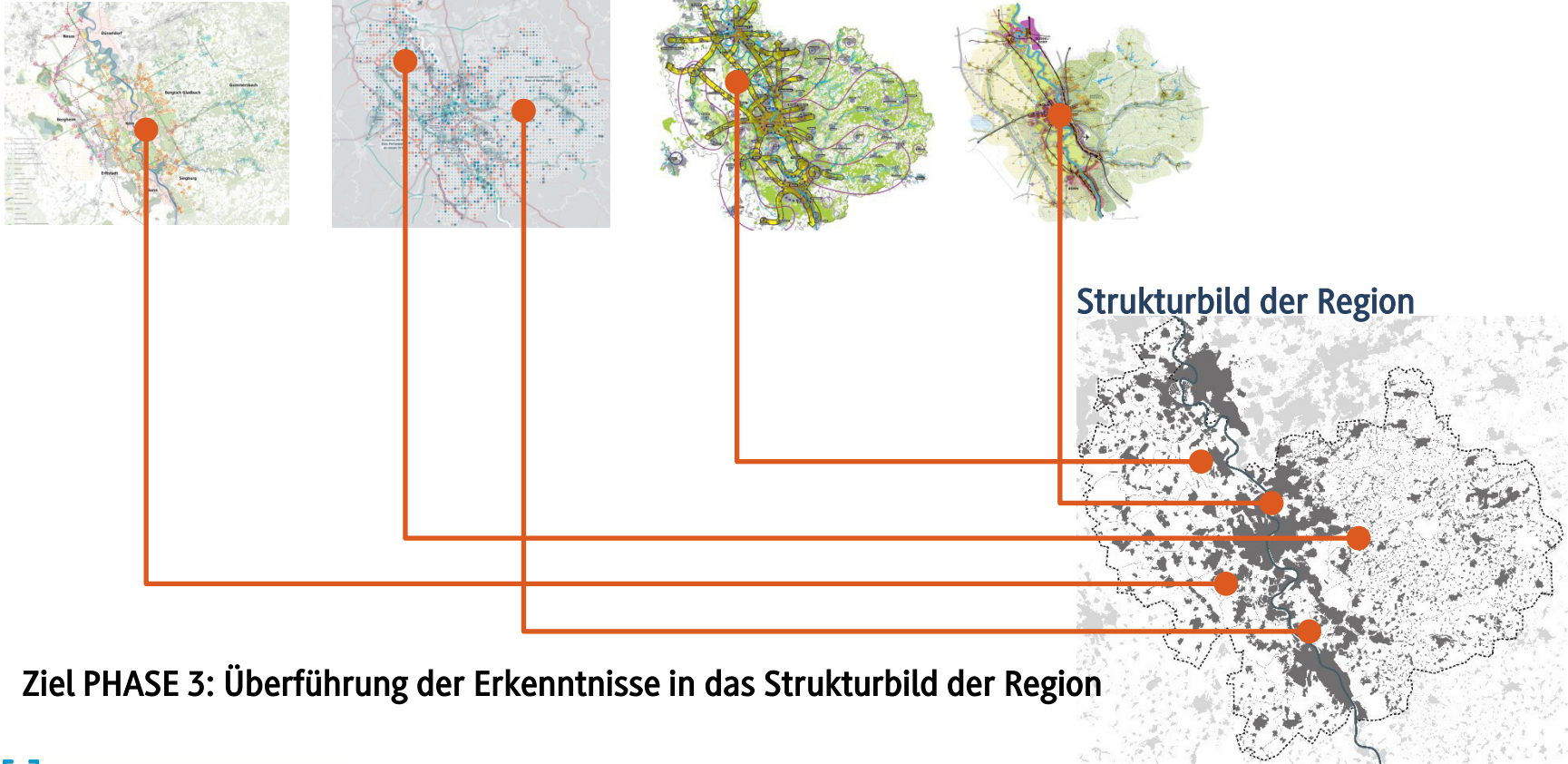


van de Wetering | mrs partner AG | ASP Landschaftsarchitekten AG

Phase 3



Phase 3



Ziel PHASE 3: Überführung der Erkenntnisse in das Strukturbild der Region

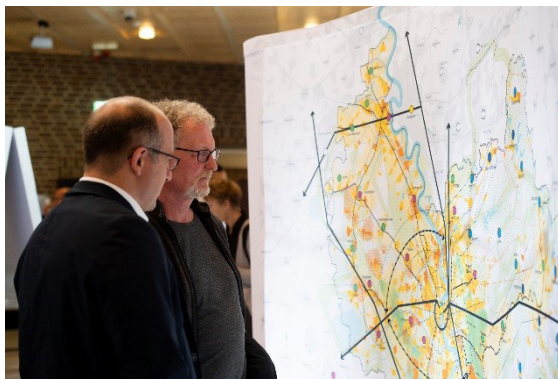
[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

SIEDLUNG

WIRTSCHAFT

[illegible][illegible]

POLYZENTRALITÄT



Transferkonferenz am 23.09.

Zwischenergebnisse



GU Mobilität



Projektinfo 1



Handout
Etappenziel 3



Handout
Transferkonferenz

Produkte & Distribution



Konzeptband



Prozessband



Seit 09. März 2020 zum
Download verfügbar auf:

www.agglomerationskonzept.de

[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

Kommunikation und Diskussion in die Region hinein

- Ausschuss für Umwelt, Kreisentwicklung und Energie REK: 31.10.19
- HVB-Konferenz RBK: 06.12.19
- HVB-Runde/Dezernenten RSK: 13.01.20
- HVB-Runde/Dezernenten OBK: 16.01.20
- HVB-Runde/Dezernenten RKN: 20.01.20
- Planungsausschuss Stadt Rheinbach: 26.05.20
- Planungsausschuss RSK: 16.06.20
- Regionalrat Düsseldorf: 18.06.20
- Planungsausschuss Gemeinde Marienheide: 23.06.20
- Planungsausschuss Bad Honnef: 25.06.20
- HVB-Runde/Dezernenten REK: 20.08.20
- Regionaler Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler: 27.08.20
- Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung der Metropolregion Hamburg: 04.09.20
- Planungs- und Umweltausschuss Pulheim: 15.09.20
- Sitzung des Rates der Stadt Meckenheim: 09.12.20



Konzeptinhalte

Einordnung des Agglomerationskonzeptes

Das Agglomerationskonzept...

- ein **räumliches Zielbild 2040+**
- ein **perspektivisches, regionales und informelles Fachkonzept**, und
- geht **stellenweise bewusst und deutlich über** den Status Quo hinaus

Das Agglomerationskonzept...

- entfaltet **keine formelle/unmittelbare Bindewirkung** für die Kommunen
- **Planungshoheit** der Kommunen, Kreise und Regionalplanungsbehörden **bleibt unberührt**.
- liefert **Argumente, Impulse und Positionen für den Zukunftsdialog** vor Ort und in der Region

Strukturbild 2040+

Region in Balance



Über 40 Entwicklungsprinzipien für die Region

Zweiter ÖPNV-Ring



Intraregionaler Hub, Region-Hubs und Knotenpunkte



Verknüpfung Stadtbahn/SPNV



Beschleunigung von Stadtbahnverbindungen Zentrenzulauf



Möglichst Bi-modal Verkehrsanschluss



Großindustrie am Rhein



Interkommunale regionalbedeutende Industrie- und Gewerbestandorte



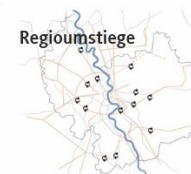
Raumgemeinschaften



Leistungsfähige Verknüpfungen



Regionumstiege



Multimodale Querungen



Erweiterung des Schnellbusnetzes



Erschließung neuer Arbeitsfelder



Regionale Entwicklungsräume



Steigerung der Flächenproduktivität in bestehenden Gebieten und bei Neuausweisungen



Schaffung leistungsstarker SPNV-Zubringersysteme



Entwicklung Netz von RadPendlerRouten



Mobilstationen



Digitalisierung im Umweltverbund



Transportorientierte Siedlungsentwicklung



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



Raumgemeinschaften



Regionale Entwicklungsräume



Entflechtung der Verkehre



Regionumstiege



Leistungsfähige Anbindung an den Güterfernverkehr



Umwidmung Werksbahntrasse



Vorrang Innenentwicklung vor Außenentwicklung



3-fache Innenentwicklung

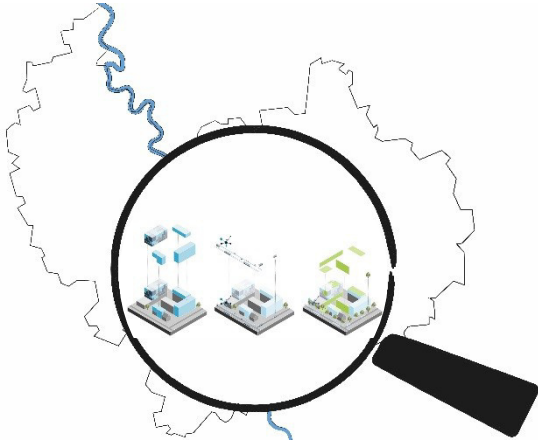


Funktionsmischung und Flexibilisierung

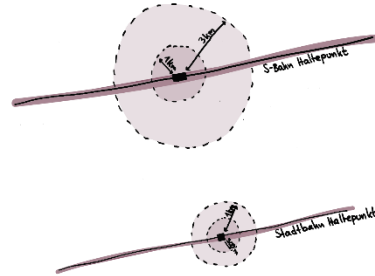


Entwicklungsprinzipien

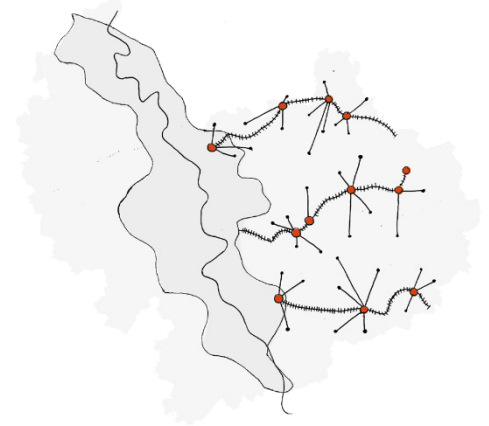
Bsp. Prinzipskizzen für die
Siedlungsentwicklung (Auswahl)



3fache Innenentwicklung



Transportorientierte Entwicklung

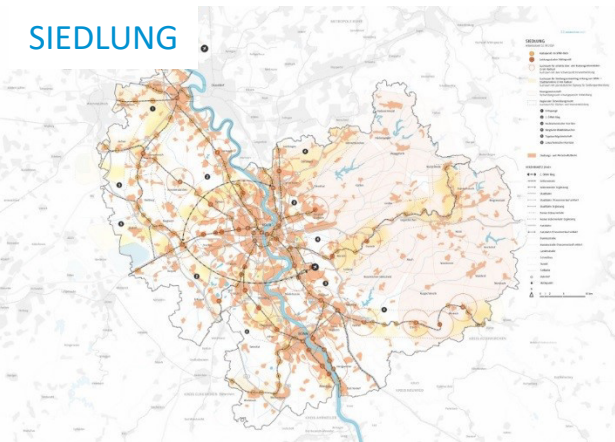


Raumgemeinschaften

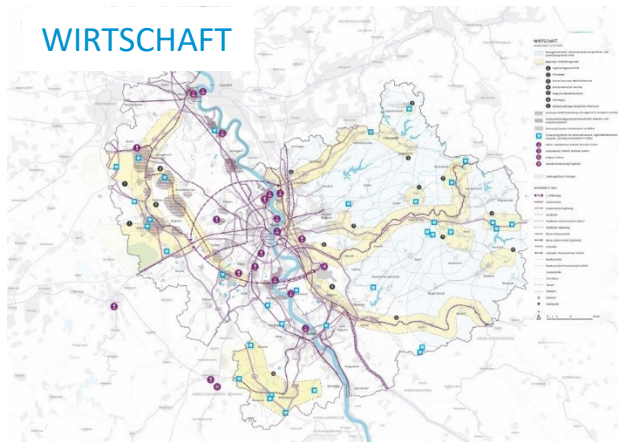
Regionale Teilstrategien des Konzeptes

[] AGGLOMERATIONS-KONZEPT

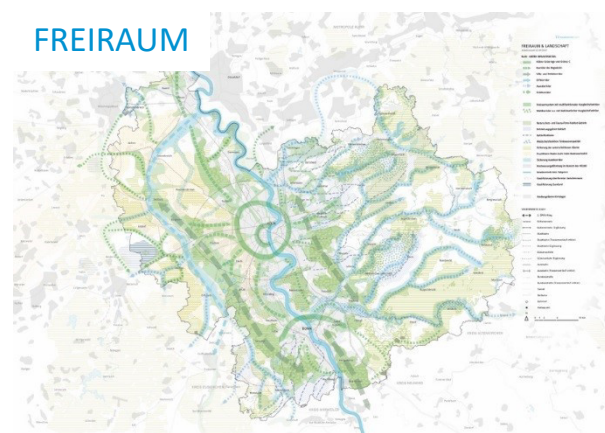
SIEDLUNG



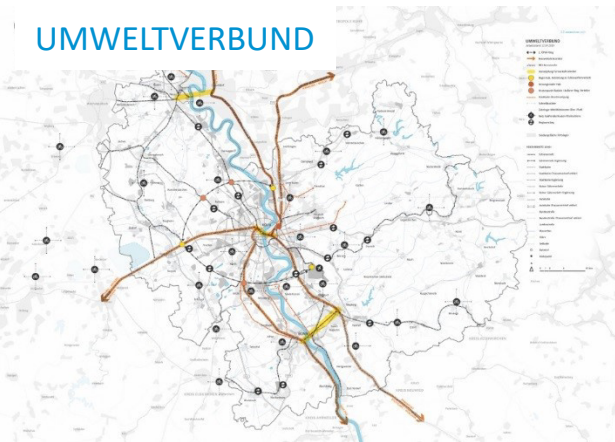
WIRTSCHAFT



FREIRAUM



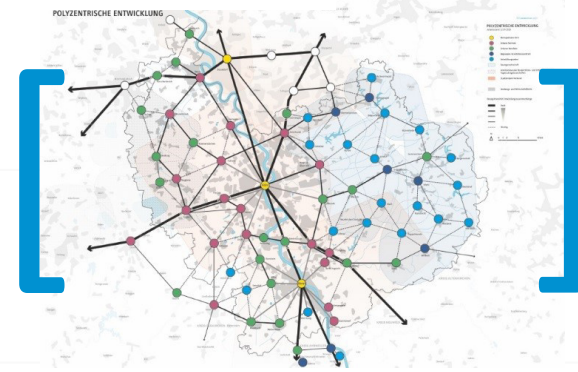
UMWELTVERBUND

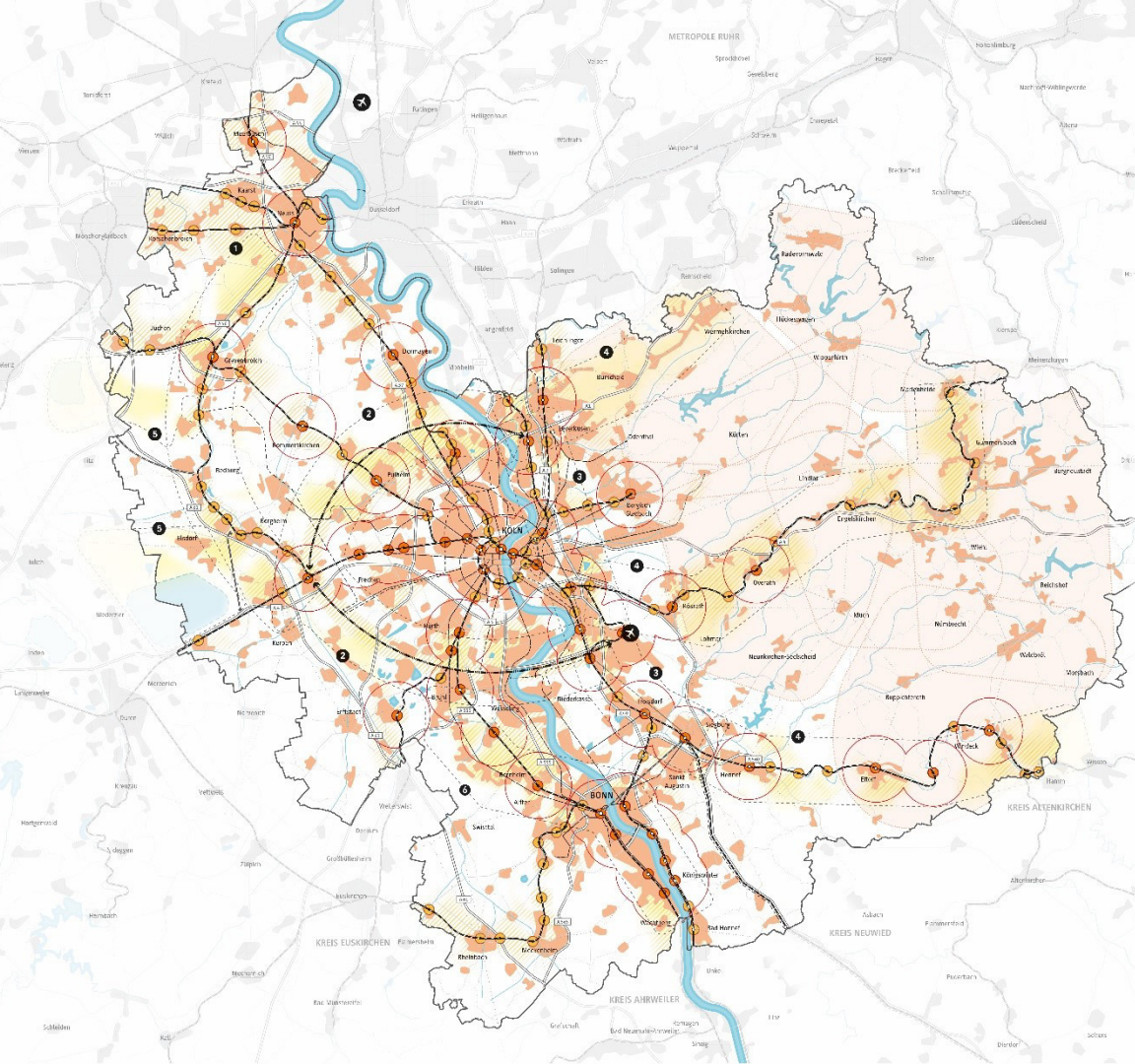


MIV / WIRTSCHAFTSVERKEHR



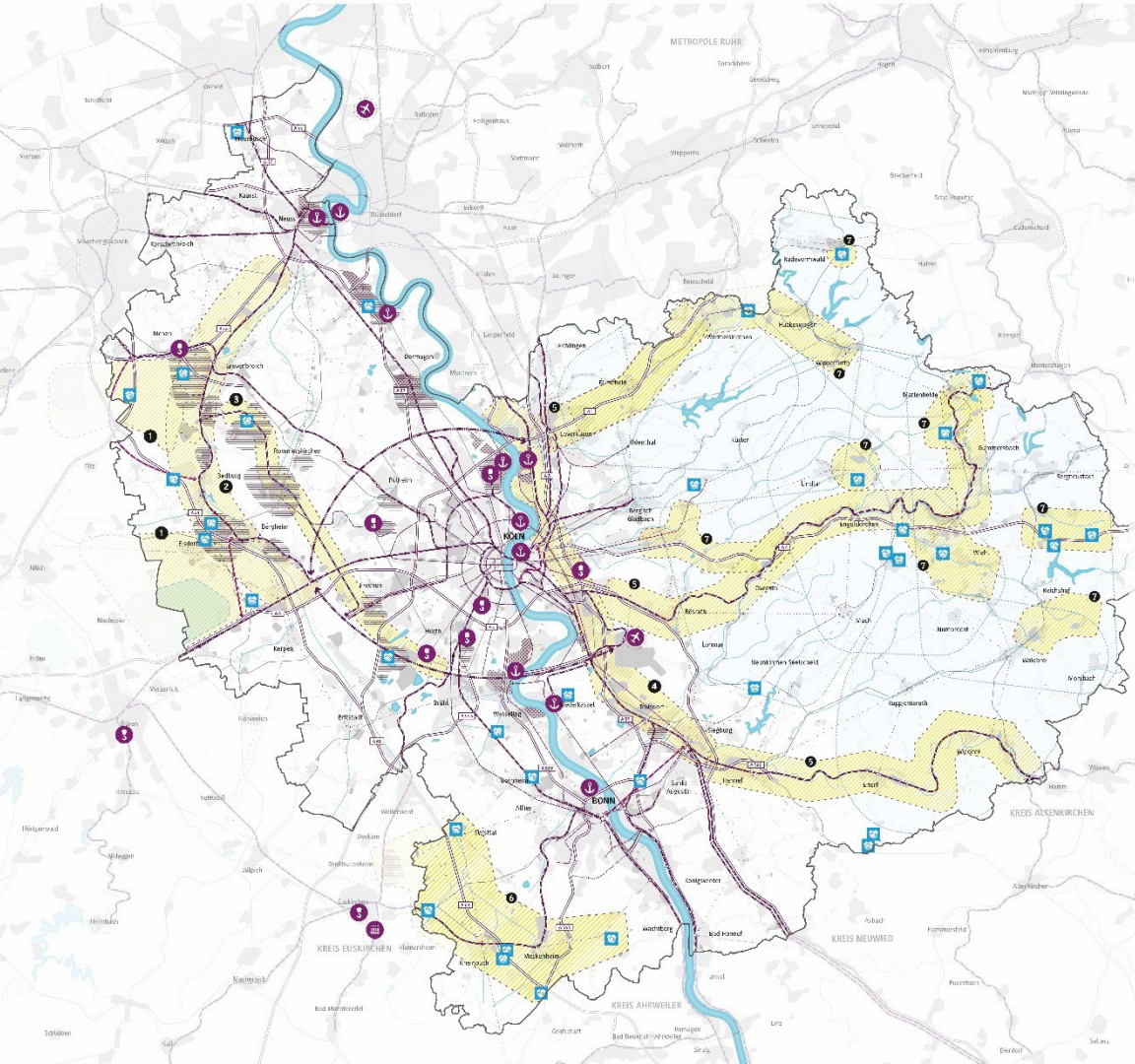
POLYZENTRALITÄT





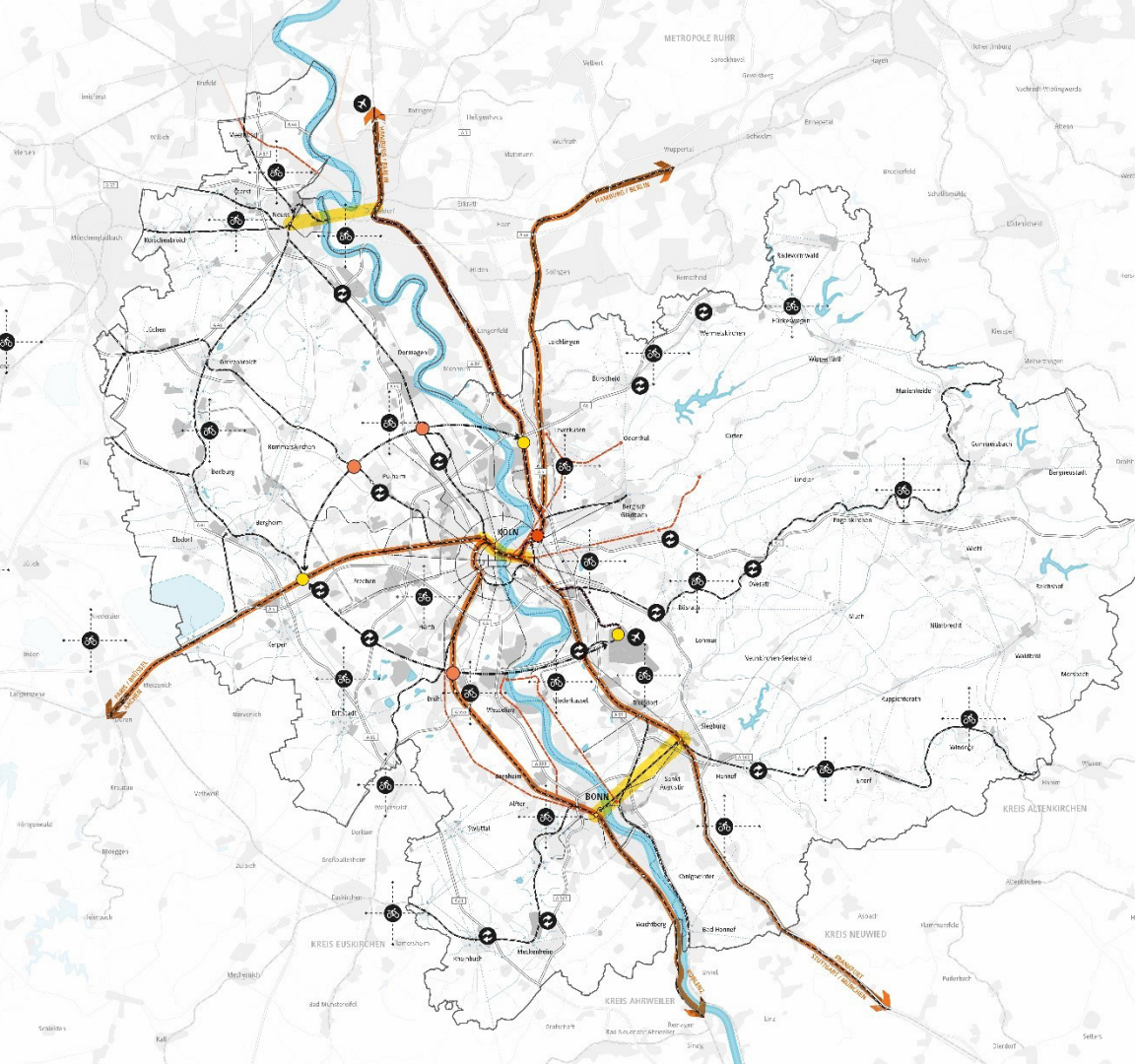
SIEDLUNG

- Regionale Entwicklungsräume mit besonderen Potenzialen, u.a. Tagebaufolgelandschaften
- Transportorientierte Entwicklung
- Fokussierung, Priorisierung und Verdichtung von Entwicklung an leistungsstarken SPNV-Haltepunkten
- dreifache Innenentwicklung
- Raumgemeinschaften
- Vorrang Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Funktionsmischung und Flexibilisierung
- ..



WIRTSCHAFT

- Regionale Entwicklungsräume mit besonderen Potenzialen, u.a. Tagebaufolgelandschaften
- Möglichst bi-modaler Anschluss bei neuer Flächeninanspruchnahme
- Interkommunal, regionalbedeutsame Flächenentwicklung (≥ 10 ha)
- Sicherung der Großindustrie am Rhein
- Verdichtung bestehender Gebiete und Steigerung der Flächenproduktivität

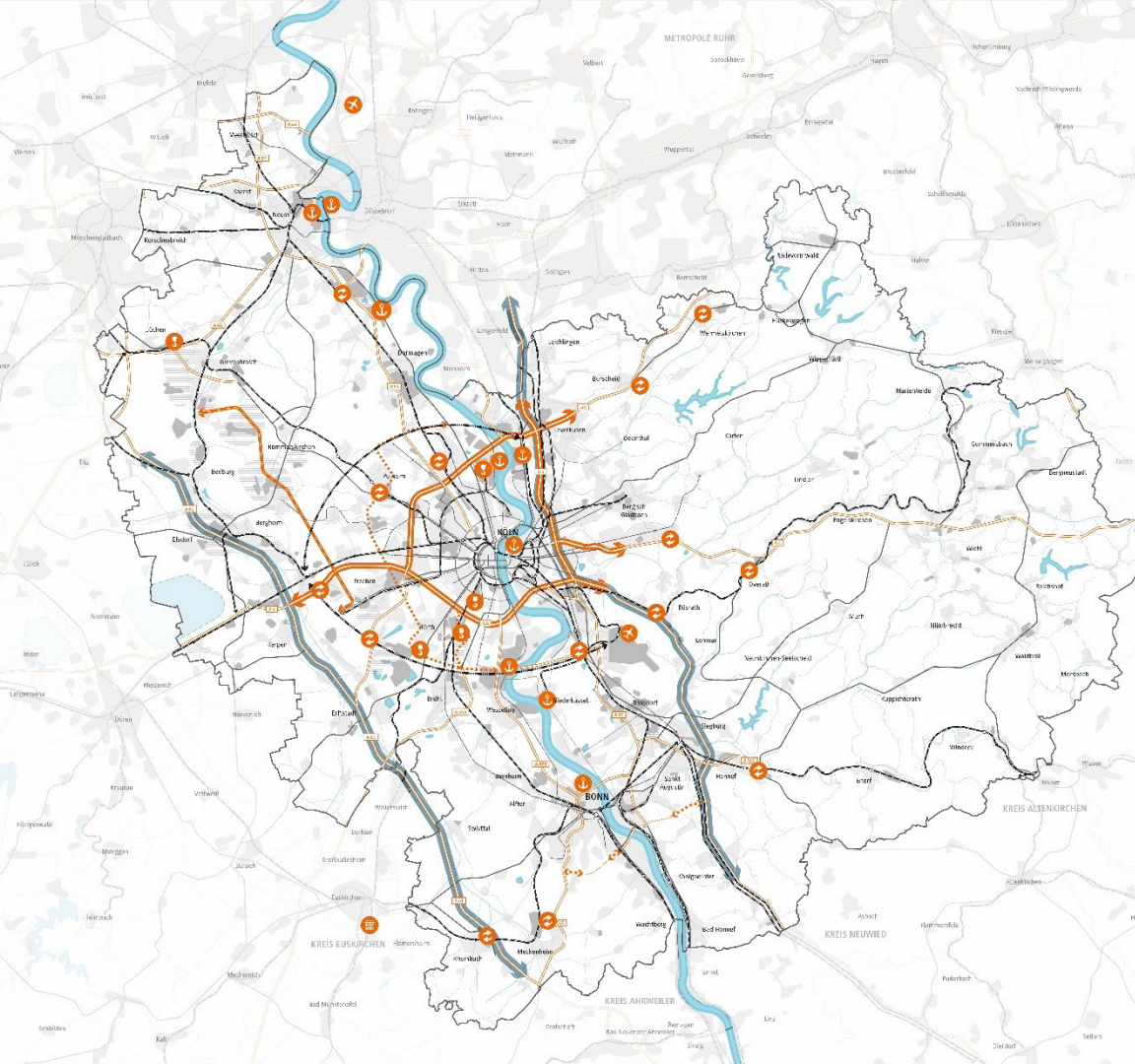


UMWELTVERBUND

- Zielnetz 2040+
- Schaffung von Bypässen und Querungen als Ergänzung der Knoten
- Zweiter ÖPNV-Ring um Köln
- Bessere Verknüpfungen
- Verkehrsträger und schnellere Umstiege Umweltverbund (Mobilstationen, RegioUmstiege)
- Multimodale Querungen
- Schnellbusse
- RadPendlerRouten

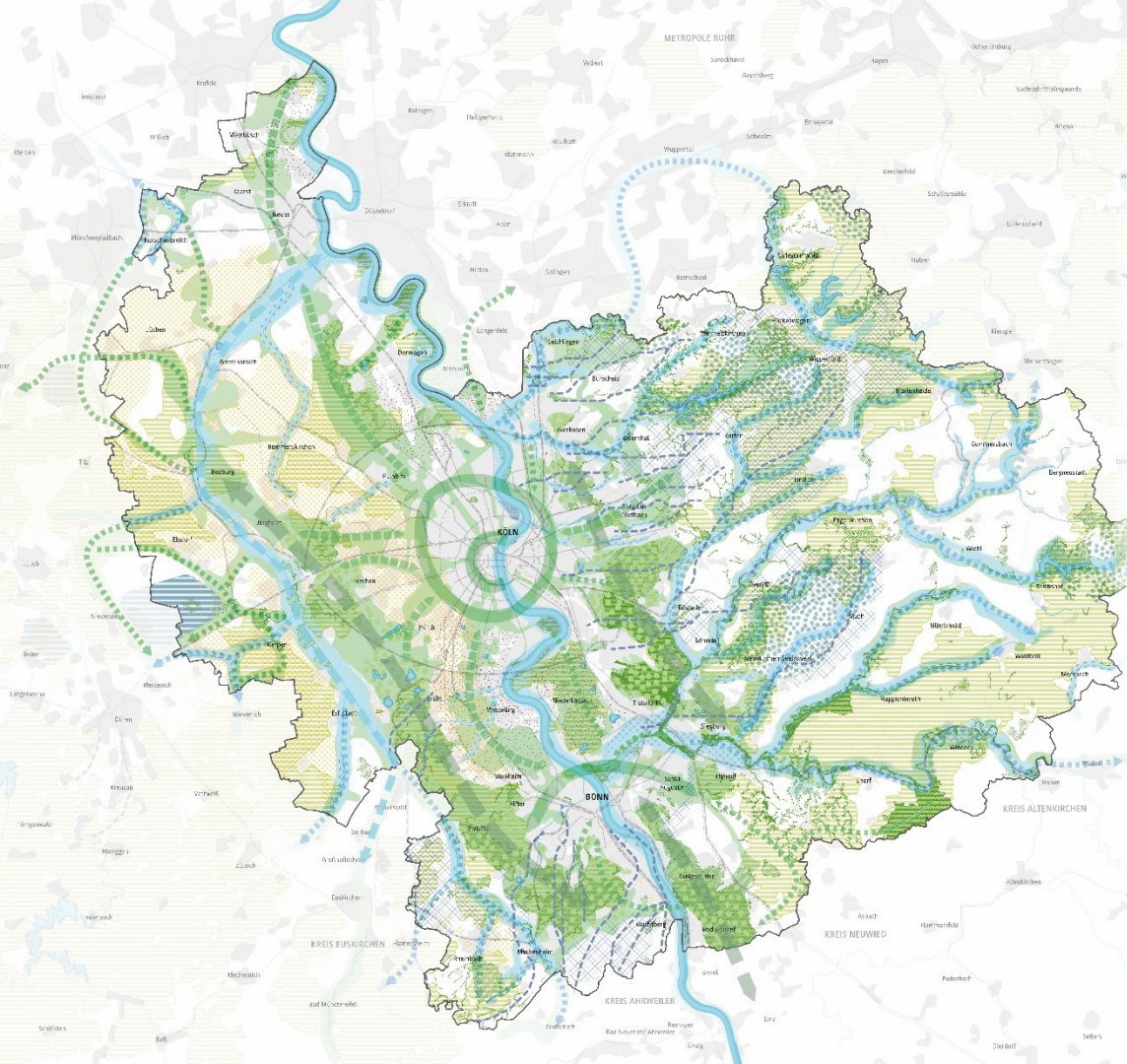
MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR

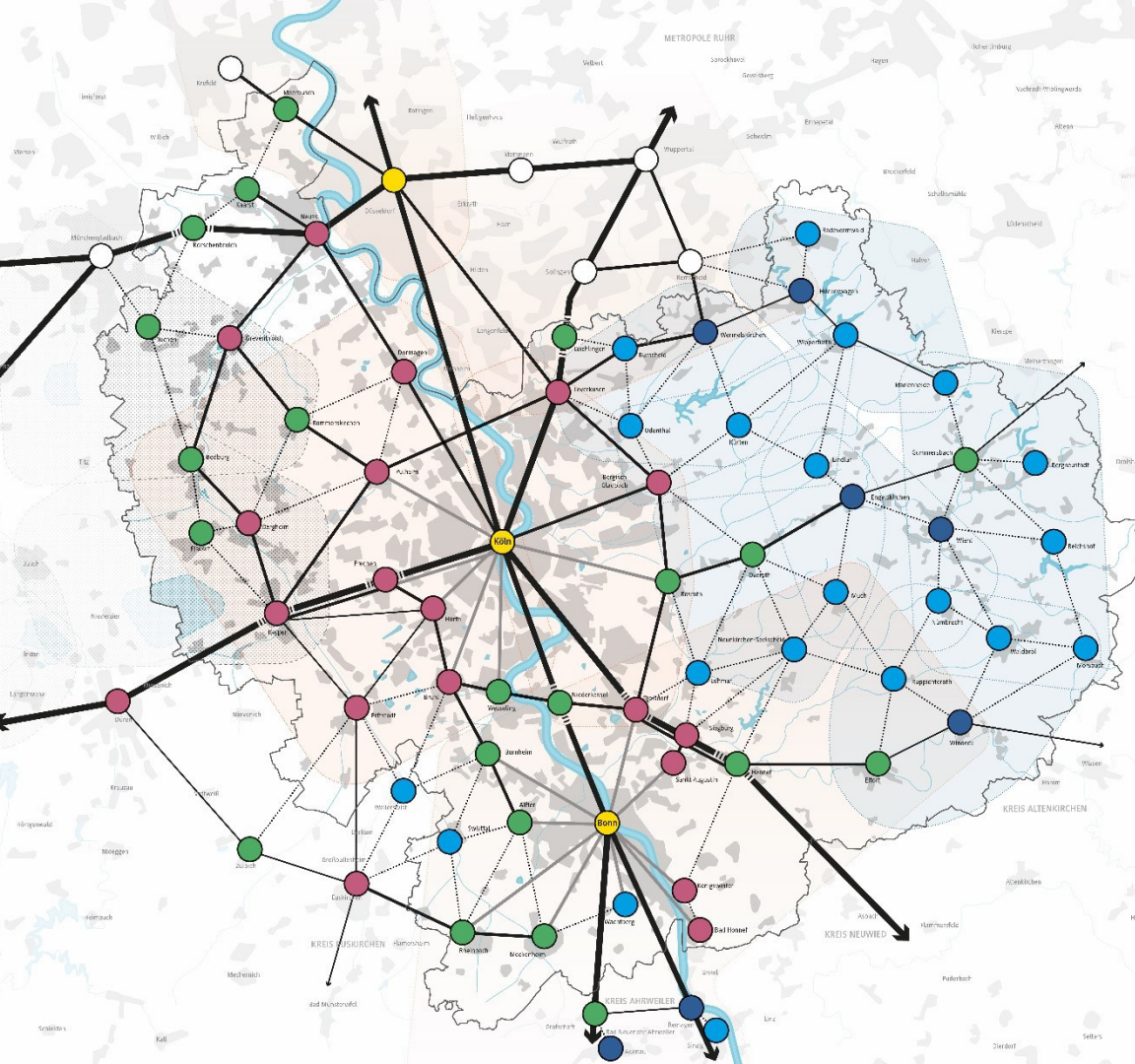
- Entflechtung Transit- und Regionalverkehre (A1, A3, A61, A4, Kölner Ring)
- Zielnetz 2040+ inkl. aller BVWP-Maßnahmen
- Leistungsfähige Anbindung an den Schienengüterfernverkehr
- Sicherung der Häfen + Logistik-Infrastruktur
- Nachnutzung Werksbahntrasse RWE
- Multimodale Querungen
- Regionumstiege



FREIRAUM & LANDSCHAFT

- Weiterentwicklung gesamtregionales Netz
- An- und Einbindung der Nachbarräume
- Integration Ergebnisse der regionalen Klimawandelvorsorgestrategie
- Waldgürtel mit bioklimatischer Ausgleichsfunktion
- Kaltluftentstehungsgebiete und –schneisen
- Multicodierung der Freiräume
- Unzerschnittene Räume schützen
- Regionale Lebensmittelproduktion



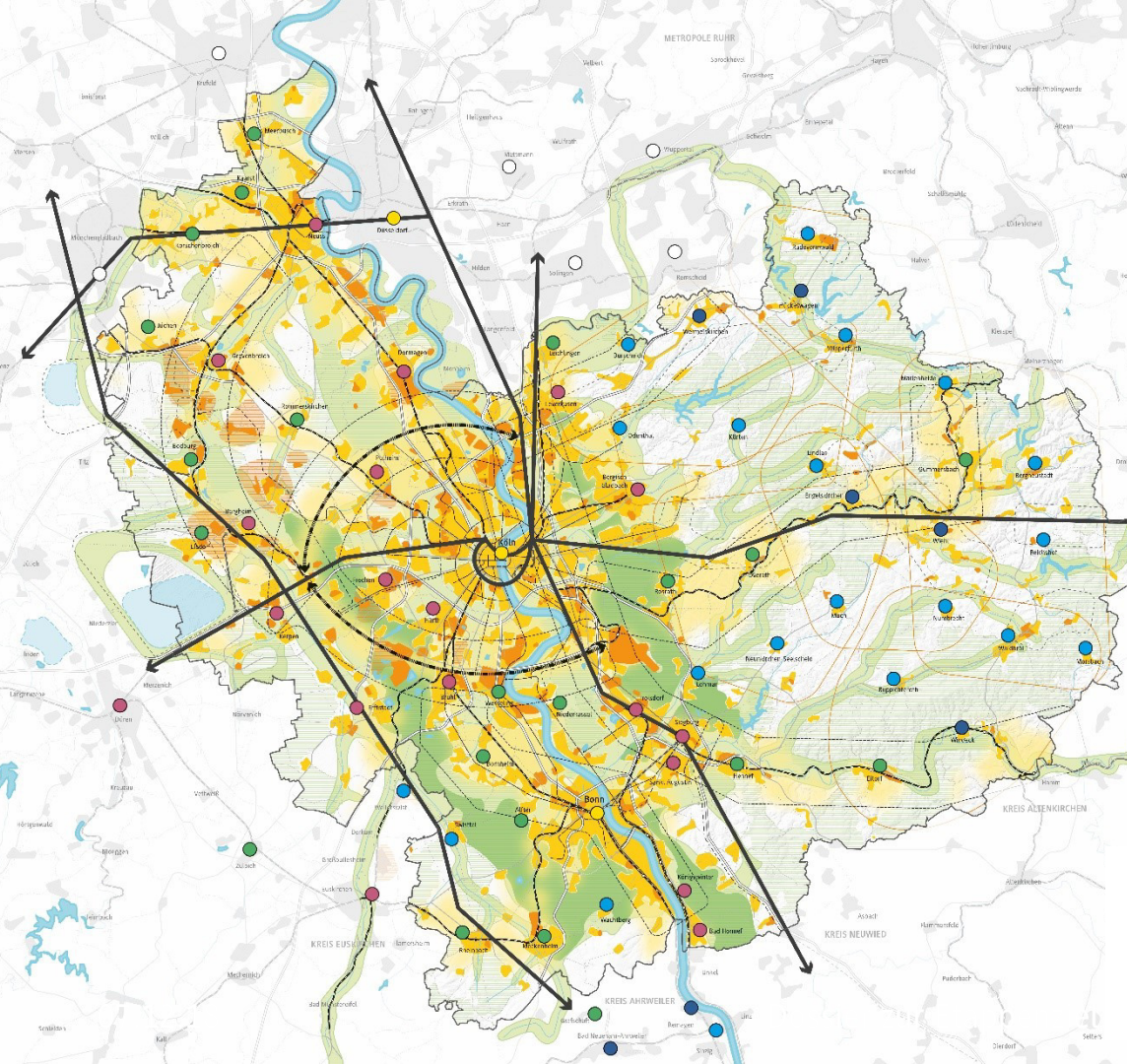


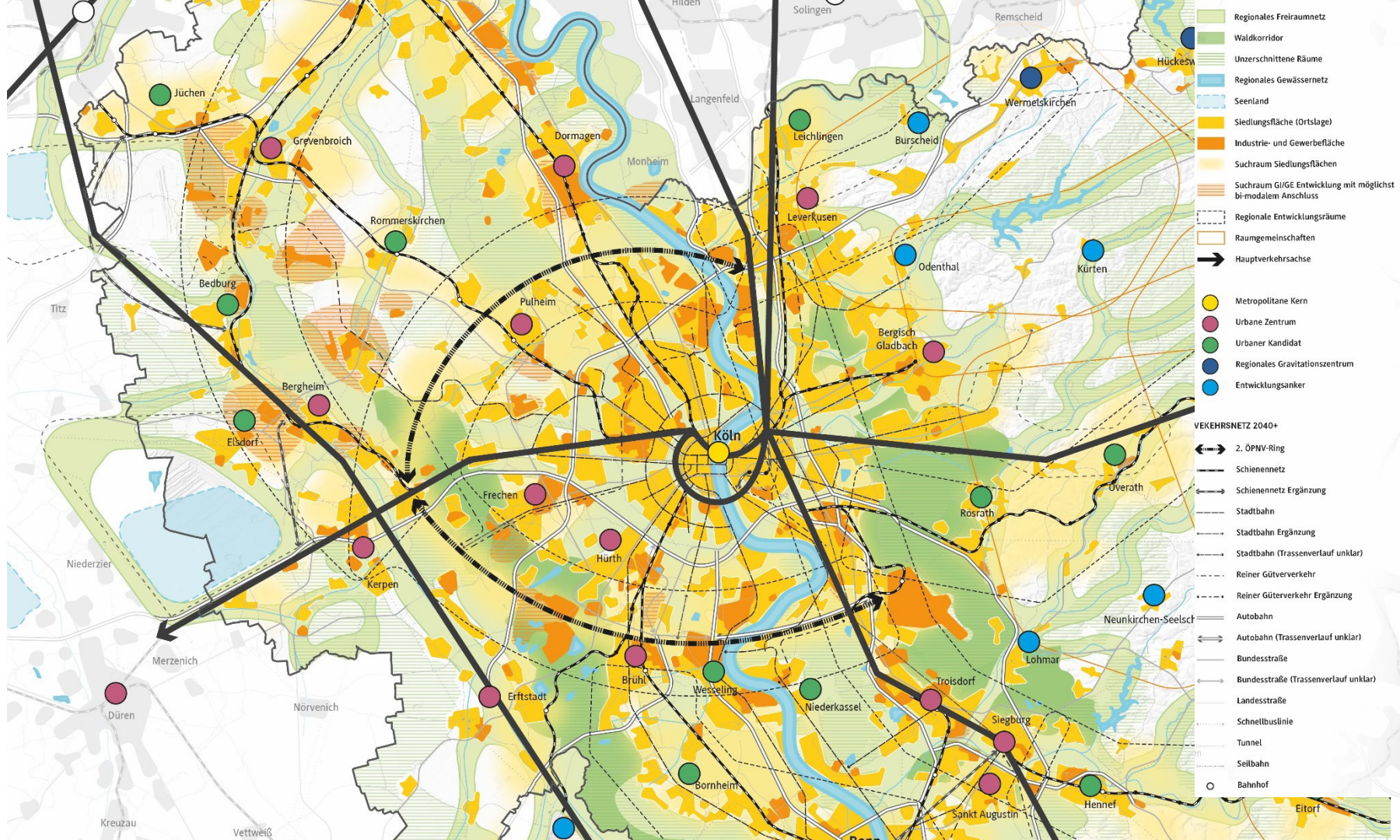
POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

- Stärkung der regionalen Arbeitsteilung zur Bewältigung von Wachstums- und Entwicklungsaufgaben
- Stärkung von Profilen, Funktionen und Zentralität
- Stärkung polyzentrisches Netz
- Kein Zentrale-Orte-Konzept

STRUKTURBILD 2040+

- Überlagerung und Abgleich der Teilstrategien
- Input und Argumentationshilfe für Akteure in der Region (regionale Zusammenhänge und Perspektive)
- Fachbeitrag Regionalplanungen Düsseldorf und Köln





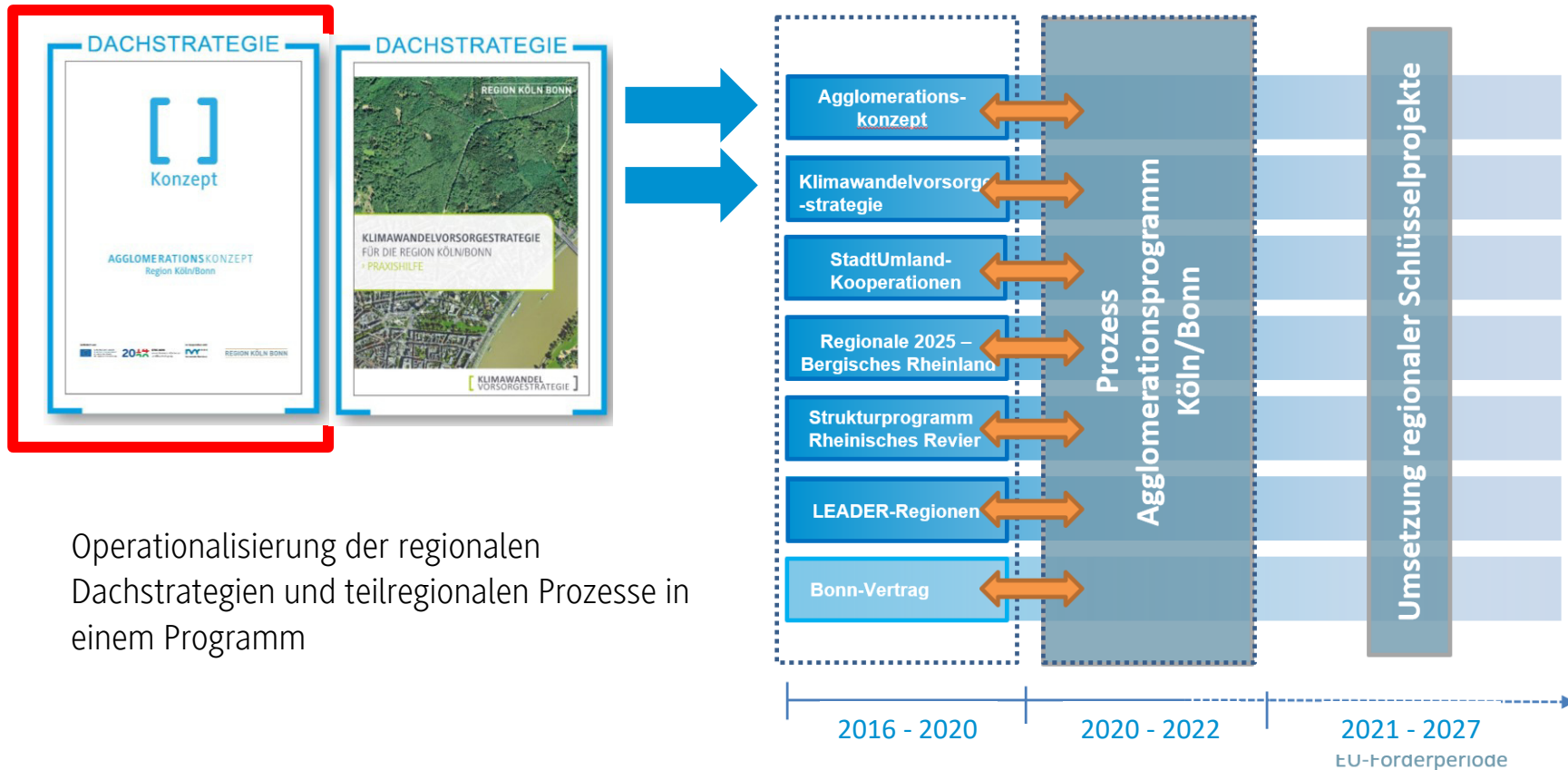
Ausblick



Vom Konzept zum Agglomerationsprogramm...

Erarbeitung seit Sommer 2020

Vom Konzept zum Programm...



Operationalisierung der regionalen Dachstrategien und teilregionalen Prozesse in einem Programm

Das Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn...

...hat das Agglomerationskonzept und die regionale Klimawandelvorsorgestrategie (die sog. Dachstrategien) als **solides Fundament** und schärft die wesentlichen Prinzipien.

...ist verzahnt mit den **teilregionalen Programmen und Prozessen** in der Region und mit den übrigen Handlungssträngen und Arbeitsfeldern im Region Köln/Bonn e.V.

- ...ist ein regionales, **konzeptbasiertes Entwicklungsprogramm** mit einem dienenden Charakter und soll Entwicklungen und effiziente Mittelverwendung durch abgestimmte Maßnahmen ermöglichen.
- ...bildet über einen regional abgestimmten und integrierten Strategischen Handlungsrahmen und sich darin befindliche Programmlinien die **große Vielfalt der Projekte** ab (räumlich, thematisch, zeitlich, experimentell etc.).
- ...überführt die Dachstrategien auf eine Umsetzungsebene durch die Vertiefungen und das Herausarbeiten von **beispielhaften Projekten**, die als Piloten, Vorbilder bzw. Benchmarks und Realisierungstestate wirken und die in Folge Nachahmungen in der Region anstoßen (**Imitation und Adaption**).
- ...sorgt für eine **Diffusion** der Prozessergebnisse und Projektansätze in der gesamten Region (und darüber hinaus).



AGGLOMERATIONSPROGRAMM ALS „SCHARNIER FÜR FÖRDERPROGRAMME“



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



Green
Deal

JT
F

Städtebauförderung

EU-Fonds 2021-27

Horizon
Europe

Bundes- und
Landesprogramme

Soforthilfen
Corona

React
EU

...



AGGLOMERATIONSPROGRAMM



Projekte und Vorhaben
zur Entwicklung der Region Köln/Bonn



Agglomerationsprogramm Köln/Bonn

STRATEGISCHER HANDLUNGSRAHMEN



Leitlinien
und Ziele



Handlungs-
prinzipien



Thematische
Schwerpunkte



Räumliche
Schwerpunkte

BEISPIELHAFTES PROJEKTE

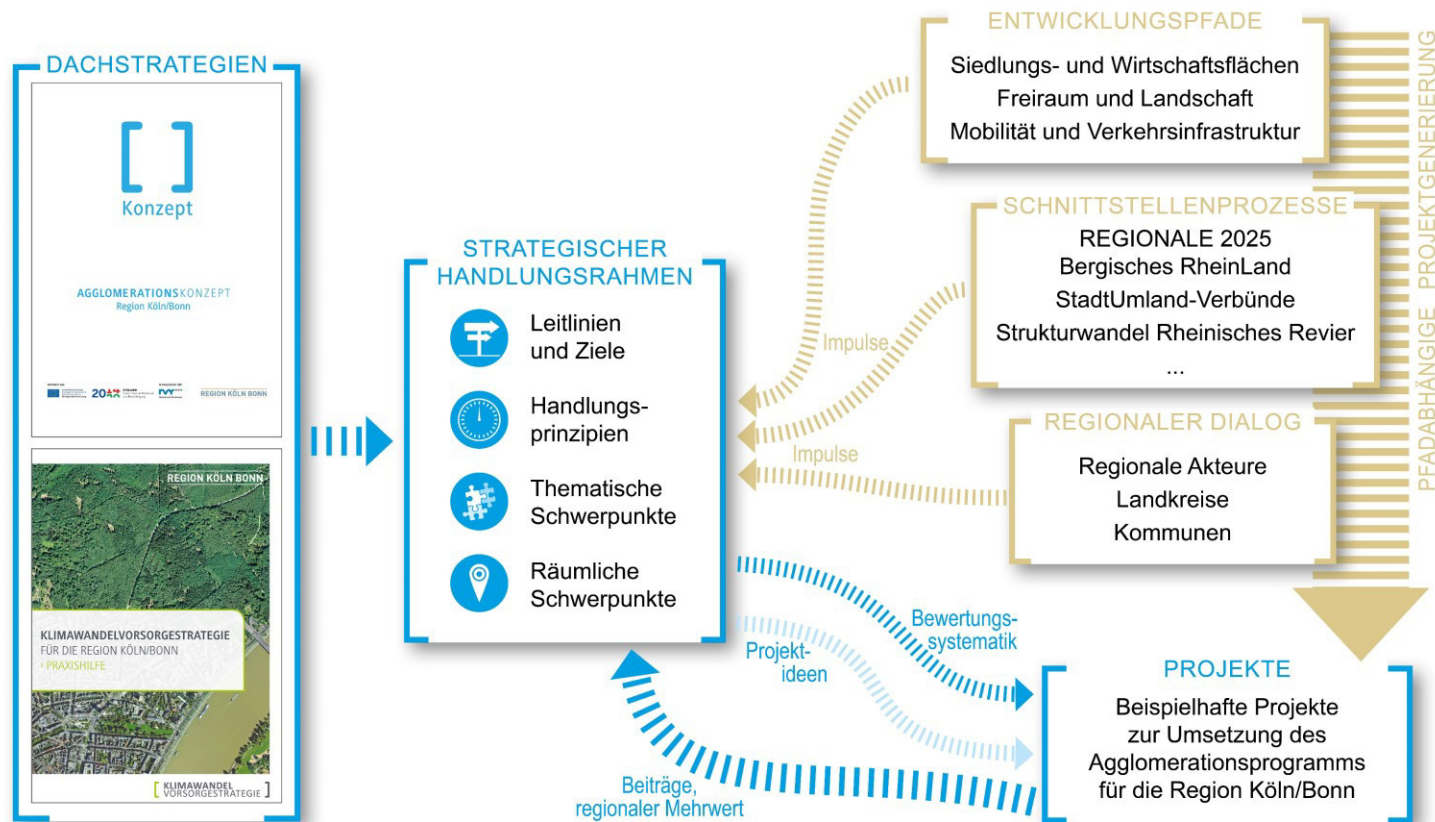


RÄUMLICHES STRUKTURBILD 2040+



SÄULEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS

Agglomerationsprogramm Köln/Bonn



Thematische Entwicklungspfade

- **EP1: Siedlungs- u. Wirtschaftsflächen**
 - Dreifache Innenentwicklung mit Reallaboren
 - Fachforen zur "Interkommunalen Wirtschaftsflächenentwicklung"
 - Transportorientierte Entwicklung: Exkursionen
- **EP2: Freiraum u. Landschaft**
 - Freiraumstrategie 2040+
- **EP3: Mobilität u. Verkehrsinfrastruktur**
 - Darstellung/Visualisierung der Raumentwicklungspotenziale und Begleitung der Entwicklungsräume
 - Prospektive Analyse der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung bzw. Veränderungen in der „Post-Corona-Zeit“



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

weitere Infos:

www.agglomerationsprogramm.de

www.region-koeln-bonn.de

Regiopolregion Mittelrhein-Westerwald

- Sachstand und weiteres Vorgehen -



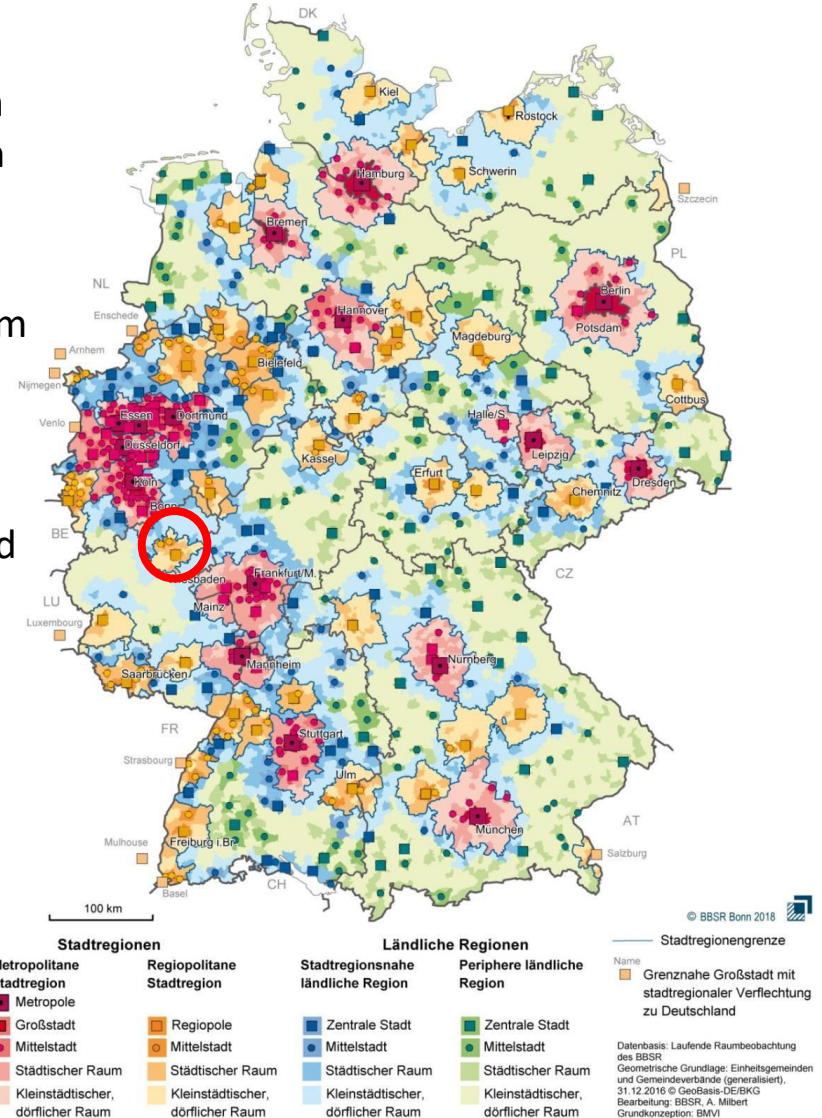


Arbeitshypothese:

Für die
Regiopolregion Mittelrhein-Westerwald
soll ein „Raumbild 2040+“ als regionaler
Fachbeitrag für die nächste Generation des
regionalen Raumordnungsplans entwickelt
werden.

Begriffsdefinitionen aus Vorstudie

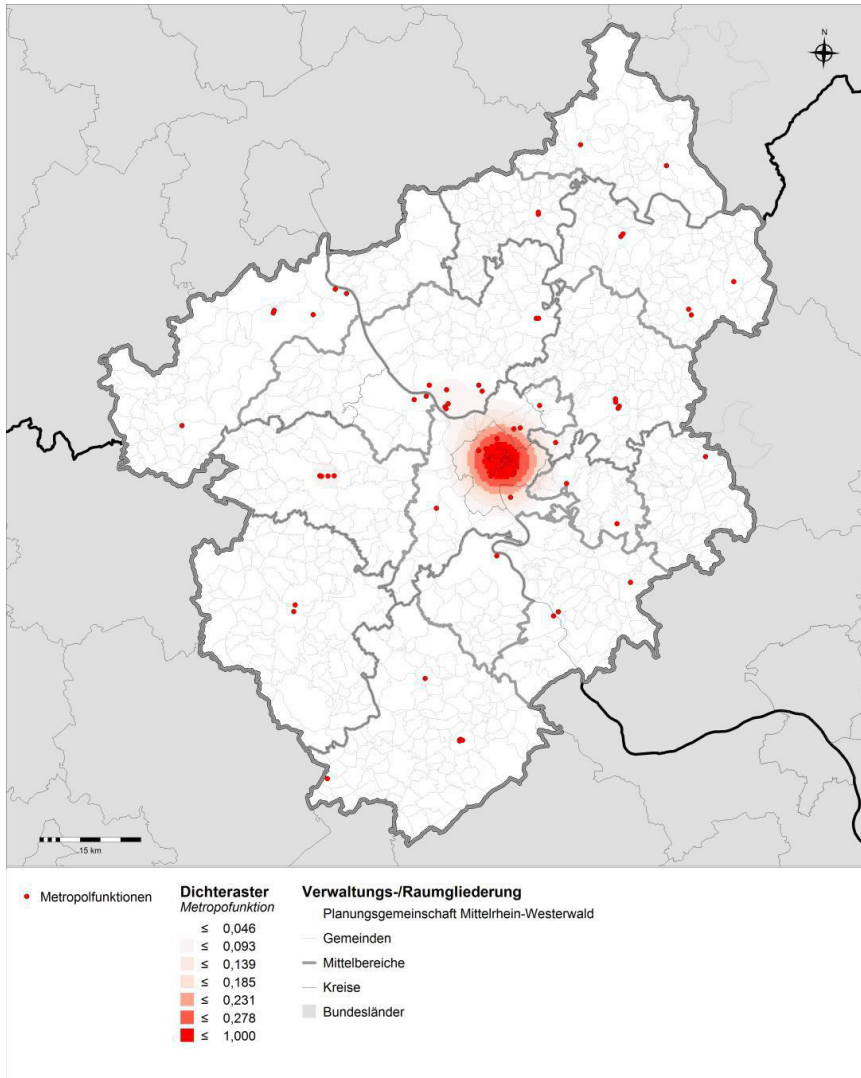
- **Regiopole** = kleine Großstadt, die als regionaler Entwicklungsmotor außerhalb von Metropolregionen fungiert und eine herausgehobene Bedeutung für ein größeres Umland besitzt.
- **Regiopolraum** = ein empirisch beschreibbarer räumlicher Cluster von metropolitanen Funktionen um eine Regiopole.
- **Regiopolregion** = ein regionaler Handlungsraum um eine Regiopole, der von einem Netzwerk aus öffentlichen und privaten Akteuren getragen wird und auf regionalpolitischen Erwägungen und der Selbstbindung der handelnden Akteure fußt.
- **Regiopolitane Stadtregion** = Differenzierter regionalstatistischer Regionstyp der laufenden Raumbearbeitung des Bundes, dem die Regiopole sowie Mittelstädte, städtische Räume und kleinstädtische, dörfliche Räume in deren Verflechtungsbereichen angehören.



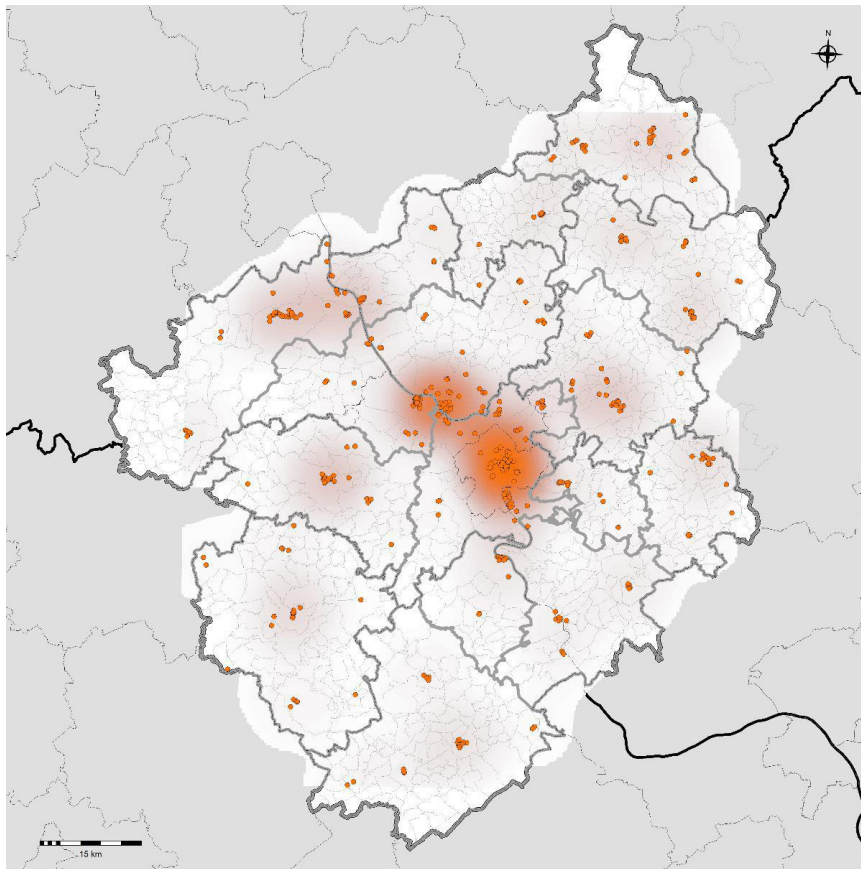
Wo befindet sich der Kernraum des Regiopolraums?

Kern-Dichte-Analyse

- Einflussbereich steigt mit zunehmender Funktionsdichte.
- Abgrenzung des Kernraums des Regiopolraumes hängt mit den Handlungsfeldern zusammen, die adressiert werden sollen.
- **Metropolitane** Funktionen konzentrieren sich in Koblenz.



Wo befindet sich der Kernraum des Regiopolraums?



• Versorgungsfunktionen

Verwaltungs-/Raumgliederung

Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald

- Gemeinden
- Mittelbereiche
- Kreise
- Bundesländer

Kern-Dichte-Analyse

- Einflussbereich steigt mit zunehmender Funktionsdichte.
- Abgrenzung des Kernraums des Regiopolraumes hängt mit den Handlungsfeldern zusammen, die adressiert werden sollen.
- Metropolitane Funktionen konzentrieren sich in Koblenz.
- **Versorgungsfunktionen** schließen weitere Gemeinden mit ein (Bendorf, Neuwied, Andernach, Lahnstein, Vallendar sowie der Verbandsgemeinde Weißenthurm ohne die Gemeinde Bassenheim).

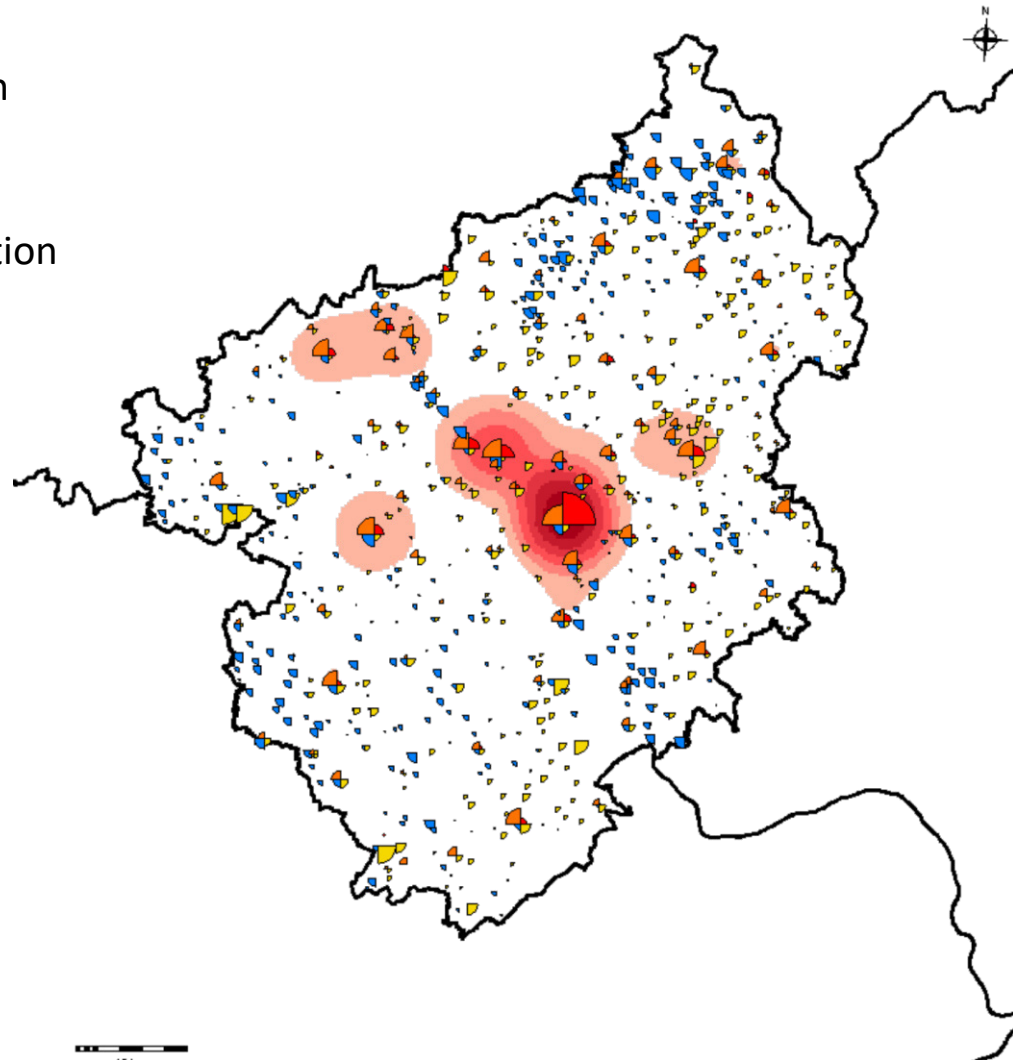
Wo befindet sich der Kernraum des Regiopolraums?

Regiopolindizes

1. Metropolfunktion
2. (Zentralörtliche)
Versorgungsfunktion
3. (Regionale)
Entwicklungsfunktion

Kern-Dichte Analyse

Ermittlung und
Verknüpfung von
Standortclustern



Kernraum

- Koblenz
 - Neuwied
 - Andernach
 - Lahnstein
 - VG Vallendar
-
- VG Weißenthurm
 - Bendorf



Zentrale Erkenntnisse aus der Vorstudie (siehe Vorlage zur Sitzung)

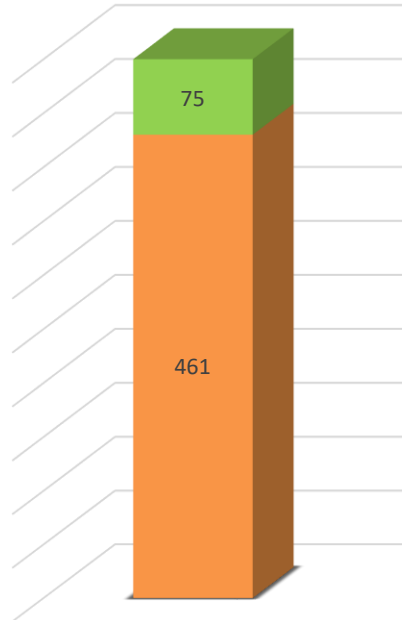
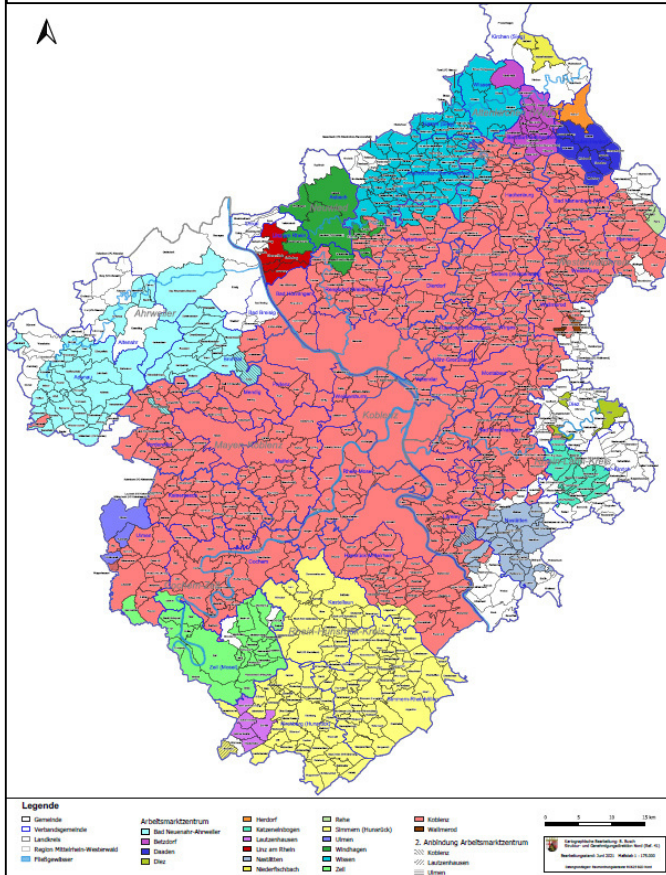
1. **Koblenz** ist der dominierende Standort von regiopolitanen Einrichtungen und Funktionen
 2. Die Städte Andernach, Lahnstein, Neuwied und Vallendar bilden mit der Stadt Koblenz einen "Standortcluster"
 3. Aus funktionaler Sicht können die fünf **Kernstädte** der Region in ihrer Gesamtheit als eine einheitliche größere Regiopole betrachtet werden.
 4. Aufgrund ihrer Lage im unmittelbaren Einflussbereich der fünf Kernstädte und wegen ihrer engen Verflechtungen mit diesen, bilden die Stadt Bendorf sowie die Gemeinden der Verbandsgemeinde Vallendar und die Gemeinden der Verbandsgemeinde Weißenthurm mit Ausnahme von Bassenheim einen zusammenhängenden Raum. Damit bilden diese Gebietskörperschaften im den **Kernraum** der Region.
-



Wie stellen sich die Verflechtungen dar, wenn man den Kernraum als Ziel setzt?

Ergänzende Analyse der Geschäftsstelle

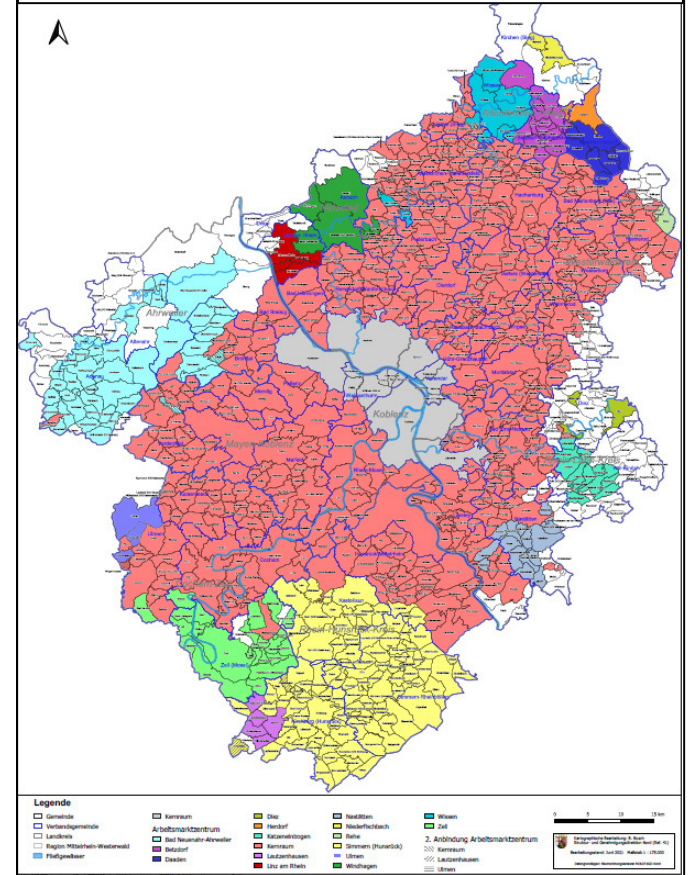
Arbeitsmarktzentrum Koblenz



Quellorte im
Verflechtungsbereich der
Regiopole

Koblenz Kernraum

Arbeitsmarktzentrum Kernraum

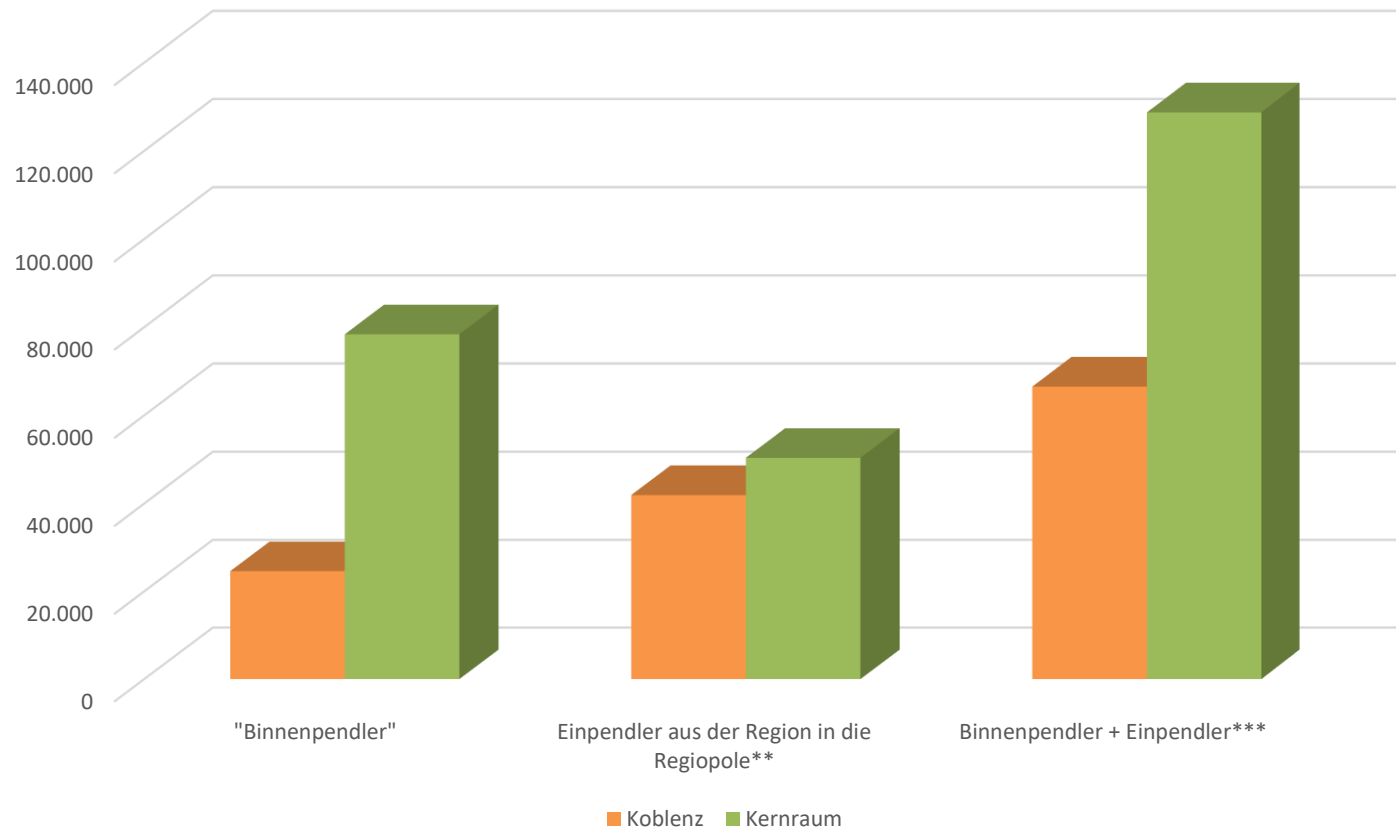




Wie stellen sich die Verflechtungen dar, wenn man den Kernraum als Ziel setzt?

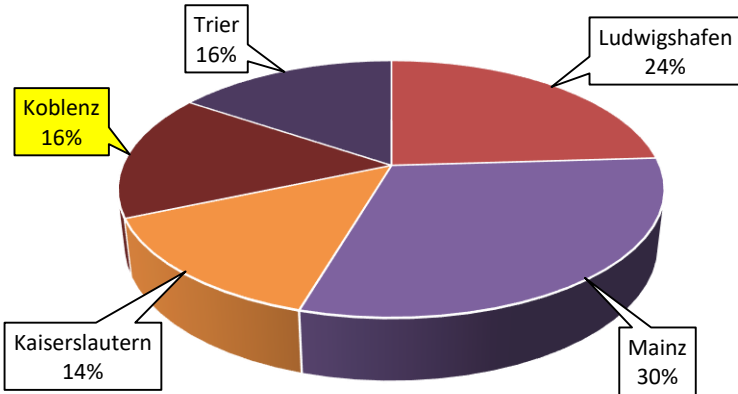
Ergänzende Analyse der Geschäftsstelle

Vergleich der Pendlerstruktur aus der Region
nach Koblenz und in den Kernraum

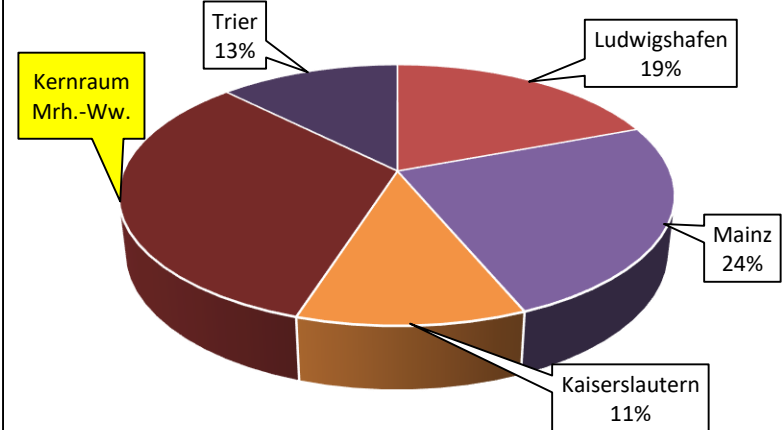


Der Kernraum ist deutlich stärker als das Oberzentrum Koblenz allein

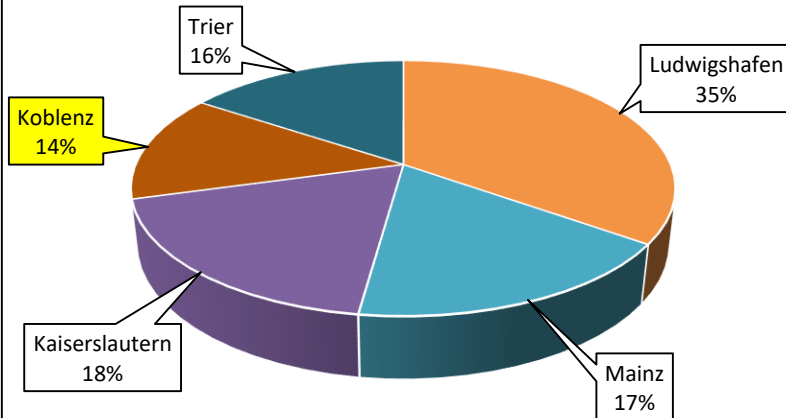
Bevölkerung 2019 (Anteile in %)



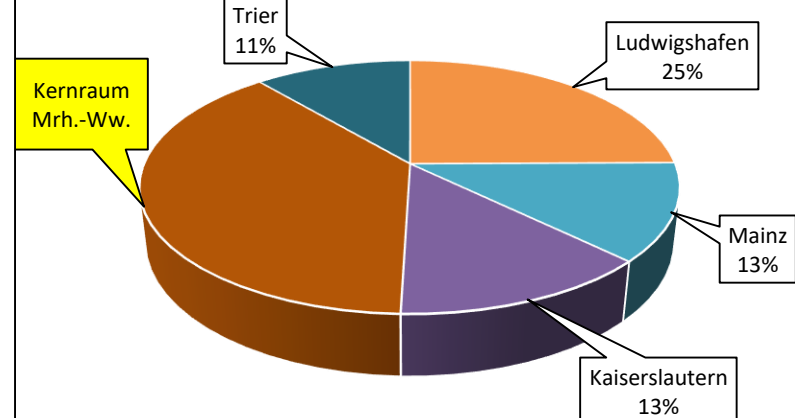
Bevölkerung 2019 (Anteile in %)



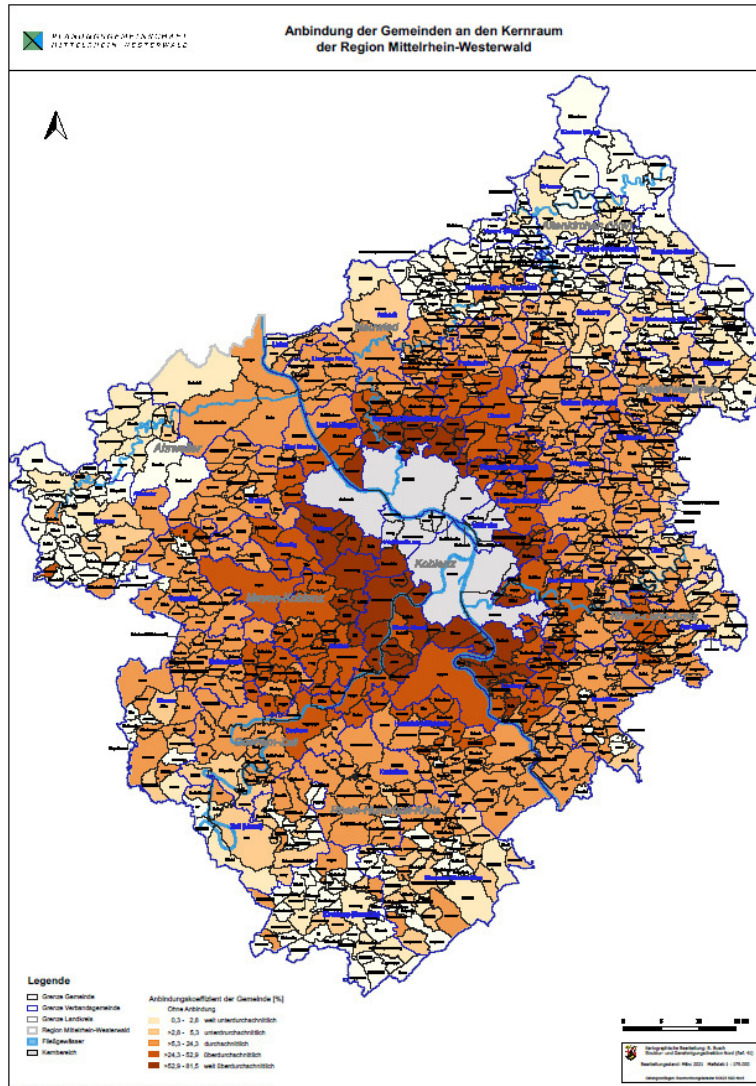
Flächen für Industrie u. Gewerbe (Realnutzung) 2019 (Anteile in %)



Flächen für Industrie u. Gewerbe (Realnutzung) 2019 (Anteile in %)



Weiteres Vorgehen



Die Städte und Gemeinden des Kernraumes erfüllen in ihrer Gesamtheit (rein faktisch) die Funktionen einer größeren Regiopole, deren Ausstattung mit regiopolitären Einrichtungen und Funktionen und deren Einflussbereich deutlich über Ausstattung und Einflussbereich der Stadt Koblenz allein hinausgehen.

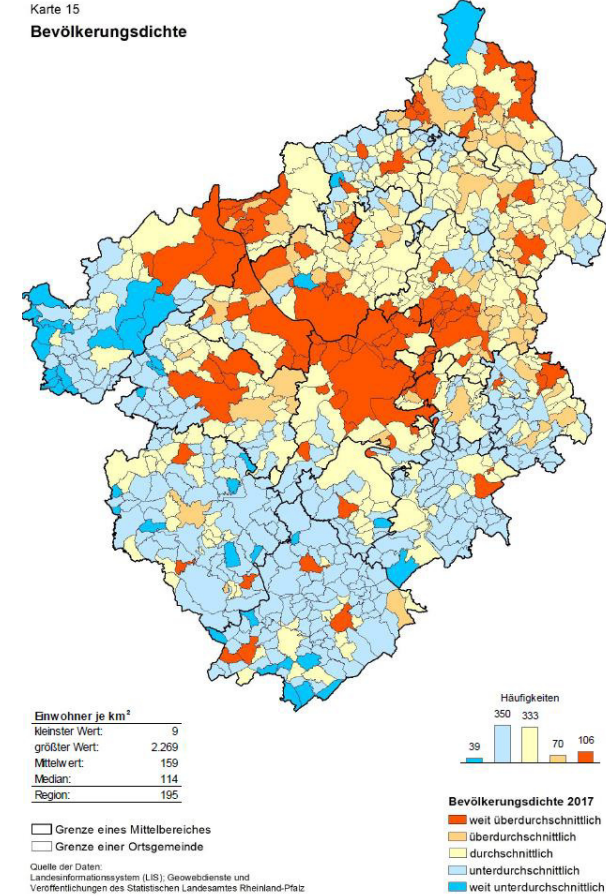
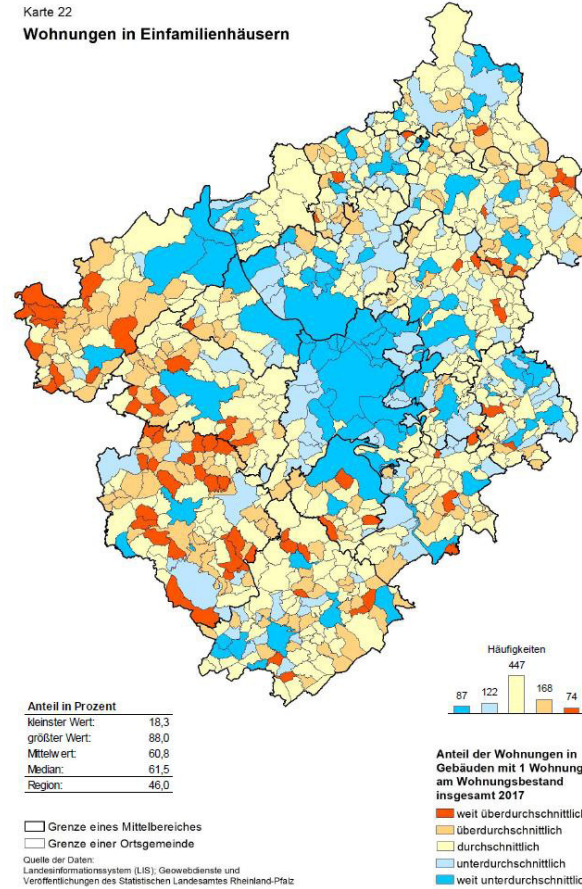
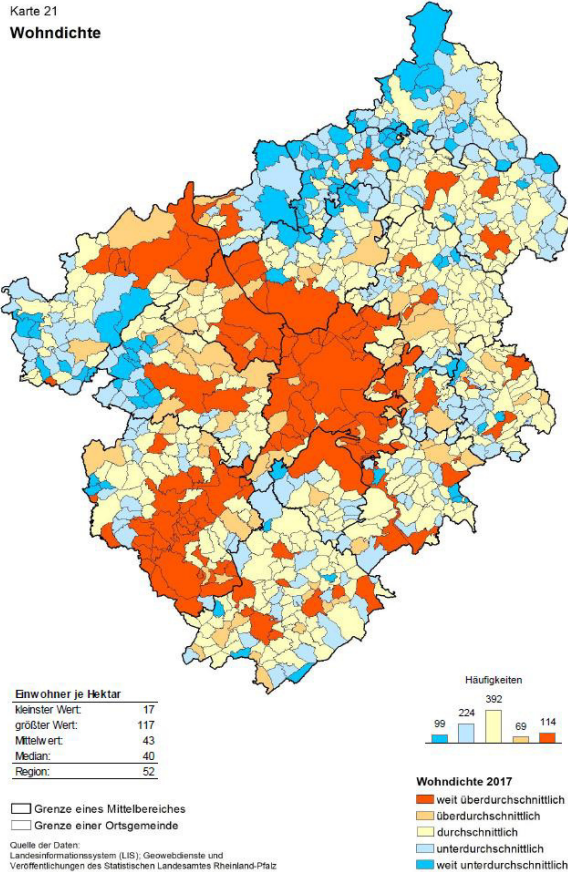
Diesen Funktionen liegt bisher kein gemeinsames Selbstverständnis als Regiopole mit gemeinschaftlichen Aufgaben und Zielen der räumlichen Entwicklung zugrunde.

Im Weiteren wird nun vorgeschlagen den **Kernraum** in einem Entwicklungskonzept zu betrachten sowie die **starken ländlichen Zentren** und die **Brückenträume** jeweils ebenfalls.



Exkurs: Kernraum kann auch durch ähnliche Raumstruktur charakterisiert werden

Ergänzende Analyse der Geschäftsstelle





Die Betrachtung des Kernraums durch die Planungsgemeinschaft ist sinnvoll, weil:

1. Eine überörtliche Betrachtungsebene gewählt wird
 2. Im Kernraum mit ähnlich gelagerten räumlichen Herausforderungen zu rechnen ist
 3. Die Regiopolregion nur entwickelt werden kann, wenn die Kommunen des Kernraums eine gemeinsame Perspektive entwickeln und den Prozess mittragen
 4. Durch ein gemeinsames Raumbild des Kernraums und der Regiopolregion das Gemeinwohl der Region in den Blick gerückt wird
 5. Der Einfluss auf die Raumstruktur der Planungsregion durch Veränderungen im Kernraum groß ist
 6. Es gibt keine Regiopole ohne Region
-



Ergänzung zum Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss empfiehlt dem Regionalvorstand, die dem Kernraum zugeordneten Kommunen in geeigneter Weise über die Ergebnisse und Folgerungen aus der Vorstudie zu informieren. Hierbei sollen die Erkenntnisse zur Raumstruktur der Region und des Kernraumes sowie mögliche Entwicklungsansätze dargestellt und mit den Vertretern der Kommunen erörtert werden.
