

**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 beigefügt.

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 beigefügte 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 beigefügten Vorlage vorschläge, 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.

gez.

Thomas Przybylla
Ausschussvorsitzender

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



EUROPAISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



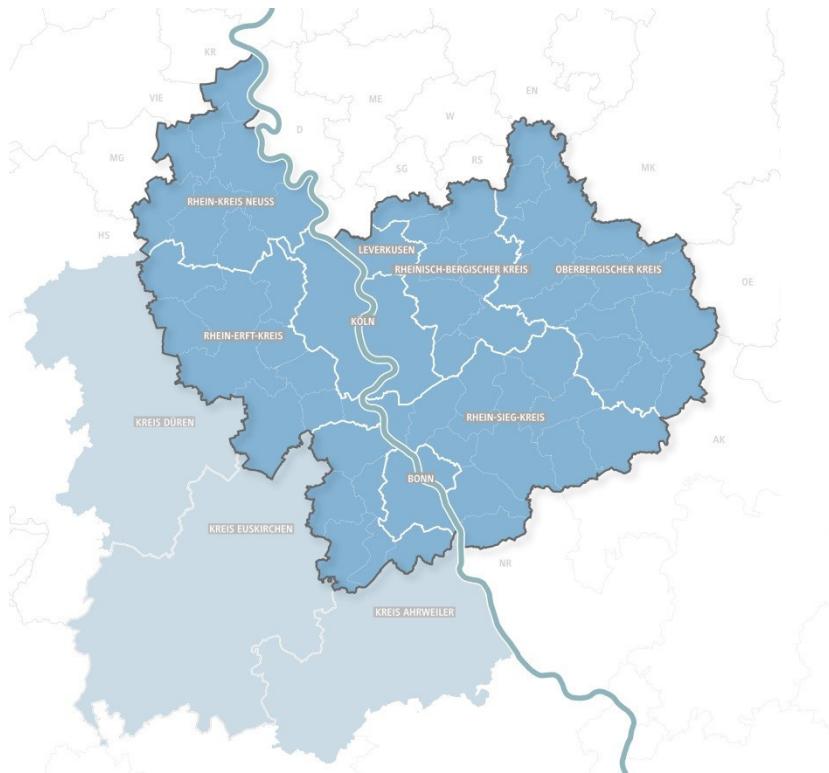
EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung



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



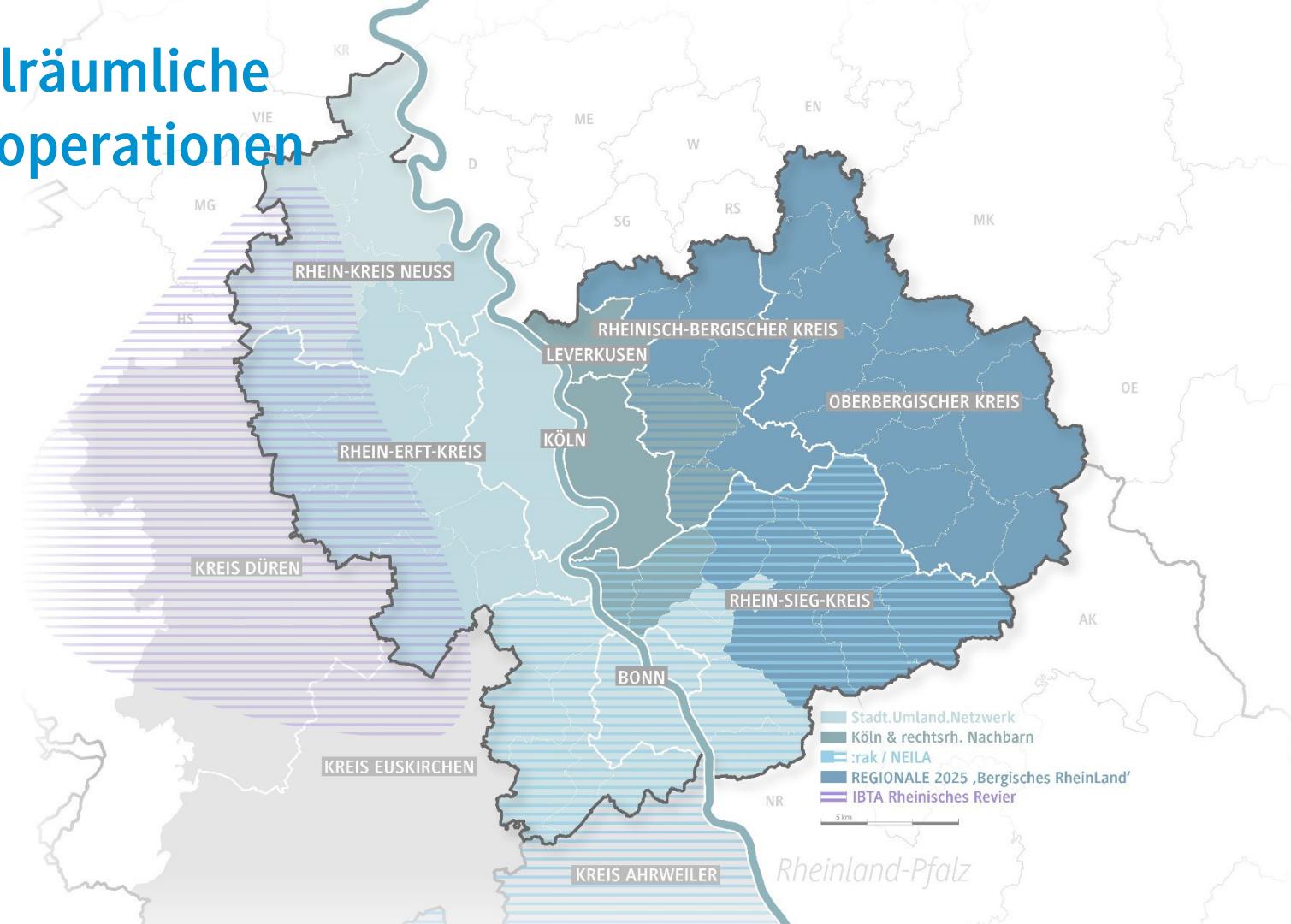
Arbeitskreise + Kooperationsrunden

Grundsatzfragen regionaler Zusammenarbeit

Gesamtübersicht



Teilräumliche Kooperationen



Regionalbedeutsame Projekte (Auswahl)

Folgelandschaft Garzweiler,
Rh. Revier



Central Park, Leverkusen



Zanders Gelände, BGL



Innovation Hub, GM



TH Köln Campus Rhein-Erft,
Erftstadt

Technology
Arts Sciences
TH Köln

MiQua, Köln



Bio innovation park,
Rheinbach / Meckenheim



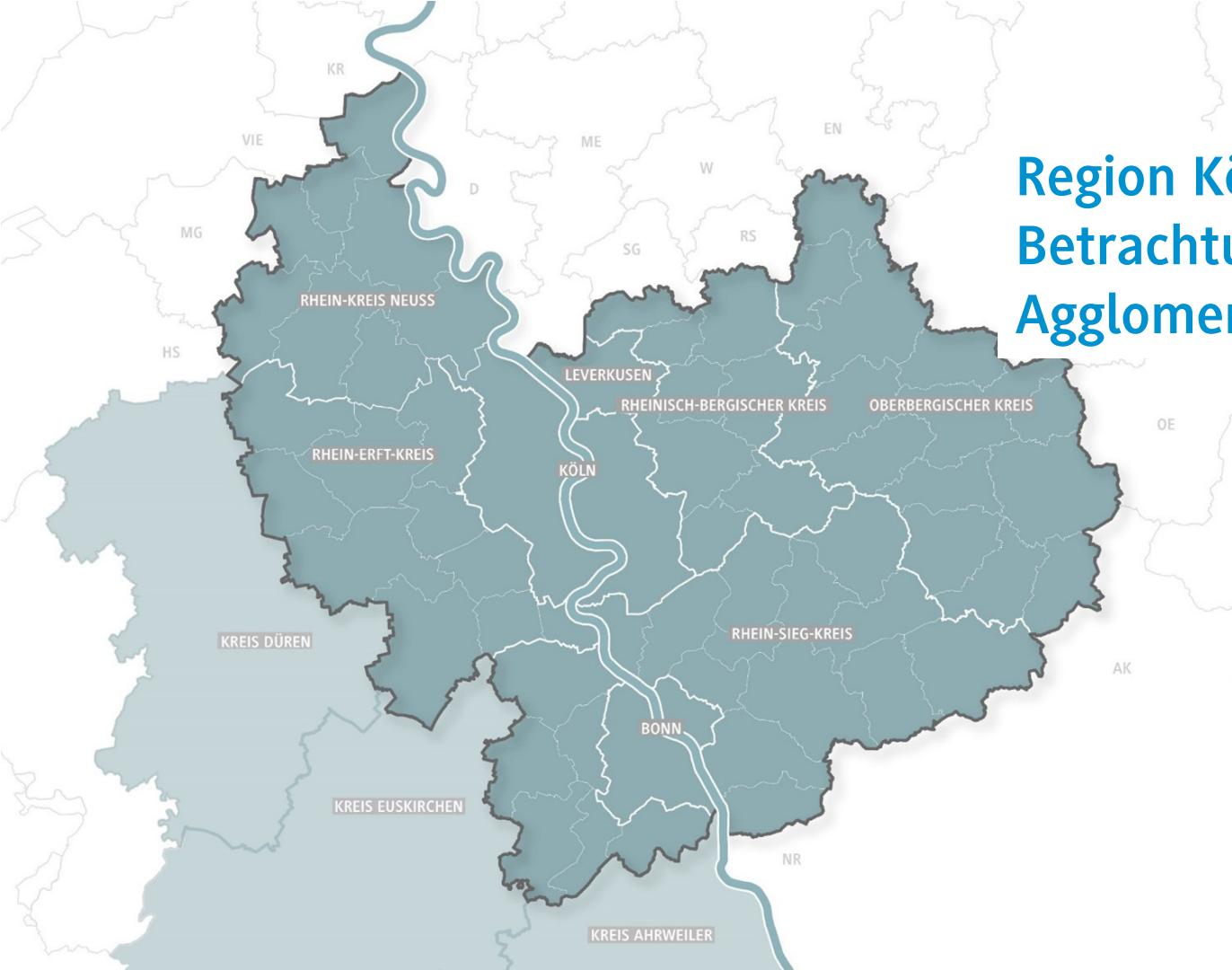
Beethoven 2020, Bonn/RSK

BT
HVN
2020

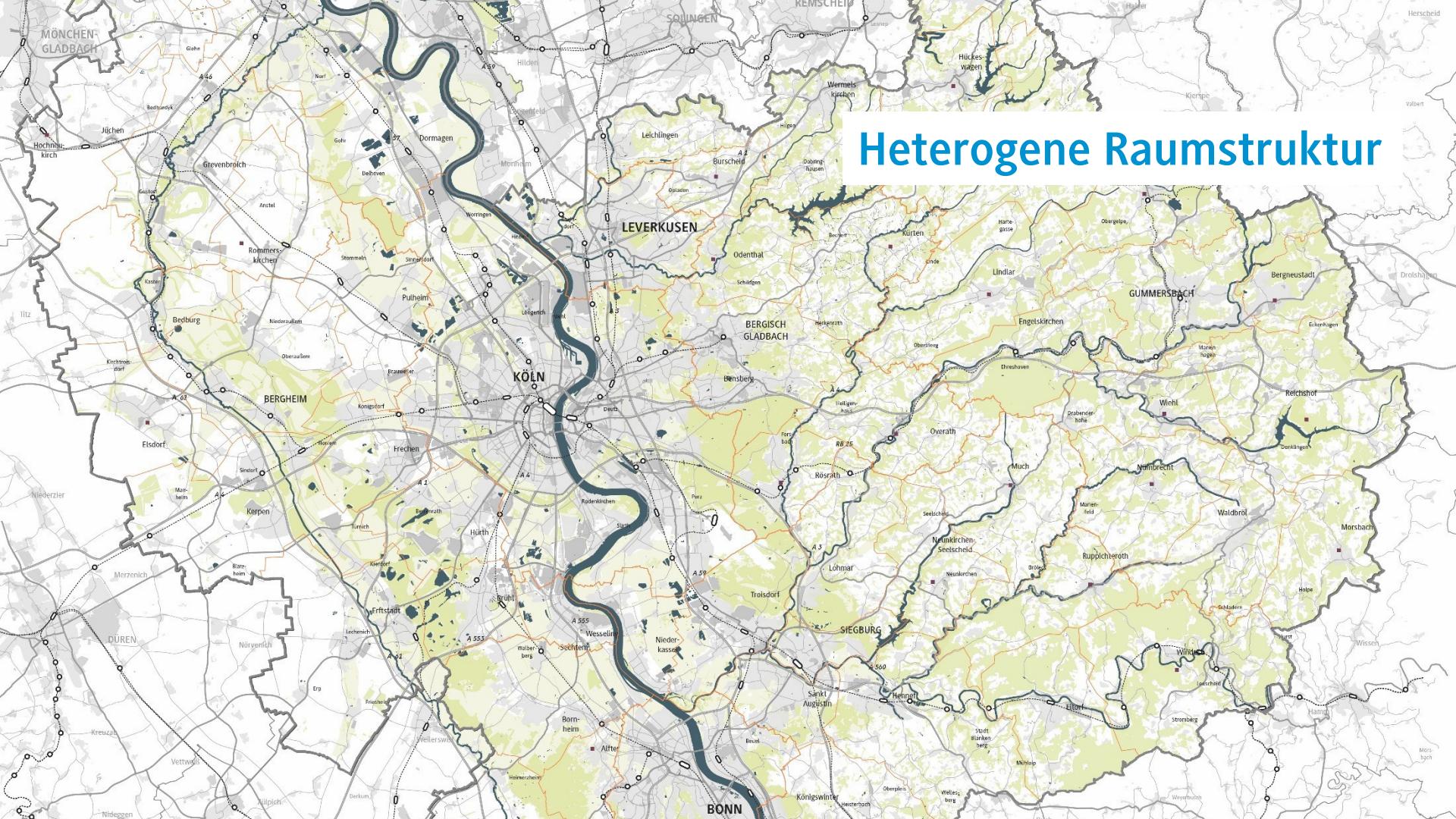
Rheinland-Pfalz

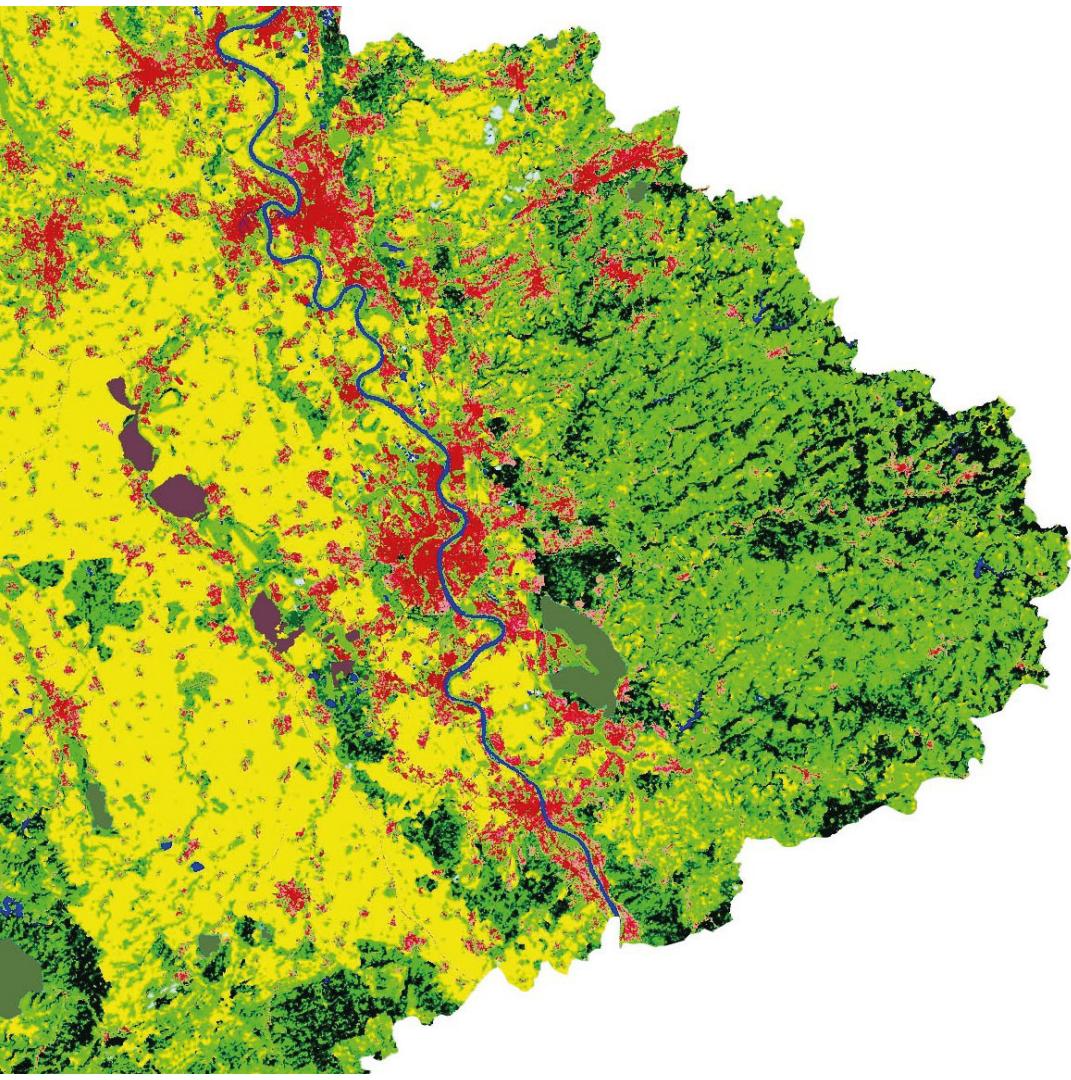
Räumliche Ausgangslage

Region Köln/Bonn - Betrachtungsraum des Agglomerationskonzeptes



Heterogene Raumstruktur

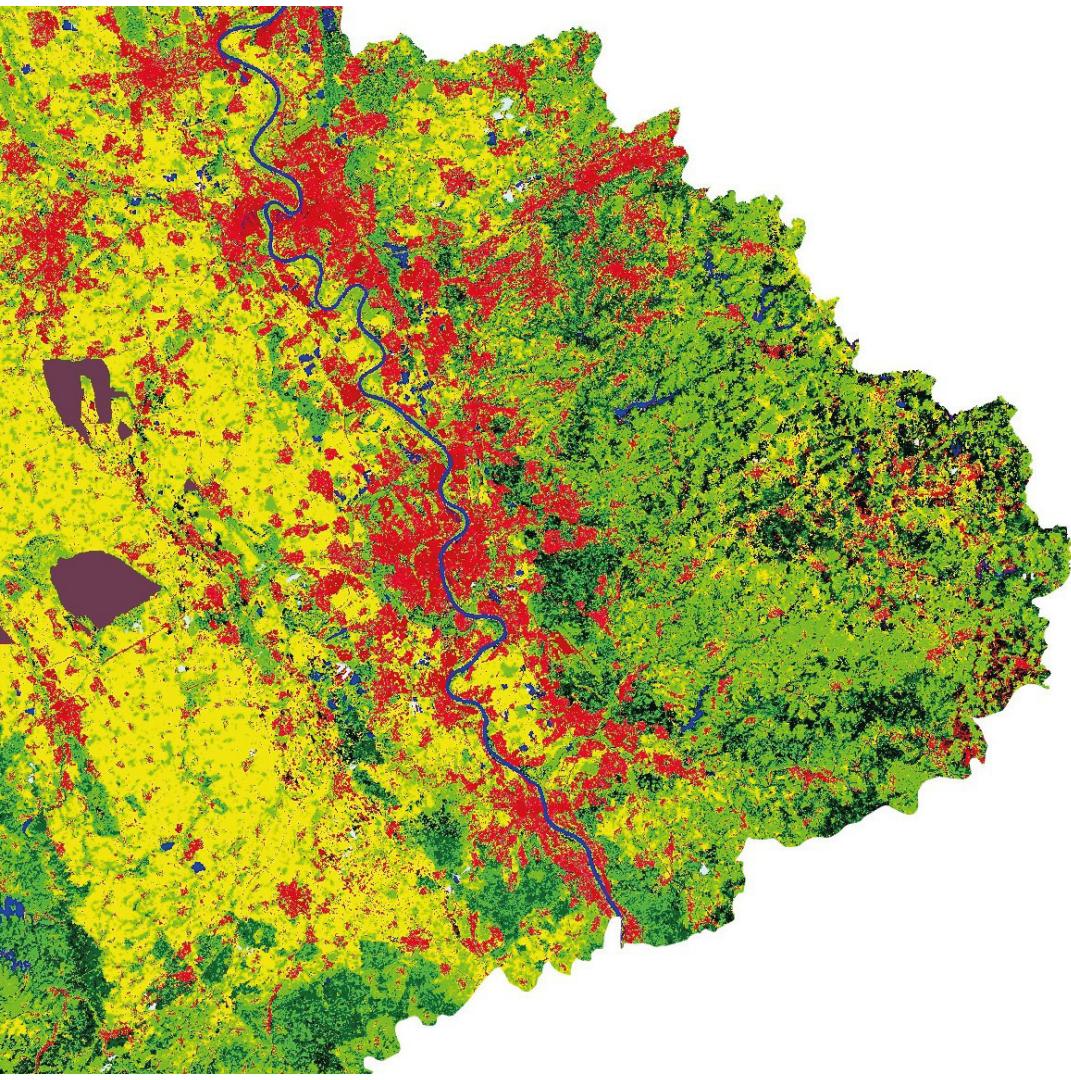




Raumnutzung 1975

■	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



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



2040?

Region in Balance



Vielfältige Herausforderungen der Raumentwicklung



GE/GI-Entwicklung

SAMSTAG, 6. APRIL 2019

WIRTSCHAFT

79

Prozent der P-
rofessionen der
Täglichen gibt
das Meinung

Köln und Bonn wachsen weiter stark

Studie: Die Städte am Rhein zählen zu den wirtschaftsstärksten Deutschlands

VON WOLFGANG MULKE

Stadt. Das Rheinland steht in den Vordergrund. Ein weiterer Zuwanderer an die Rive 2035 dürfte die Einwohnerzahl der Städte am Rhein weiter erhöhen. Auch Düsseldorf wird noch einmal deutlich wachsen. Eine Studie aus einer Studie des Berliner Instituts für Bevölkerung und Arbeit (Ifba) sieht die Bevölkerung am Freitag vorausgetragen. Was die Wissenschaftler vorhergesagt haben, ist im April 2003 eine Prognose zur demographischen Entwicklung in allen 125 Kreisen Deutschlands und kreisfreien Städten erstellt.

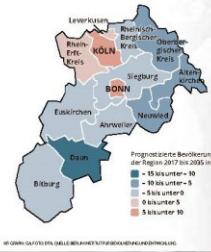
„Die Bevölkerungszahl steht in Deutschland weiterhin an und steht“, sagt Ingo Rieger, Chef des Ifba in Kielholz. Mitte der 90er-Jahre war die Bevölkerung erwartet, er 92,5 Millionen Einwohner zu haben. Inzwischen sind es 83,6 Millionen. Und 2035 werden es 84,6 Millionen. Rieger erwartet die Forderer abweichen. „Die Bevölkerung wird allerdings verschärfen sich die regionalen Verwirrungen zwischen den Großstädten und den endgültigen, regionalen Regierungen, zwischen den Kreisfreien Städten und Kreisräten.“

Wie dramatisch diese Entwicklung sein kann, zeigt sich mit Rieger an der Stadtküche. Und besonders in den Kreisfreien Städten. Späte-Nette werden 2035 auf einer Gebiet, vier Kreisfreie Städte kommen hinzu. „Die kommen in anderen Teilen Ostwestfalen-Lippes hinzu, vor allem in Sachsen-Anhalt.“

Beide von einem gemeinsamen Ziel: dem Wachstum. „Die Städte müssen die Rinde sein.“ So ist es Leipzig, die am stärksten wachsen. Dafür ist die Aufnahme von Flüchtlingen, mehr Geburten und weniger Todesfälle verantwortlich. Verschärfung, die Bevölkerung gewinnt wieder an. Doch bewirkt das Pärchen nur

Bevölkerungsentwicklung 2017-2035

Prognose für ausgewählte Kreise und kreisfreie Städte



WIKI COMMONS/IFBA

Rekord

Entgegen früherer Vorhersage. Wegen der Zuwanderung auf einer Rekordbasis auf einem Rekordmarkt von 83 Millionen Einwohnern werden die Städte am Rhein weiter wachsen. Und das Rangliste, sind es geraten, um ein weiteres Jahrzehnt. Prognosetechniker schätzen, dass die Städte am Rhein 2035 mehr als 84,6 Millionen Einwohner besitzen. Doch wieviel für die Kölner und Düsseldorfer Großstädte? Für die Kölner Bevölkerungswachstumsrate ist „eine starke Veränderung“ vorausgesetzt. Die Verschiebung, die Bevölkerung wächst weiter an. Doch bewirkt das Pärchen nur

gern den Stand langer Bevölkerungs- und Hochqualitätsstandards, wie die Studie und Hochschulstandardschafft. Die Kölner Bevölkerung wächst weiter an. Doch wieviel für die Kölner Bevölkerungswachstumsrate ist „eine starke Veränderung“ vorausgesetzt. Die Verschiebung, die Bevölkerung wächst weiter an. Doch bewirkt das Pärchen nur

gern den Stand langer Bevölkerungs- und Hochqualitätsstandards, wie die Studie und Hochschulstandardschafft. Die Kölner Bevölkerung wächst weiter an. Doch wieviel für die Kölner Bevölkerungswachstumsrate ist „eine starke Veränderung“ vorausgesetzt. Die Verschiebung, die Bevölkerung wächst weiter an. Doch bewirkt das Pärchen nur

gern den Stand langer Bevölkerungs- und Hochqualitätsstandards, wie die Studie und Hochschulstandardschafft. Die Kölner Bevölkerung wächst weiter an. Doch wieviel für die Kölner Bevölkerungswachstumsrate ist „eine starke Veränderung“ vorausgesetzt. Die Verschiebung, die Bevölkerung wächst weiter an. Doch bewirkt das Pärchen nur

gern den Stand langer Bevölkerungs- und Hochqualitätsstandards, wie die Studie und Hochschulstandardschafft. Die Kölner Bevölkerung wächst weiter an. Doch wieviel für die Kölner Bevölkerungswachstumsrate ist „eine starke Veränderung“ vorausgesetzt. Die Verschiebung, die Bevölkerung wächst weiter an. Doch bewirkt das Pärchen nur

gern den Stand langer Bevölkerungs- und Hochqualitätsstandards, wie die Studie und Hochschulstandardschafft. Die Kölner Bevölkerung wächst weiter an. Doch wieviel für die Kölner Bevölkerungswachstumsrate ist „eine starke Veränderung“ vorausgesetzt. Die Verschiebung, die Bevölkerung wächst weiter an. Doch bewirkt das Pärchen nur

Zwei Städte, ein Gewerbegebiet

REGION

Gewerbeflächen: Kreis hilft Bonn

Die Bundesstadt hat zu wenig Platz. Kommunen im Umland wollen künftig Areale erschließen

von DOMINIK PIEPER



Nur noch wenige Restflächen hat das Gewerbegebiet Linstenstraße in Sankt Augustin. (Foto: HOLGER JUNKE)

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

ordneter der Stadt Meerbusch, ist der Weg klar: „Wir brauchen offen, wie beschaffen das Geld.“ Damit heißt es jetzt auch die

Platz für neue Unternehmen

aus – Für vorhandene Gebiete gibt es einige Interessenten



Nur noch wenige Restflächen hat das Gewerbegebiet Linstenstraße in Sankt Augustin. (Foto: HOLGER JUNKE)

„Wir stoßen mit unseren Planungen überall an die Grenzen unseres Stadtgebiets.«

GERD SCHIFFER
Planungsdirektor

„Dort benötigen wir mehr Flächen, um neue Unternehmen anziehen zu können. Das ist derzeit nicht möglich.“

„Dort benötigen wir mehr Flächen, um neue Unternehmen anziehen zu können. Das ist derzeit nicht möglich.“

„Drei Pipelines im Boden, auf denen nicht geladen werden darf, auf die die Stadt laut Schiffer nicht mehr zu Verfügung. Und auch in Meerbusch ist der Platz knapp.“

„Dort ist es langsam eng.“

„Geld gibt es nicht mehr an die Kerknader Straße erfolgen.“

„Das müsste aber zum großen Teil der Eigentümer der Pla-

te dauer.“ Weitere Flächen für die künftige Entwicklung zu erhalten, ist laut Schiffer nicht mehr zu Verfügung. Und auch in Meerbusch ist der Platz knapp.

„Dort ist es langsam eng.“

„Geld gibt es nicht mehr an die Kerknader Straße erfolgen.“

„Das müsste aber zum großen Teil der Eigentümer der Pla-

te dauer.“ Weitere Flächen für die künftige Entwicklung zu erhalten, ist laut Schiffer nicht mehr zu Verfügung. Und auch in Meerbusch ist der Platz knapp.

„Dort ist es langsam eng.“

„Dort benötigen wir mehr Flächen, um neue Unternehmen anziehen zu können. Das ist derzeit nicht möglich.“

„Dort benötigen wir mehr Flächen, um neue Unternehmen anziehen zu können. Das ist derzeit nicht möglich.“

AGGLOMERATIONSKONZEPT

Mobilität

Mittwoch, 24. Januar 2018 Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 20 - SLE - Einzelpreis 1,60 €

Stau-Rekord in NRW

VERKEHR Kölner Autobahnring gehört zu den Strecken mit den größten Behindierungen



Analysen zeigen Zunahme der Verkehrsbelastung in etlichen deutschen Städten. Aggression nimmt zu

Bonn ist Stau-Hauptstadt in NRW

Autofahrer stehen in den Städten Nordrhein-Westfalen immer länger im Stau. Das geht aus einer Analyse des Verkehrsmanagements der Konsultingfirma TomTom hervor, die am Mittwoch in München veröffentlicht wurde. Besonders schlecht steht die Daten zuverlässigkeit Bonn da. In der Rush Hour verlieren Verkehrsteilnehmer in Bonn auf das Jahr gerechnet fünf Tage und elf Stunden.

Die Verkehrsanzahl gehe einher mit dem wachsenden Einwohnerzahl beispielweise in Bonn, Köln und Düsseldorf, wie das Unternehmen am Mittwoch berichtete. In der Landeshauptstadt machten sich auch die Auswirkungen der Umweltspolitik bemerkbar, mit denen ein Fahrverbot wegen zu hoher Luftbelastung verhindert werden soll. In Köln und Düsseldorf verlieren zu Spitzenzeiten fahrende Pendler nach Münsterland um das doppelterreinige summiert auf das ganze Jahr etwa 4,5 Tage Zeit.

Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer hat nach Experteneinschätzung den Eindruck, dass es zu außendringlich aggressiver und ruppiger auf den Straßen zugeht. „Die Empfänger sind es“, sagte der Verkehrspsychologe Professor Bernhard Schlagmuller aus Dresden im WDR. Ein Grund dafür sei, dass der Verkehr dichter geworden ist. Das führt

zur Fazit: „Die Staus in Bonn sind kein Zufall, sondern ein Ergebnis der Verkehrsbelastung.“

Städte. Aggression nimmt zu

Autobahnen

Ortsumgehungen

Städte

Verlängerung der V durch Verkehrsauflagen in %

Städte	Verlängerung der V durch Verkehrsauflagen in %
Hamburg	10
Berlin	11
Wiesbaden	11
München	11
Nürnberg	11
Stuttgart	11
Bonn	13
Kassel	11
Bremen	11
Frankfurt a. M.	11
Gepl. Städte	11

So viele Staus gab es hier: 2265 1857

So viele Staus gab es hier: 2265 1857

AGGLOMERATIONSKONZEPT

Schlechte Karten für Neubauten

Der Bund setzt in der Region hauptsächlich auf Ergänzungen und Lückenschlüsse

VON DOMINIK PFEIFER

Mitwochmittag endlich ist er da, der Entwurf des Bundes für die A 555 zwischen Porz und Wesseling. Ans

und Pausenverordnung ist

einmal in der Karte

veröffentlicht. Einmal

in der Presse

und in der Presse

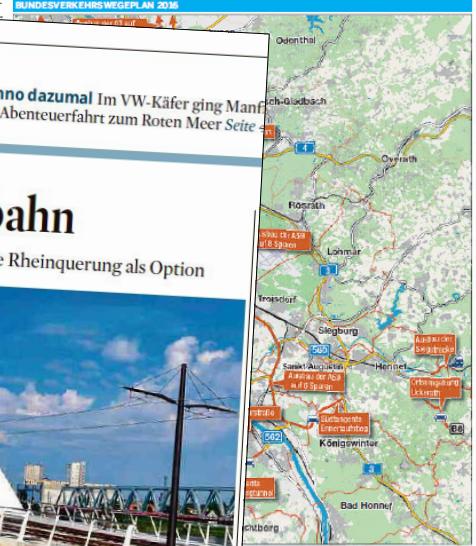
aber auch Vorhaben wieder, deren Planung schon weit fortgeschritten ist. Wie die Perspektive für die Region aussehen - ein Überblick.

Eine Reihe von Autobahnabschnitten ist in der obersten Kategorie mit dem Vermerk „Engpassbereitigung“ platziert. Vom ersten bis in der

schlechteste Platzierung



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



Grafik: Rhein-Sieg-Kreis

Rhein-Sieg

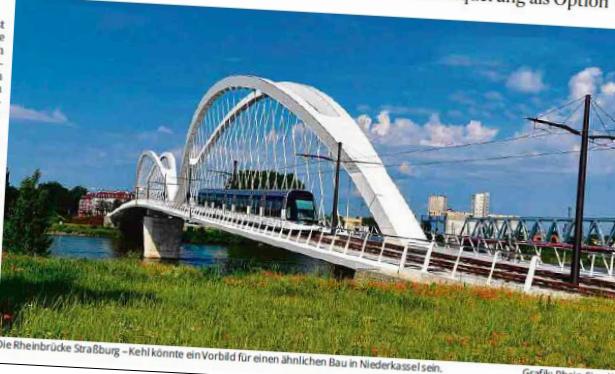
Eigene Brücke für die Stadtbahn

Machbarkeitsstudie zur neuen Trasse durch Niederkassel nennt zweite Rheinquerung als Option

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 hinwegfördern. Die Machbarkeitsstudie dazu wurde jetzt im Rathaus vorgestellt.

Eine Anbindung dieser Trasse nach Porz zur Linie 7 ist zwar möglich, doch auf Kölns Stadtgebiet ist der Anschluss an die Stadtbahnlinie nicht möglich. Warum? Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) nutzen bei der Linie 7 Niederbahnlinien, die Stadtwie Bonn (SWB) haben im Umsetzt. Die Fahrgäste der Hochbahn aus Bonn müssen in Porz umsteigen. Auf der linken Rheinseite kommt jedoch die Strecke der Linie 10 geprägt werden, die als Hochbahnlinie nach Köln fährt. „Die Fahrzeit in die Kölner City über Godorf halbiert



Die Rheinbrücke Straßburg - Kehl könnte ein Vorbild für einen ähnlichen Bau in Niederkassel sein.

Strukturwandel: Rheinisches Revier und Bonn-Vertrag

Hoffnung und Skepsis im Revier

Reaktionen auf Empfehlungen der Kohlekommission sind gemischt

VON RALF UND PATRICK KERPEL/BEITRÄGE
Kerpen/Berlin
Ist dort – s
aktionen a
der Kohle
beschrohe
der Bergi
nach
nom „ord
sprecht, be
Klimakrat
Forst ein
Waldrand s
Kölner:
Hambur
Bundes
Kommiss
der muss fe



Foto: Monika Skolimow

14 Milliarden für die Reviere

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 – kernsanierter 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 der 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 Coesfeld

dass alle Ministeriumsposten in Berlin untergebracht werden können. Eine Sprecherin von Finanzminister Olaf Scholz (SPD) bestreitet das auf Nachfrage.

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

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

2

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 Wirtschaftsministerin 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 „Tagespiegel“. „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-Haushaltsexperten Gesine Lötzsch sprach von einem „Ana-

chronismus“, „30 Jahre nach Maueraufbruch 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

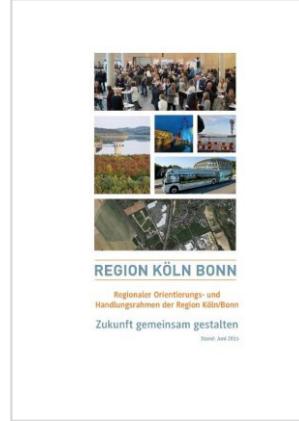
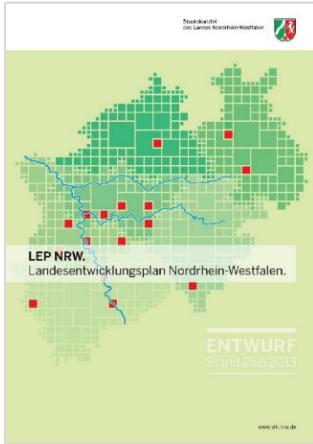
Leitartikel Seite 2

Zwischenfazit

- **Räumliche Umbruchsituation:** vielfältige Herausforderungen und Zukunftsfragen der Entwicklung
- Unterschiedliche Ausgangs- und Problemlagen in den Teilaräumen
- 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

2014

- Fachforum Innenentwicklung
- Klausur Kooperationsrunde Siedlungsentwicklung

2015

- Regionaler Orientierungs- und Handlungsrahmen (ROHR)
- REGIO.NRW + Förderantrag

2016

- Start Kooperation mit NVR und VRS
- **16.01.2017 Regionalforum, Bonn**

2017

- Phase 1 – Workshops und Untersuchung Mobilität
- Erarbeitung „Aufgabendossier Raumentwicklung“
- **12.10.2017 Auftaktkolloquium, Wesseling**
- **01.03.2018 Zwischenkolloquium, Leverkusen**

2018

- Vertiefung für regionale Teilläume
- **13.09.2018: Etappenziel 2, Brühl**

• 13.12.2018: Arbeitsklausur 2

2019

- **07.05.2019: Etappenziel 3, Neuss**
- **23.09.2019: Transferkonferenz**

• Jan./Feb. 2020 Vorstellung der Ergebnisse in den Kreisen

2020

- **09.03.2020: Übergabe an die Bezirksregierung / Regionalrat Köln**
- Seit März 2020: Vorstellung & Diskussion der Ergebnisse
- Sommer 2020: Start Prozess zum Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn

> 3. Jahre
Vorbereitung

3. Jahre
Erarbeitungsprozess

x Jahre
Diffusion
& Kommunikation

Prozessbeteiligte

Trägerschaft & Gesamtkoordination REGION KÖLN BONN

Begleitbüro



Grundlagenuntersuchung Mobilität



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 Landschaftsarchitecten, 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

Bezirksregierung Köln



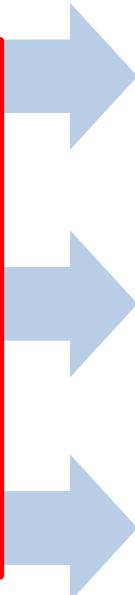
Bezirksregierung
Düsseldorf



Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen



Kreise und
Kommunen
der Region



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



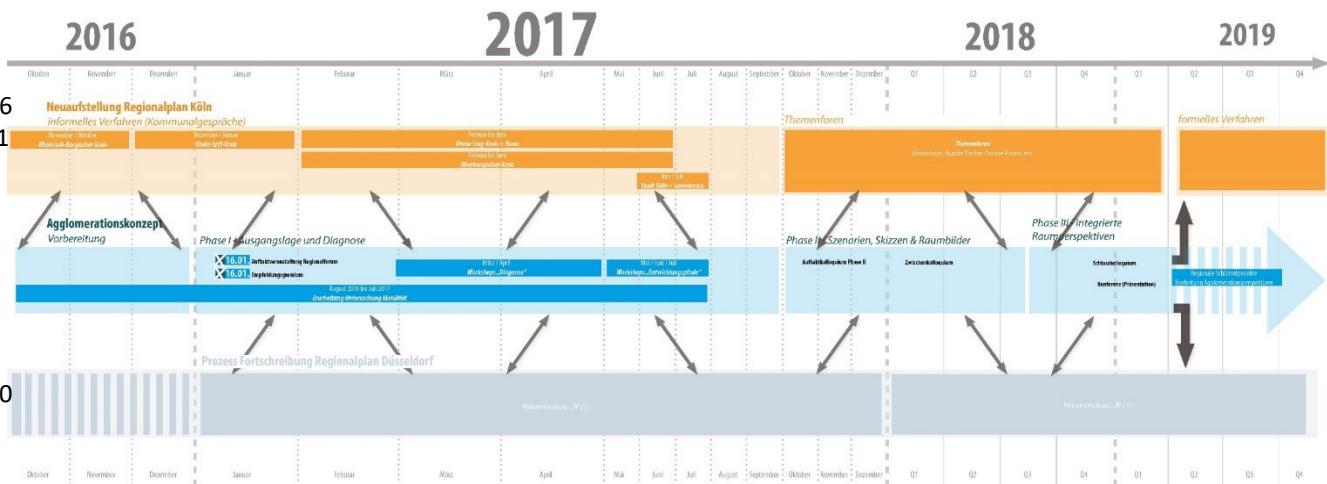
Informelles Verfahren: 2016
Formelles Verfahren: >2021
Inkrafttreten: >2024

AGGLOMERATIONSKONZEPT

NEUE IDEEN FÜR DIE REGION



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



AGGLOMERATIONSKONZEPT

Schnittstellen in die Region



AGGLOMERATIONSKONZEPT

Prozessübersicht

PHASE 1

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

PHASE 2

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

PHASE 3

- Zusammenführung des Agglomerationskonzeptes aus den vier Beiträgen der Teams



3 Jahre Dialog- und Planungsprozess...



7 Meilenstein-Veranstaltungen mit



2.150 Teilnehmern



69 Ordner



980 Tage Prozess



5 Analyse-Workshops

mit **350** Akteuren aus der Region

26.360



Mails gesendet [**56** pro Arbeitstag]

680 Newsletterabos



470 km Rundreise durch die
Region mit den Planungsteams



10 Interviewrunden

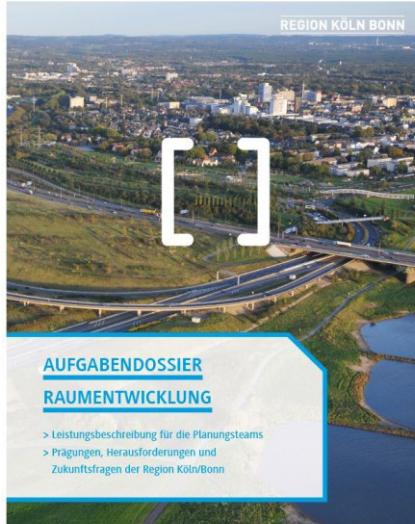
mit **70** Experten der Region

Phase 1



[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

Phase 1: Ergebnisse



Aufgabendossier
Raumentwicklung

AGGLOMERATIONSKONZEPT



Grundlagenuntersuchung
Mobilität

gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesnetzagentur abgegeben. Für die übrigen Teilläume der Region ergeben sich dagegen zum Teil andere Herausforderungen¹⁰.

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 Schwerpunktmassen die eingeschriebenen ÖV schon heute Engstellen und Überlastungen festzustellen sind. Darüber hinaus zeigt die Untersuchung Erreichbarkeitsgrade für den ÖPNV in einem regionalen Maßstab auf.

Beschreibung und Erläuterung Status-quo

Die Fahrgastramme an SPNV im Bereich des NVR ist im Zeitraum von 2010 bis 2016 um mehr als 22 % gestiegen, wohingegen das Angebot nur um knapp 10 % zunahm²¹. Diese Veränderungen entsprechen einer Nachfragezunahme von ca. 10.000 Personalkilometern auf insgesamt mehr als 31.300 Mrd. Personalkilometern und einer Angebotszunahme von ca. 2.100 Tsd. Zugkilometern auf 25.000 Tsd. Zugkilometern (Angaben zu Platzkilometern können aufgrund fehlender Datengrundlage 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

z. B. Aggen, Kühnlein, H.-J.)
3. Grundlage für Analyse der Nachfrageentwicklung und Kapazität im
Bereich der Zwei- und Dreistundenverkehre (ZDV und DV) sowie der
Tages- und Übernachtungsverkehre im ÖPNV (ZDV, DV, VR und
NVR) und der Zwei- und Dreistundenverkehre im ZVVR (ZVVR und DVZVR).
2002 und 2006 sowie der SPNV (Südwürttembergische Rheinland (ZV) und das ZV NRW).
Zur Analyse der Nachfrageentwicklung und Kapazität wurden die Erhebungen des Zensus 2005 sowie die Ergebnisse der Statistik der Deutschen Bahn AG (DB) herangezogen.
Für die Analyse der Entwicklung der Nachfrage im Rahmen des ÖPNV wurde die Nachfrage für die über den Monat Mai 2006 berechnet.
Die Grundlage für die Analyse der Nachfrageentwicklung und Kapazität ist der ZV und der ZVZ für den Zeitraum Frühjahr 2002. Die mit VIGUM berechnete
Nachfrage auf der Basis der ZV und ZVZ setzt sich zusammen aus der Zahl von
Zug- und Fahrgästen, Fahrgästen im Fahrgäste- und Güterverkehr und mit einer
Zug- und Fahrgästeentwicklung als Ausgangswert angenommen und mit einer
Geschwindigkeit der Analyse von 10 % pro Jahr. Die Ergebnisse der Analyse
in der Analyse ergeben sich aus der Tabelle 1.

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 SPNV¹⁴, der 3. NVP der Stadt Köln¹⁵ und der VEP Bonn¹⁶. Die stempelförmig 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 Zügen¹⁷. Dies zeigt sich zum Beispiel bei den Zügen der Linie RE 8 zwischen Püttlingen und Köln Hbf, des RE 9 zwischen Köln Hbf und Düren sowie auf der Linie des RB 24 zwischen Köln West und Weilerswist¹⁸. 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 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.

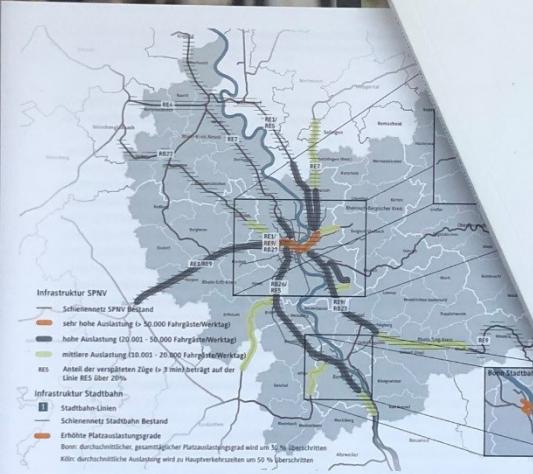


Abb. 10: Auslastungen in den Netzen des Schienenpersonennahverkehrs
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Auswertungen des Qualitätsberichts des NVR (2017) sowie dem 3.Nahverkehrsplan der Stadt Köln (2014) Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bonn (2011)

KARTENBLÄTTER UNDLAGENUNTERSUCHUNG

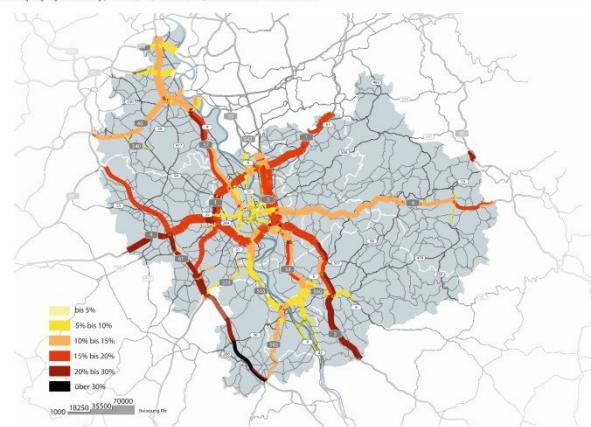
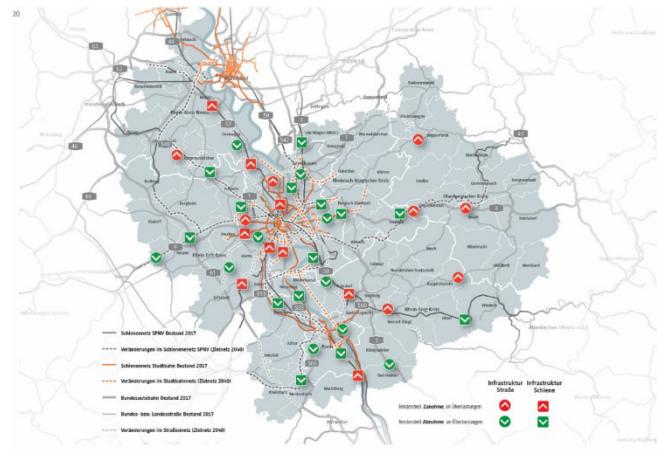
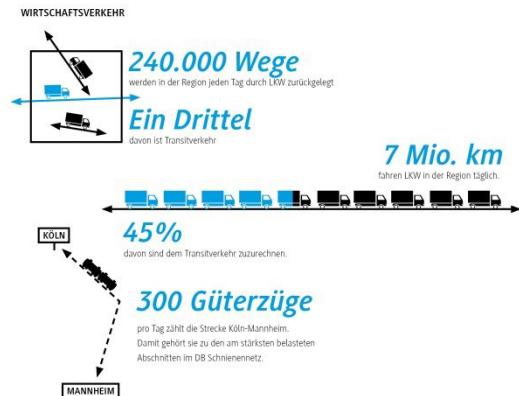
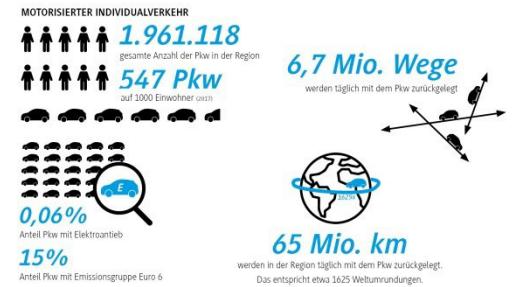
GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG MOBILITÄT NSKONZEPT

MOBIE

Grundlagenuntersuchung Mobilität



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

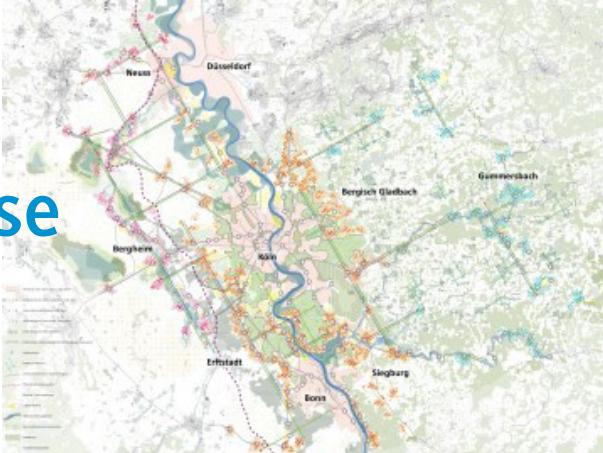


Phase 2

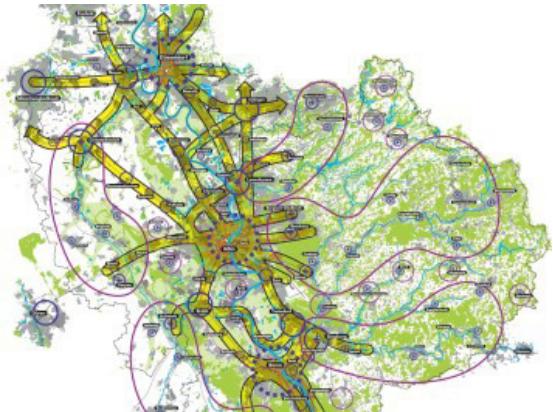


Phase 2: Ergebnisse

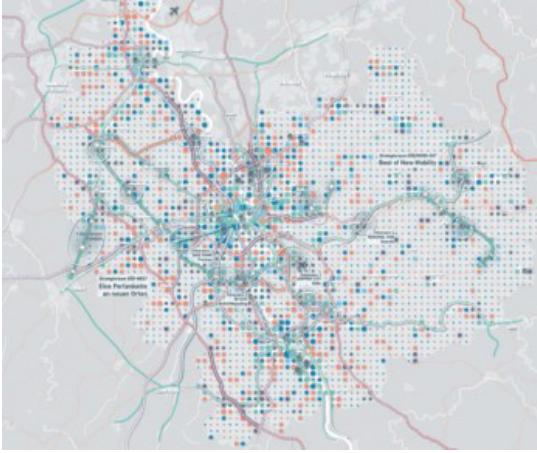
vier
Planungsbeiträge
für die Region



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



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



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



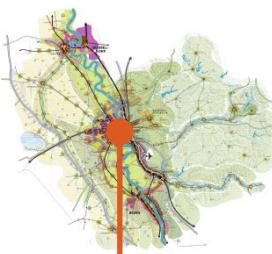
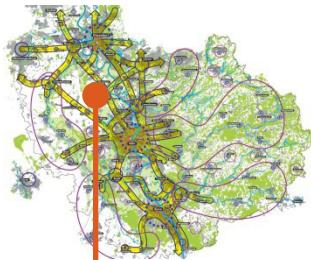
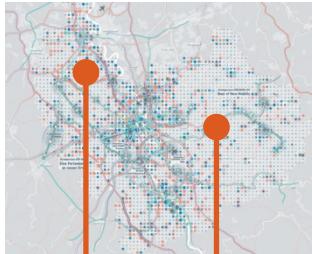
van de Wetering | mrs partner AG | ASP Landschaftsarchitekten AG

Phase 3

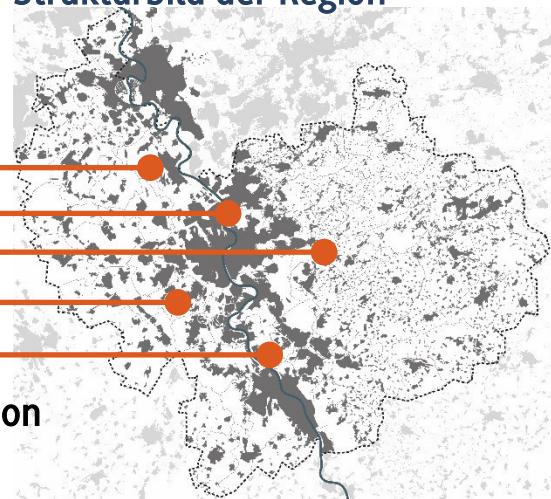


[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

Phase 3



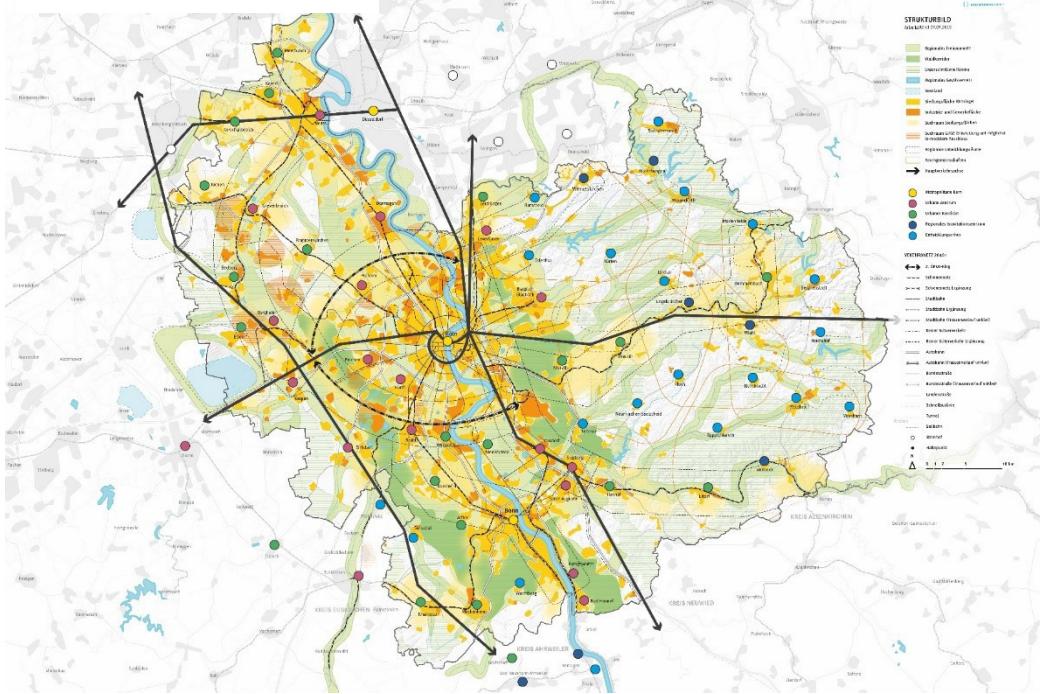
Strukturbild der Region



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

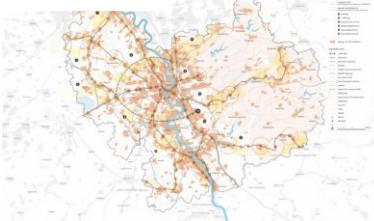
Phase 3: Ergebnisse

STRUKTURBILD 2040+

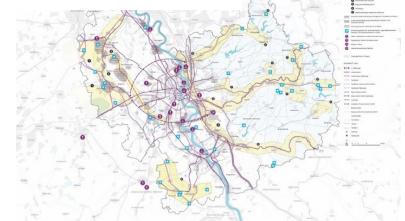


[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

SIEDLUNG



WIRTSCHAFT



FREIRAUM



UMWELTVERBUND



MIV / WIRTSCHAFTSVERKEHR



POLYZENTRALITÄT

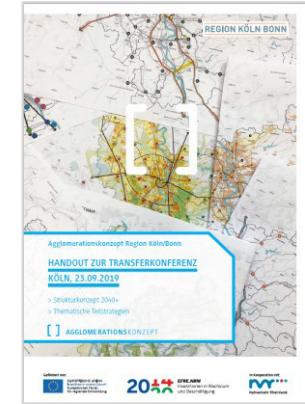




Transferkonferenz am 23.09.

[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

Zwischenergebnisse



GU Mobilität

Projektinfo 1

Handout
Etappenziel 3

Handout
Transferkonferenz

AGGLOMERATIONSKONZEPT

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

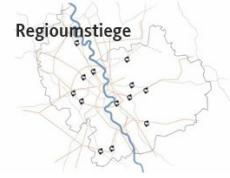
Strukturbild 2040+

Region in Balance

Balance

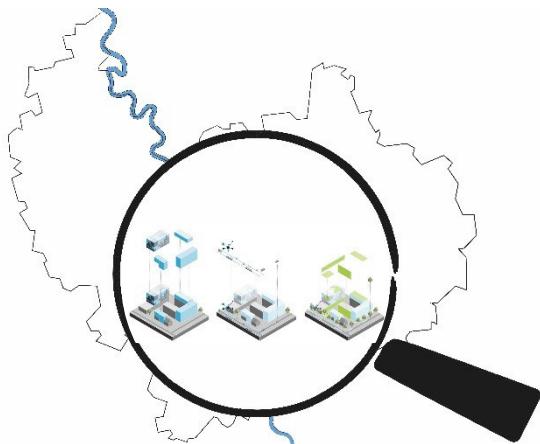
Region in

Über 40 Entwicklungsprinzipien für die Region

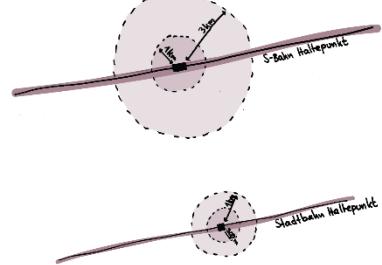


Entwicklungsprinzipien

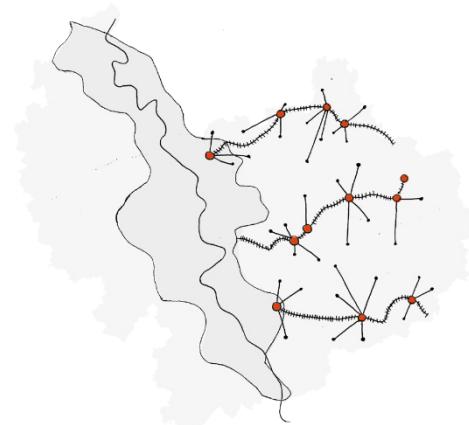
Bsp. Prinzipskizzen für die
Siedlungsentwicklung (Auswahl)



3fache Innenentwicklung



Transportorientierte Entwicklung

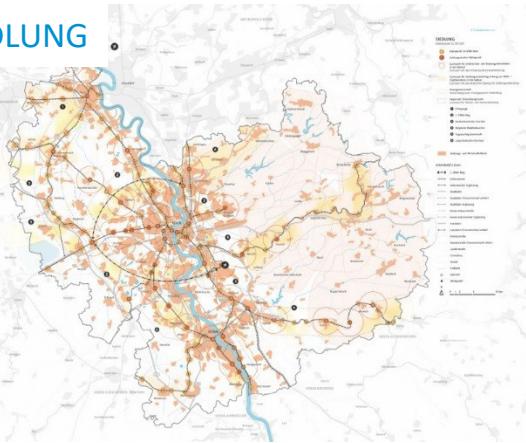


Raumgemeinschaften

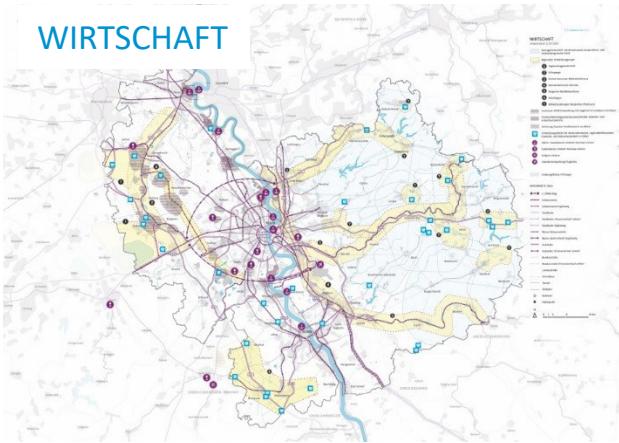
Regionale Teilstrategien des Konzeptes

[] AGGLOMERATIONSKONZEPT

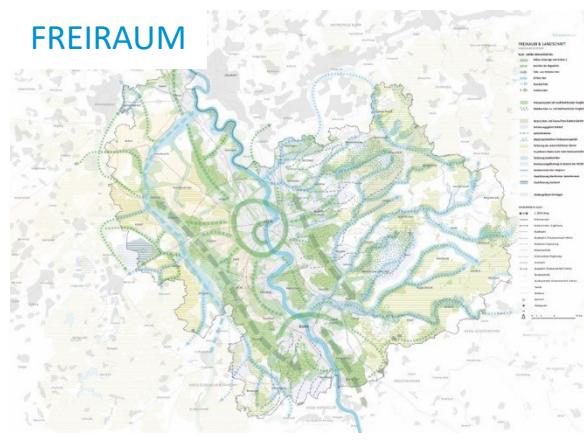
SIEDLUNG



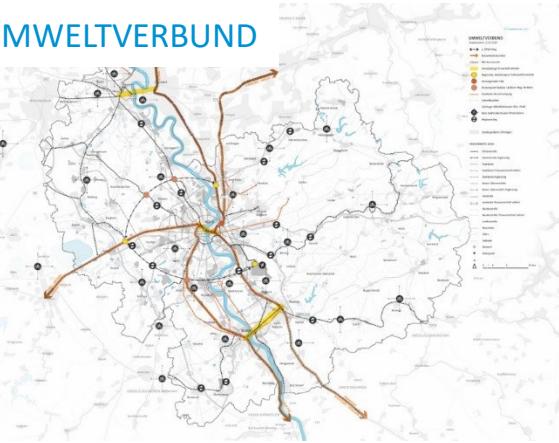
WIRTSCHAFT



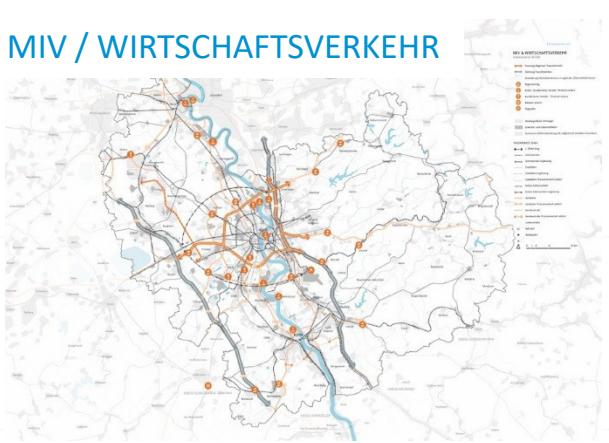
FREIRAUM



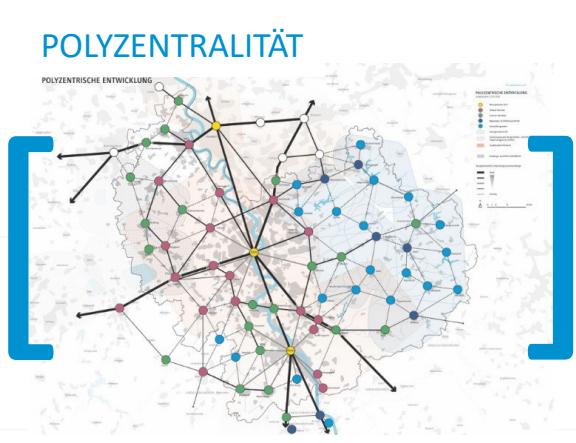
UMWELTVERBUND

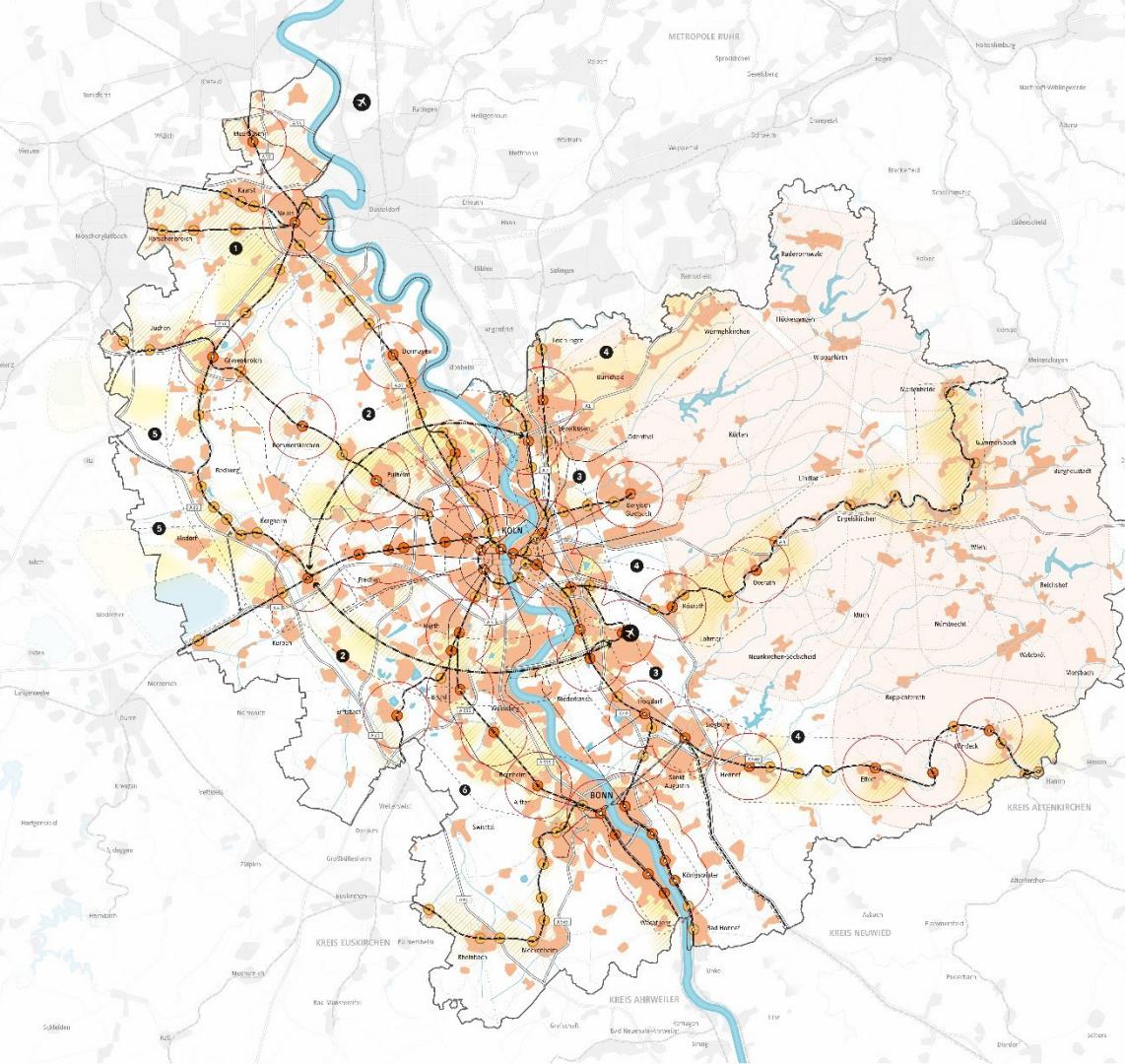


MIV / WIRTSCHAFTSVERKEHR



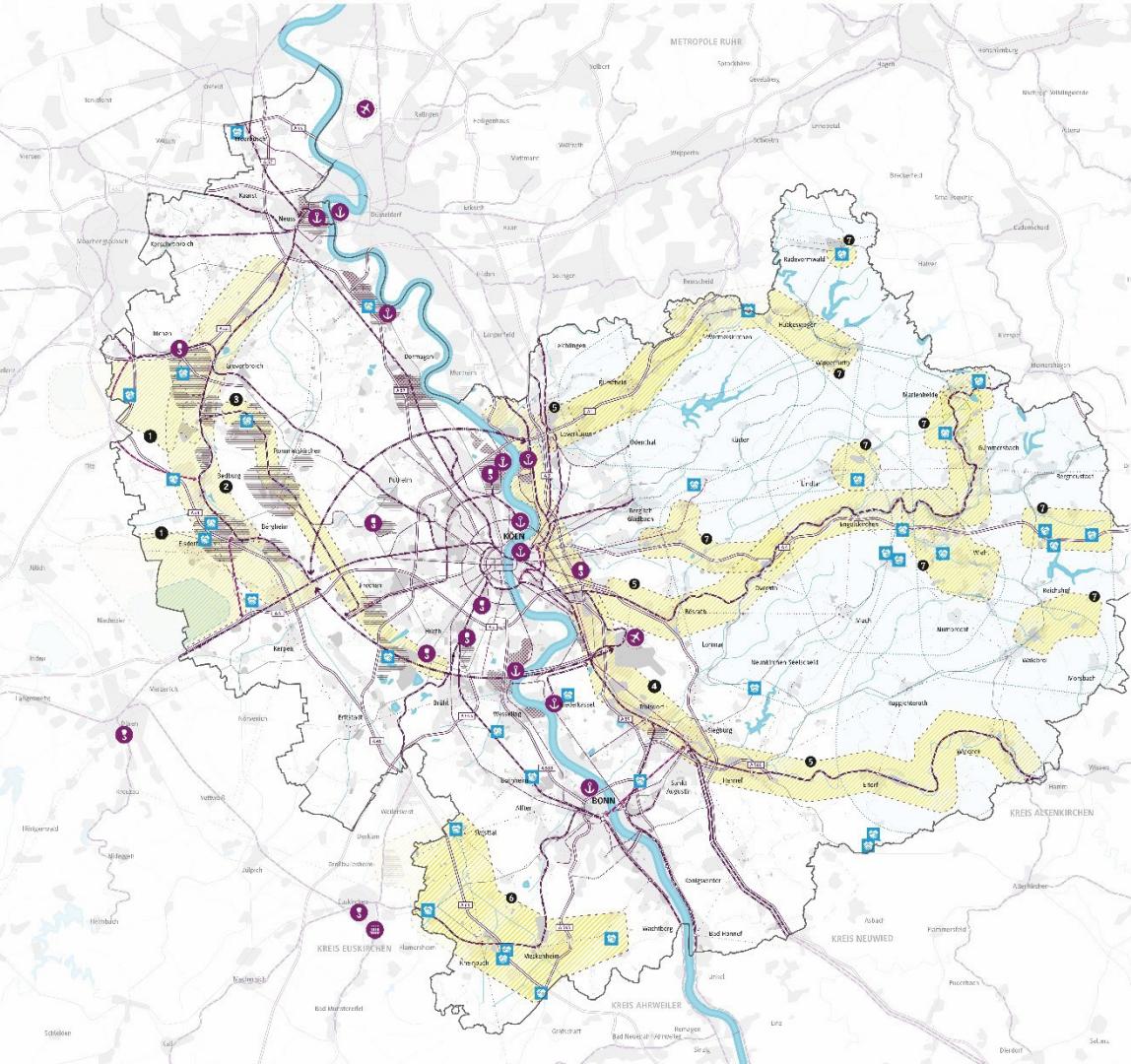
POLYZENTRALITÄT





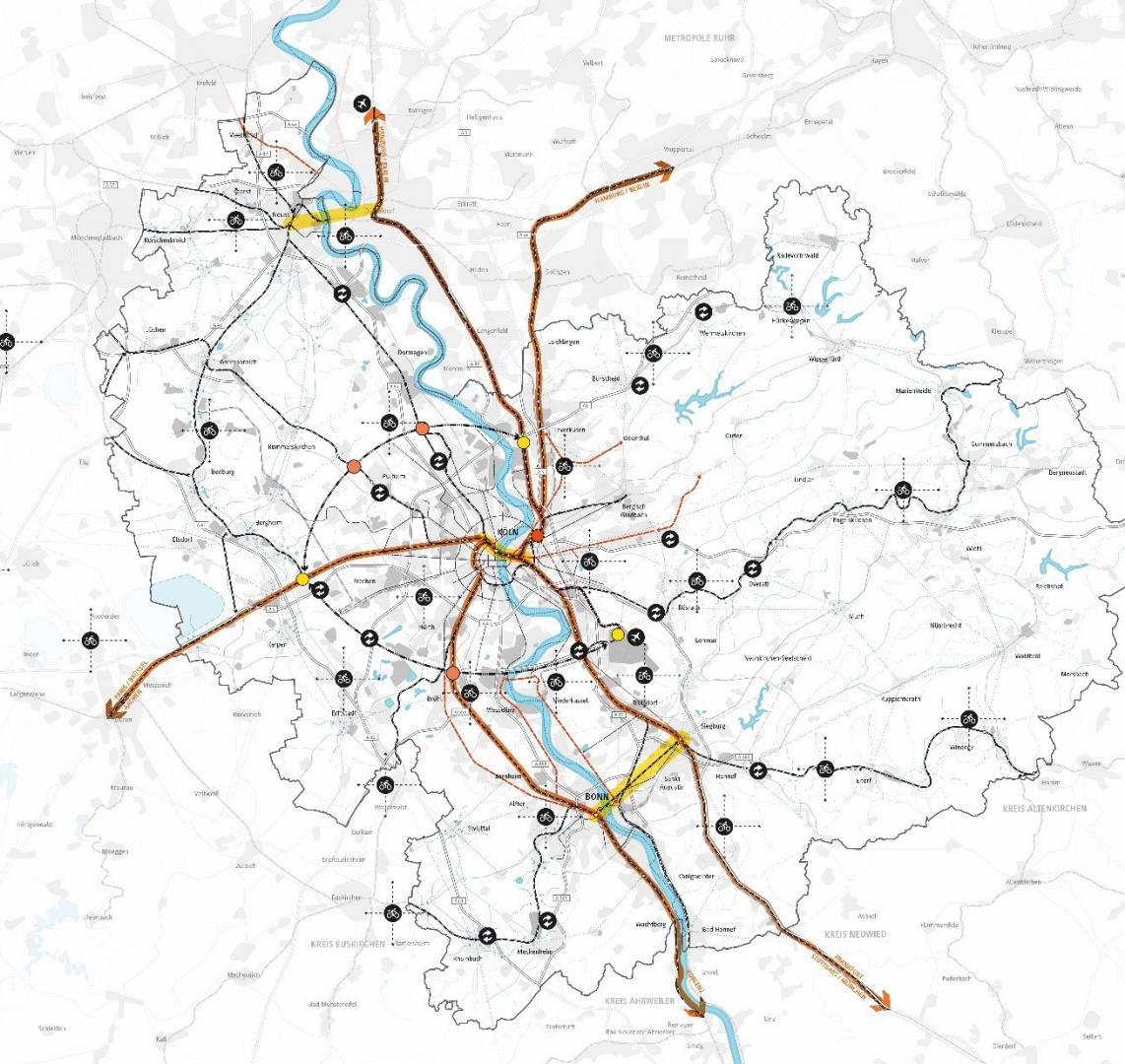
SIEDLUNG

- 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

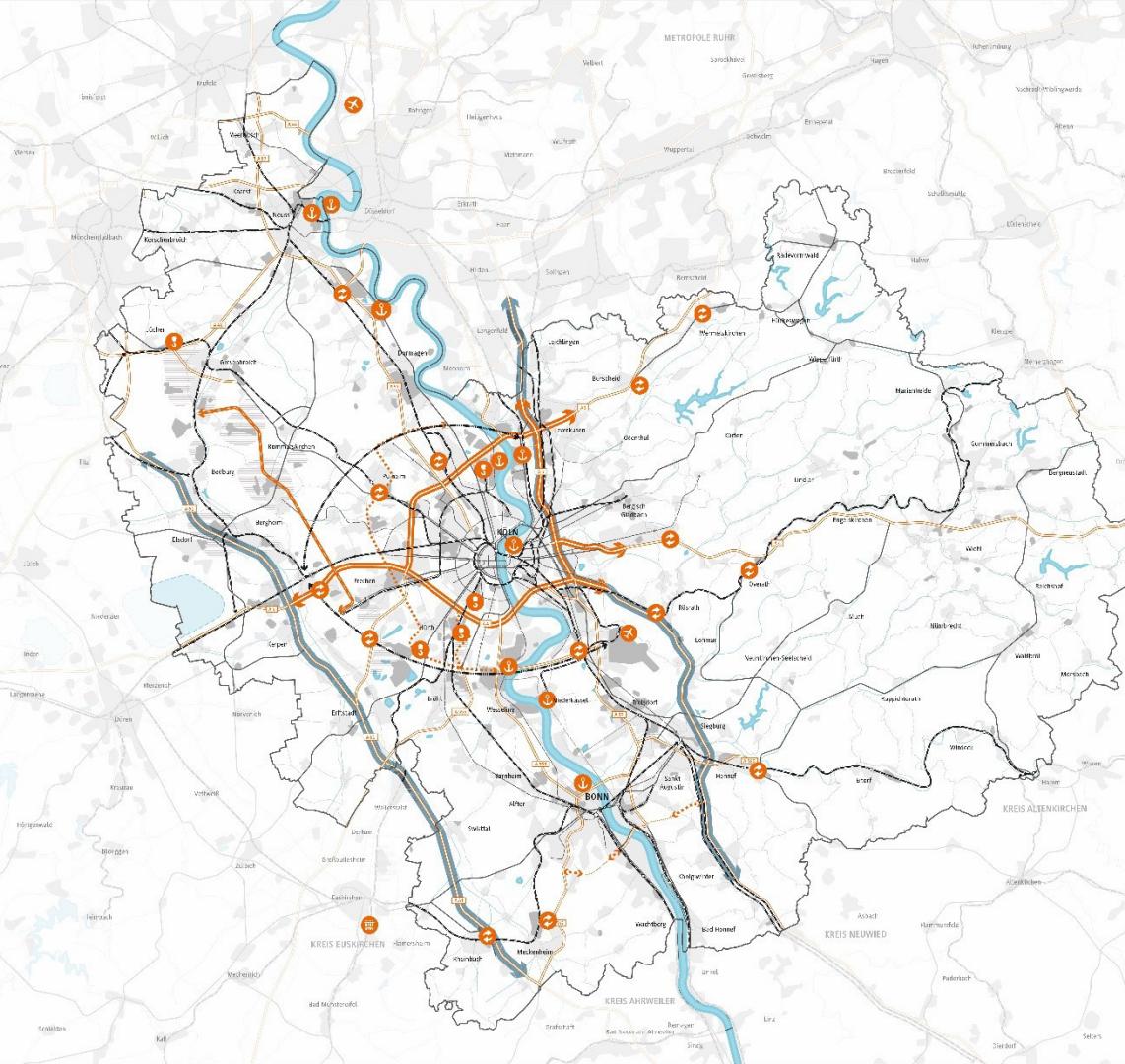
- Regionale Entwicklungsräume mit besonderen Potenzialen, u.a. Tagebaufolgelandschaften
- Möglichst bi-modaler Anschluss bei neuer Flächeninanspruchnahme
- Interkommunal, regionalbedeutsame Flächenentwicklung (≥ 10 ha)
- Sicherung der Großindustrie am Rhein
- Verdichtung bestehender Gebiete und Steigerung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



UMWELTVERBUND

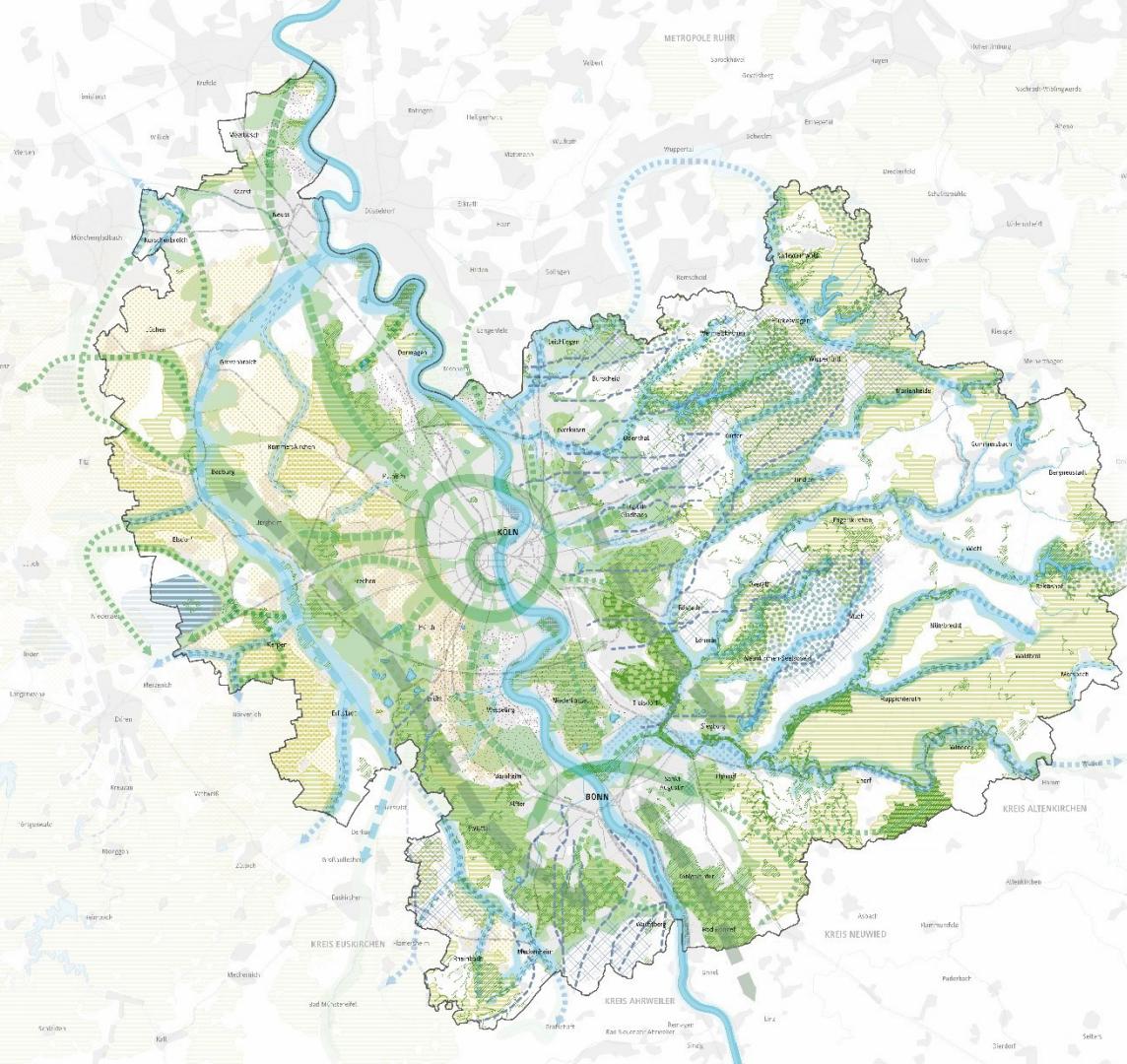
- Zielnetz 2040+
 - Schaffung von Bypässen und Querungen als Ergänzung der Knoten
 - Zweiter ÖPNV-Ring um Köln
 - Bessere Verknüpfungen Verkehrsträger und schnellere Umstiege Umweltverbund (Mobilstationen, RegioUmstiege)
 - Multimodale Querungen
 - Schnellbusse
 - RadPendlerRouten

MIV & WIRTSCHAFTSVERKEHR



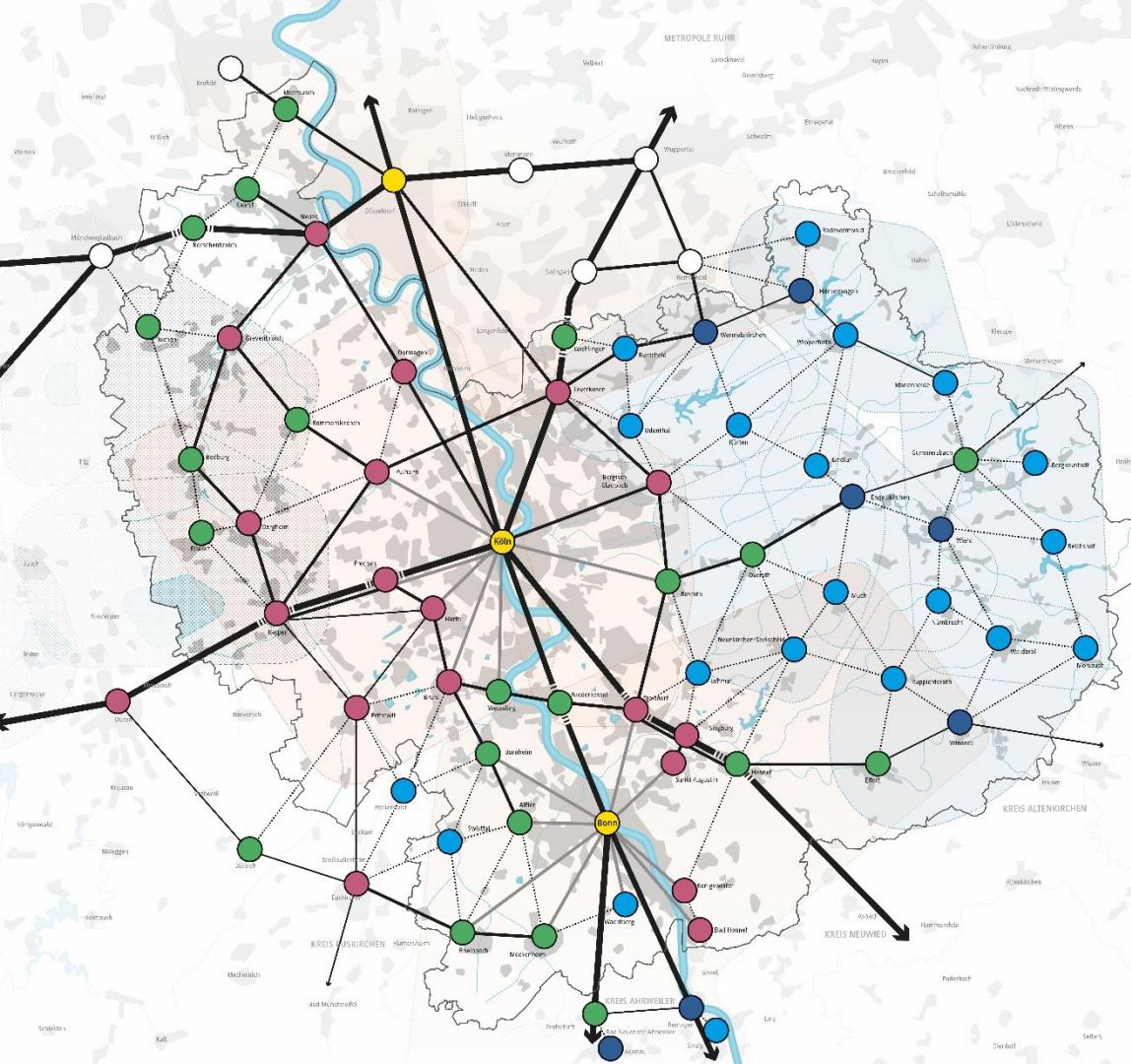
- Entflechtung Transit- und Regionalverkehre (A1, A3, A61, A4, Kölner Ring)
- Zielnetz 2040+ inkl. aller BVWP-Maßnahmen
- Leistungsfähige Anbindung an den Schienengüterfernverkehr
- Sicherung der Häfen + Logistik-Infrastruktur
- Nachnutzung Werksbahntrasse RWE
- Multimodale Querungen
- Regiustumstiege

FREIRAUM & LANDSCHAFT

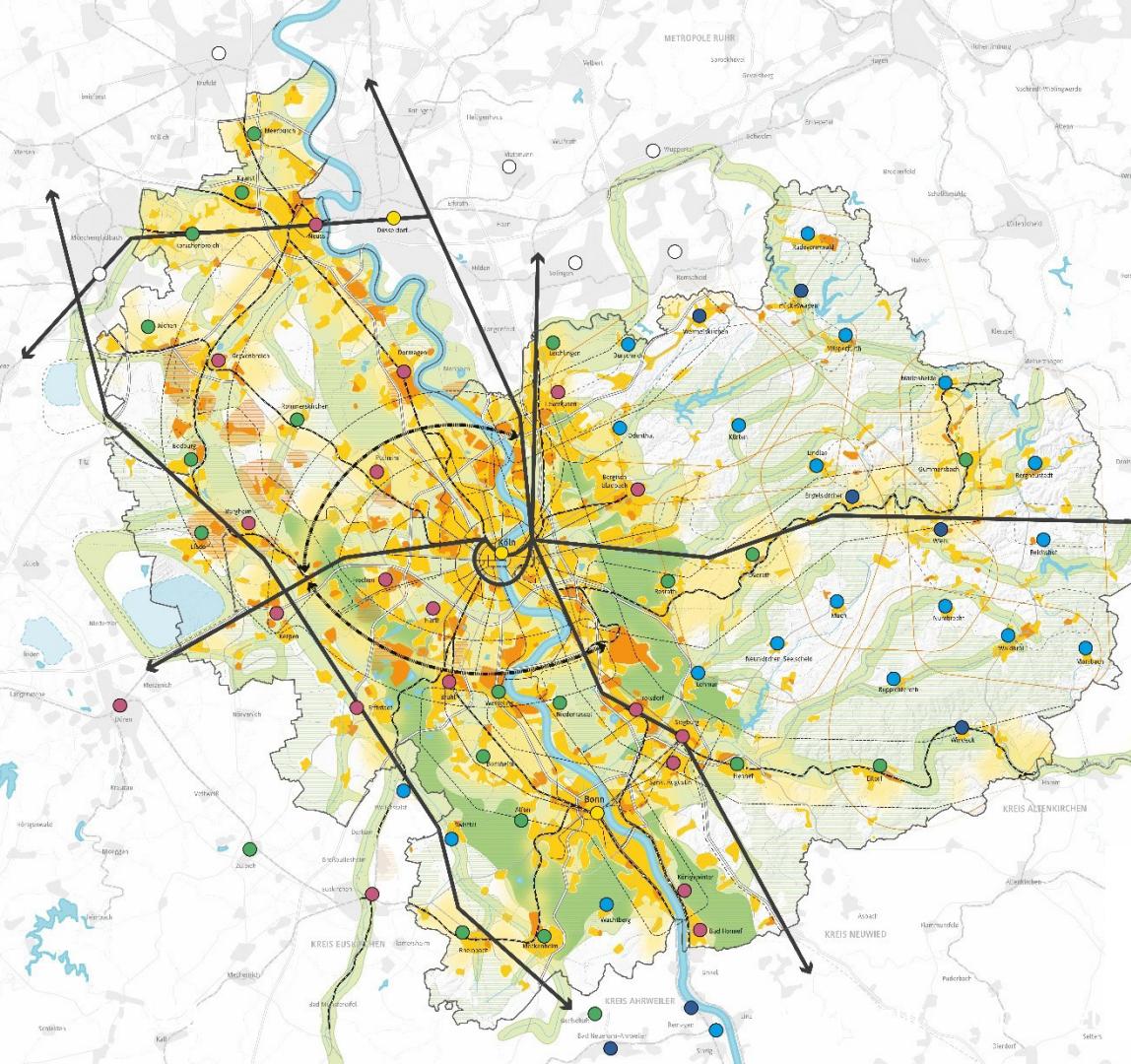


- Weiterentwicklung gesamtregionales Netz
- An- und Einbindung der Nachbarräume
- Integration Ergebnisse der regionalen Klimawandelvorsorgestrategie
- Waldgürtel mit bioklimatischer Ausgleichsfunktion
- Kaltluftentstehungsgebiete und –schneisen
- Multicodierung der Freiräume
- Unzerschnittene Räume schützen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

POLYZENTRISCHE ENTWICKLUNG

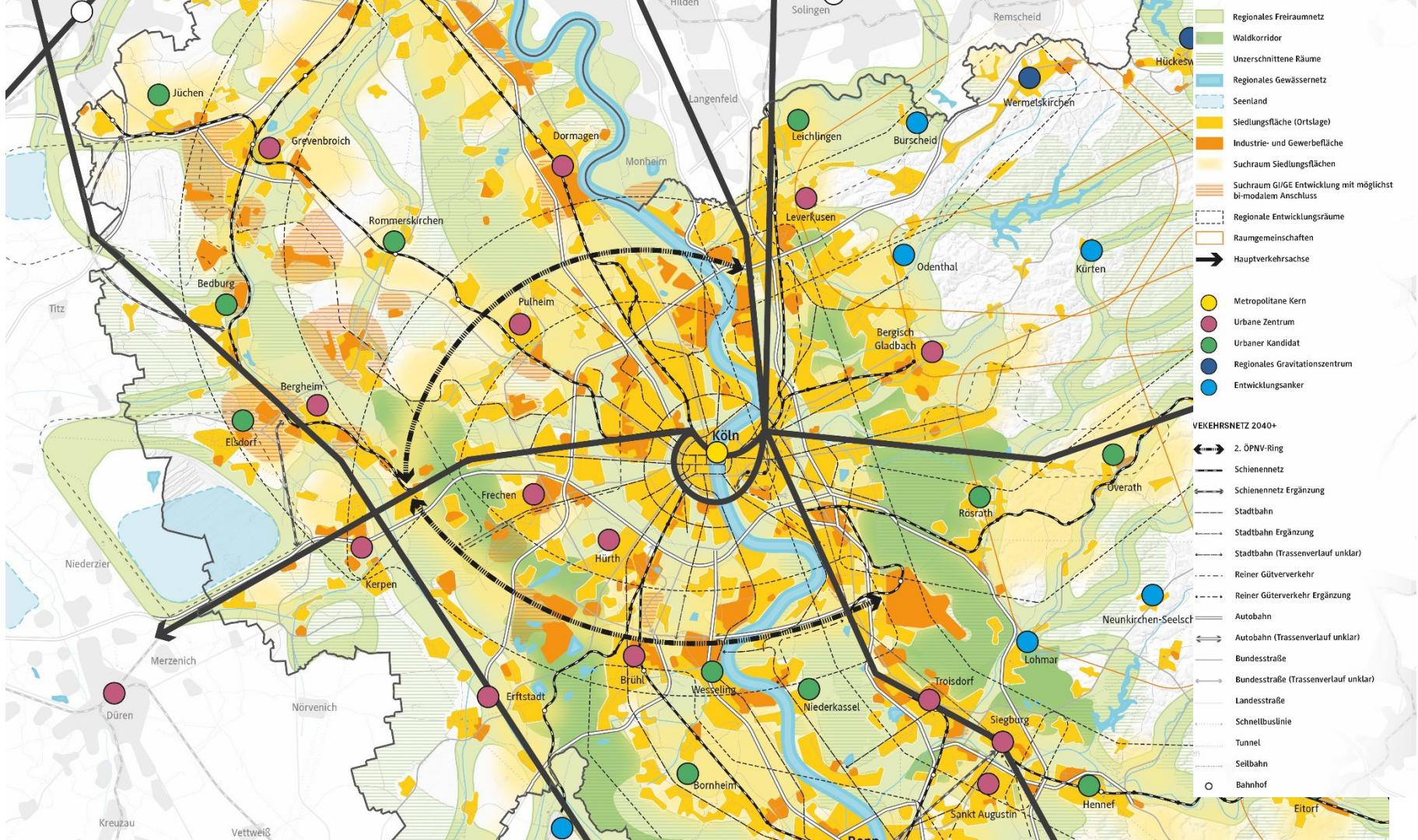


- Stärkung der regionalen Arbeitsteilung zur Bewältigung von Wachstums- und Entwicklungsaufgaben
- Stärkung von Profilen, Funktionen und Zentralität
- Stärkung polyzentrisches Netz
- Kein Zentrale-Orte-Konzept



STRUKTURBILD 2040+

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

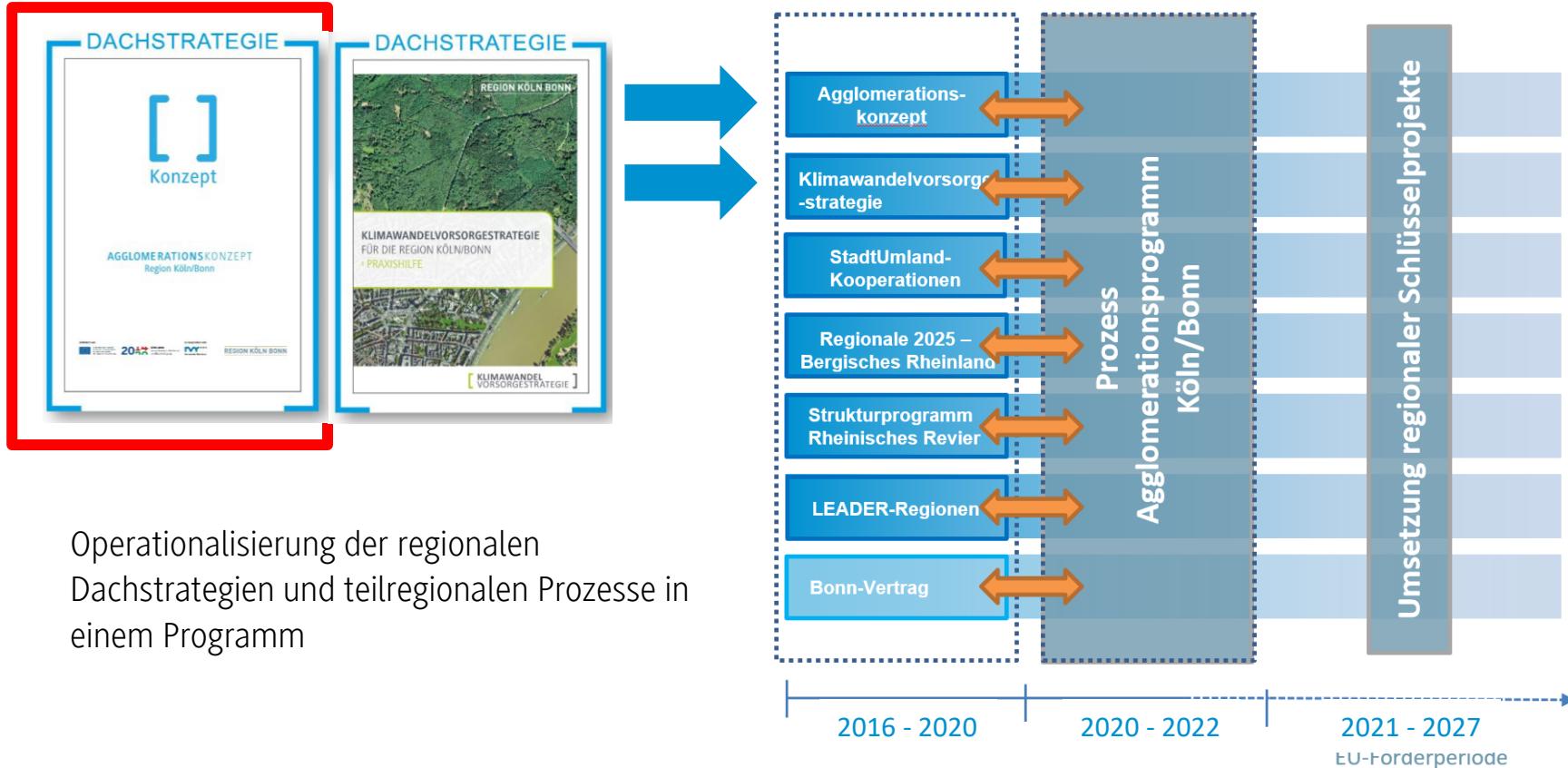


Ausblick

Vom Konzept zum Agglomerationsprogramm...

Erarbeitung seit Sommer 2020

Vom Konzept zum Programm...



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

EU-Fonds 2021-27

JTF
Städtebauförderung

Horizon
Europe

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

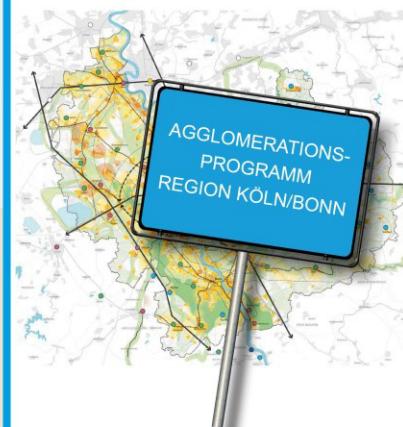


Räumliche
Schwerpunkte

BEISPIELHAFTE PROJEKTE

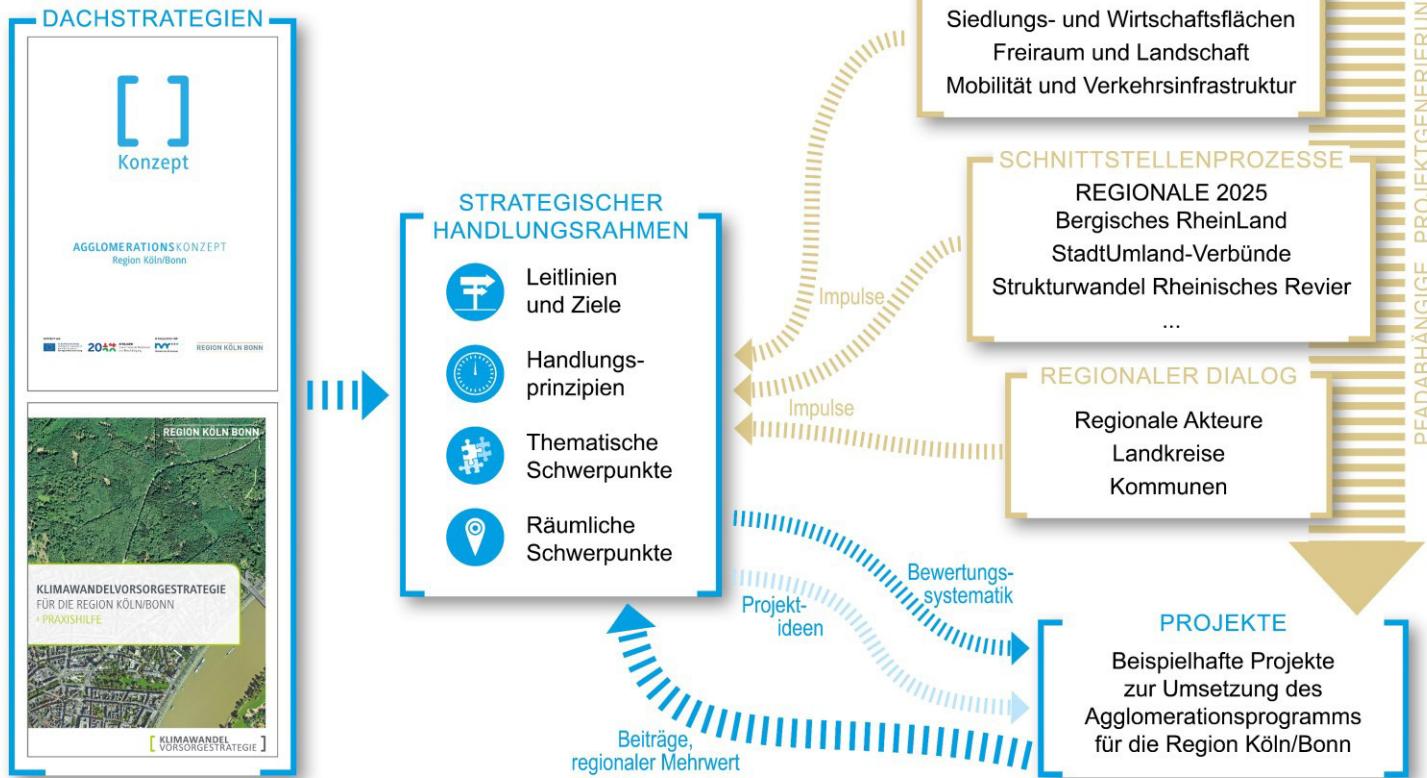


RÄUMLICHES STRUKTURBILD 2040+



SÄULEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS

Agglomerationsprogramm Köln/Bonn



Thematische Entwicklungspfade

• EP1: Siedlungs- u. Wirtschaftsflächen

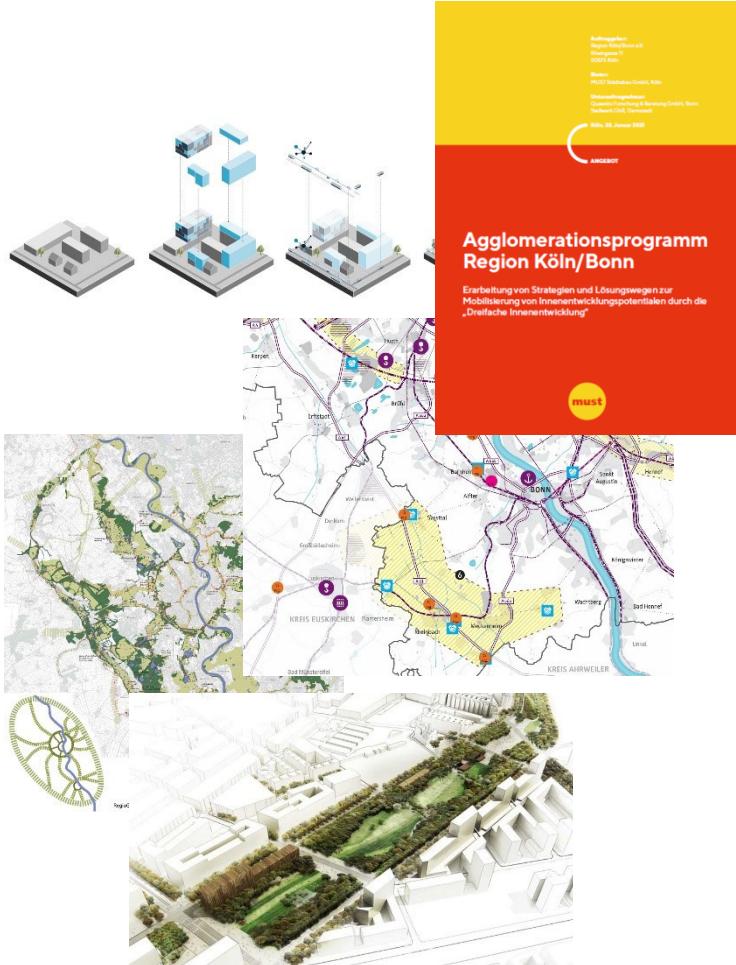
- Dreifache Innenentwicklung mit Reallaboren
- Fachforen zur "Interkommunalen Wirtschaftsflächenentwicklung"
- Transportorientierte Entwicklung: Exkursionen

• 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



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



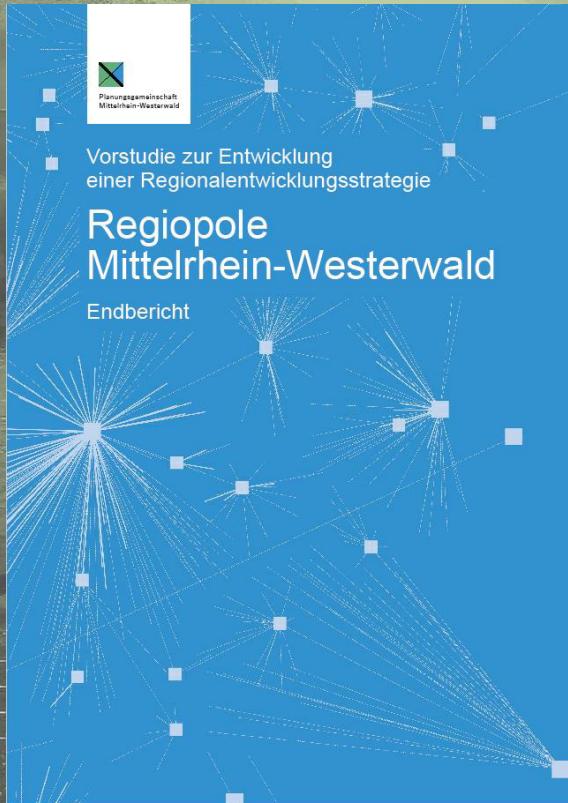
EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung



10. Juni 2021

Regiopolregion Mittelrhein-Westerwald

- Sachstand und weiteres Vorgehen -





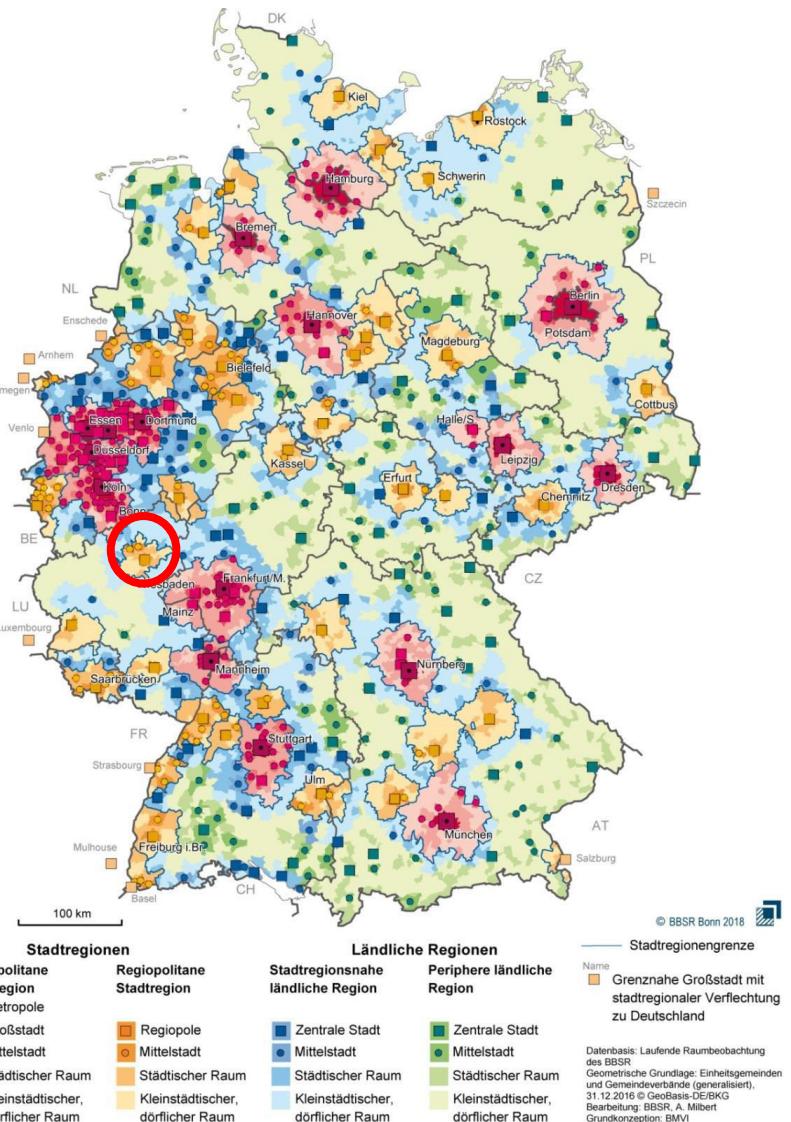
Arbeitshypothese:

Für die

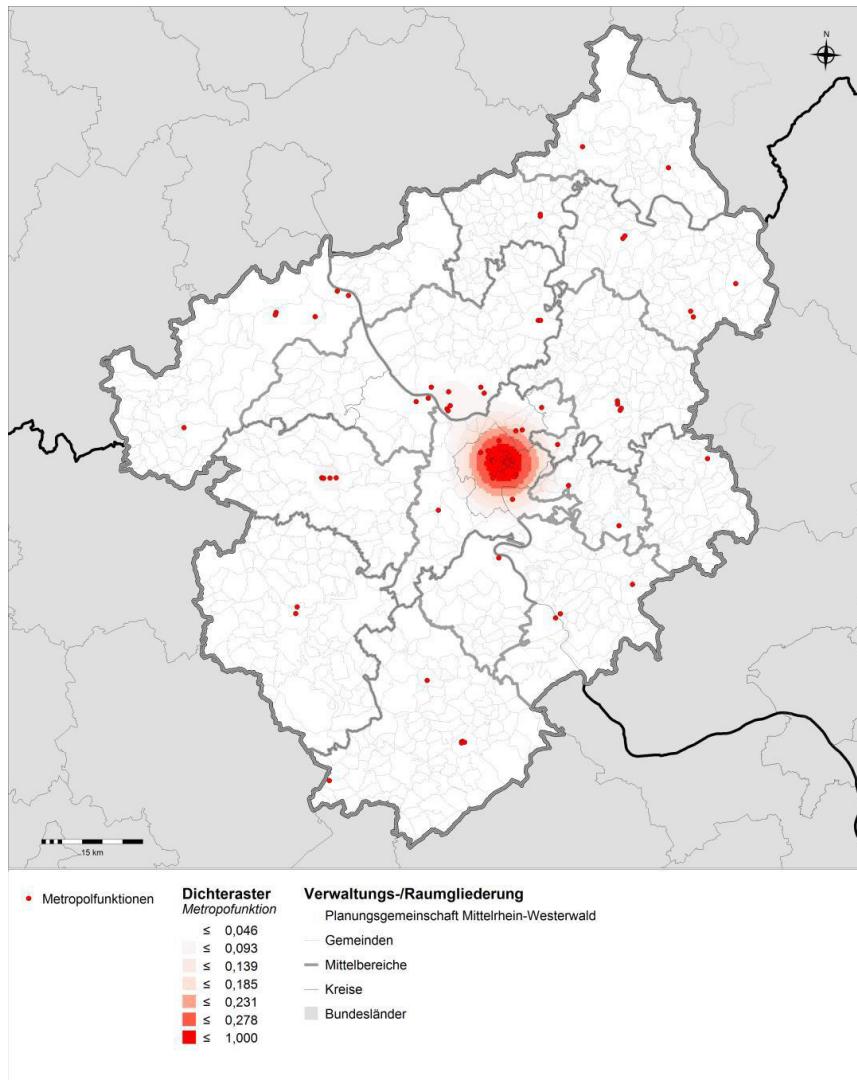
Regiopolregion Mittelrhein-Westerwald
soll ein „Raumbild 2040+“ als regionaler
Fachbeitrag für die nächste Generation des
regionalen Raumordnungsplans entwickelt
werden.

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 Handlungsräum 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 Raumbeobachtung des Bundes, dem die Regiopolen sowie Mittelstädte, städtische Räume und kleinstädtische, dörfliche Räume in deren Verflechtungsbereichen angehören.



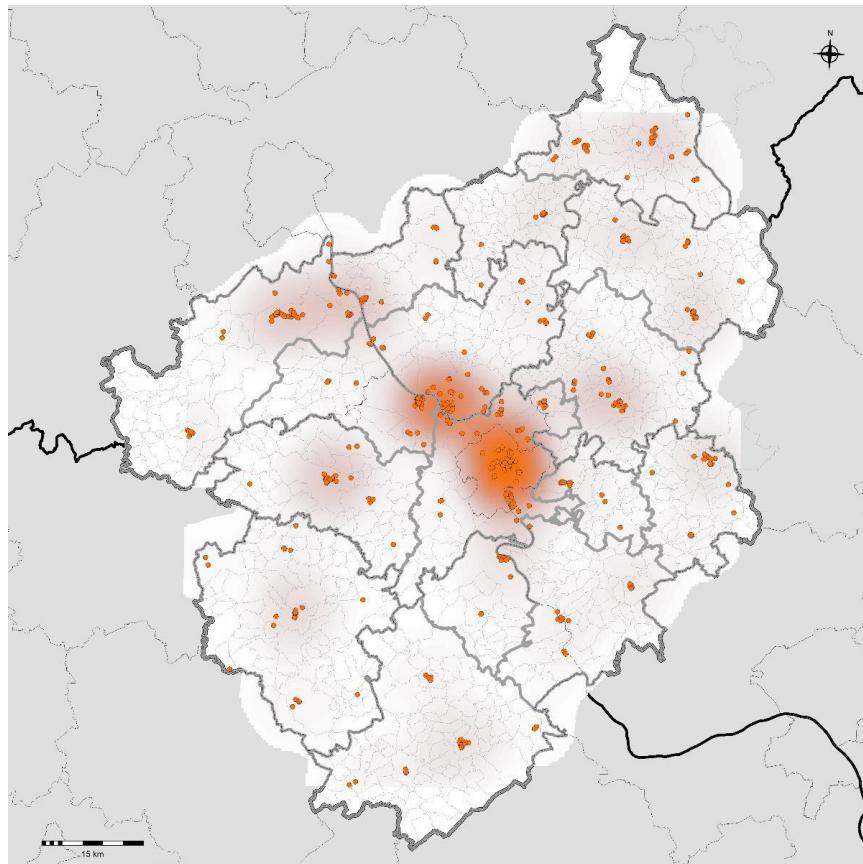
Wo befindet sich der Kernraum des Regiopolraums?



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?



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).

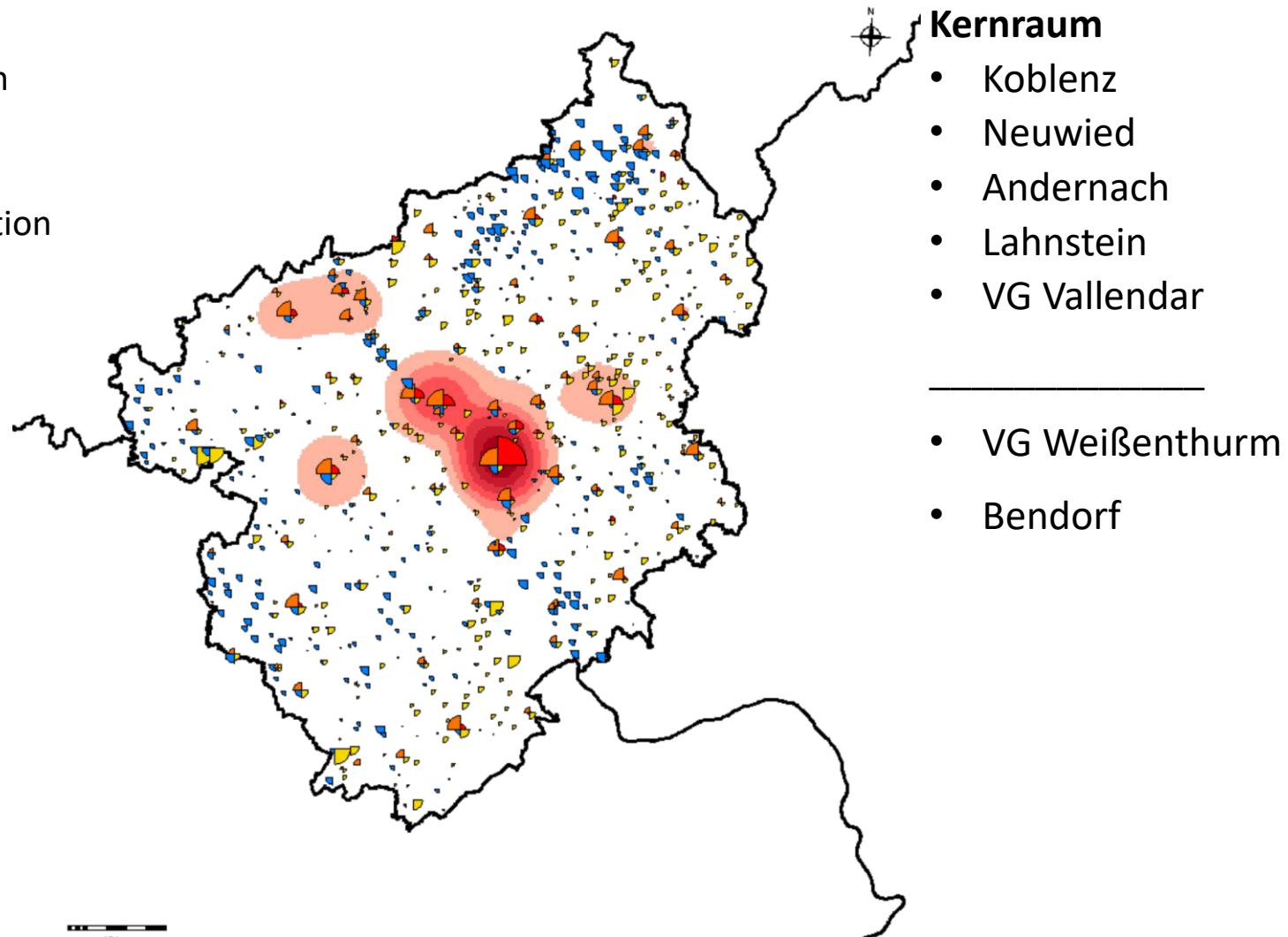
Wo befindet sich der Kernraum des Regiopolraums?

Regiopolindizes

1. Metropolfunktion
2. (Zentralörtliche) Versorgungsfunktion
3. (Regionale) Entwicklungs-funktion

Kern-Dichte Analyse

Ermittlung und
Verknüpfung von
Standortclustern



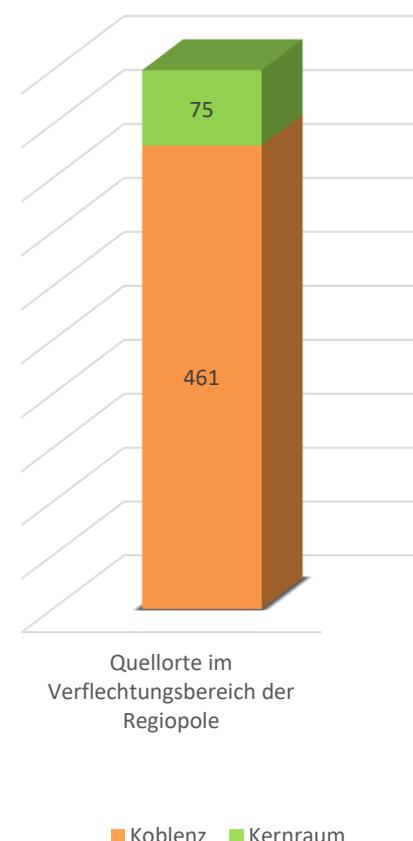
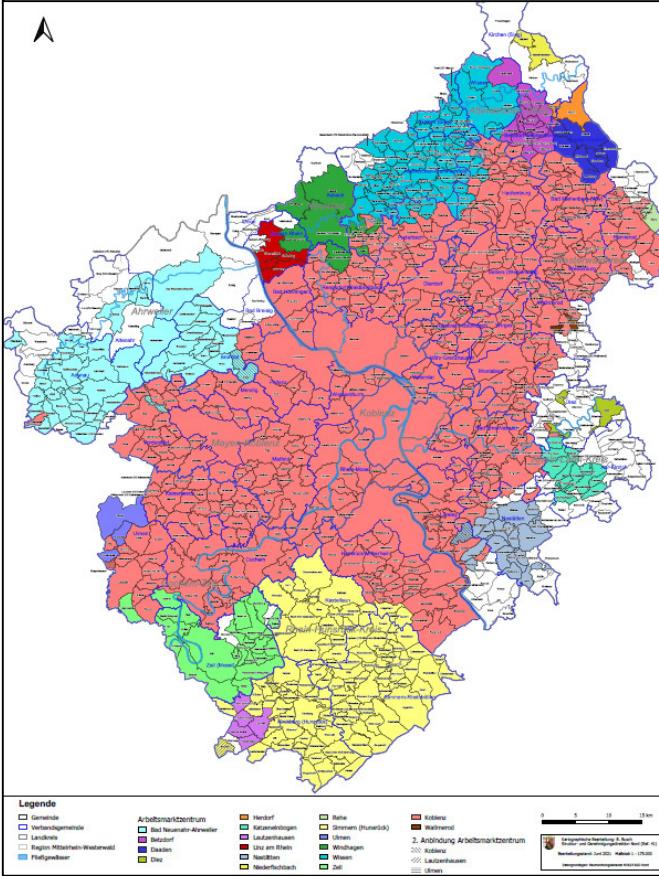


Zentrale Erkenntnisse aus der Vorstudie (siehe Vorlage zur Sitzung)

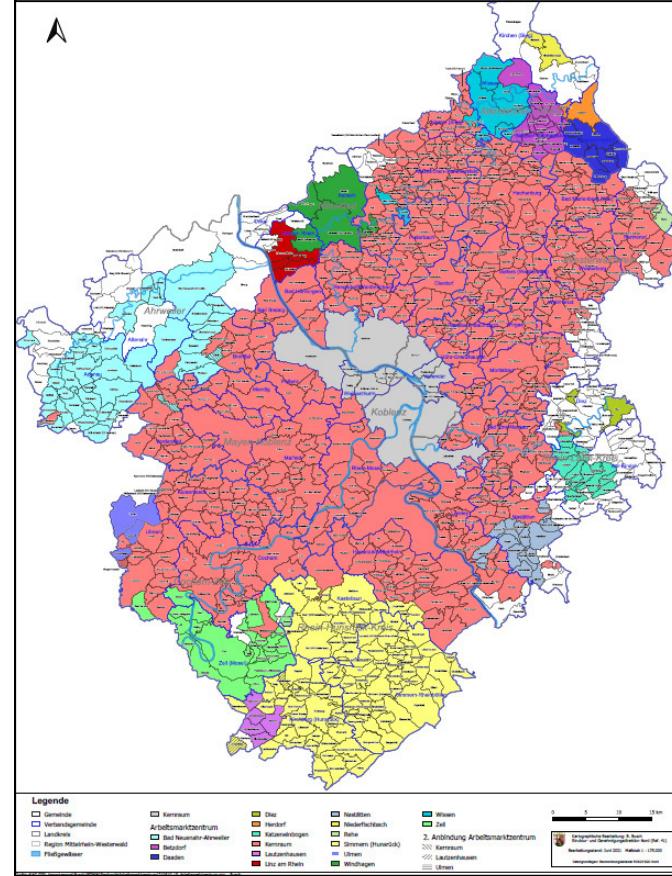
1. **Koblenz** ist der dominierende Standort von regiopolitanen Einrichtungen und Funktionen
 2. Die Städte Andernach, Lahnstein, Neuwied und Vallendar bilden mit der Stadt Koblenz einen "Standortcluster"
 3. Aus funktionaler Sicht können die fünf **Kernstädte** der Region in ihrer Gesamtheit als eine 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

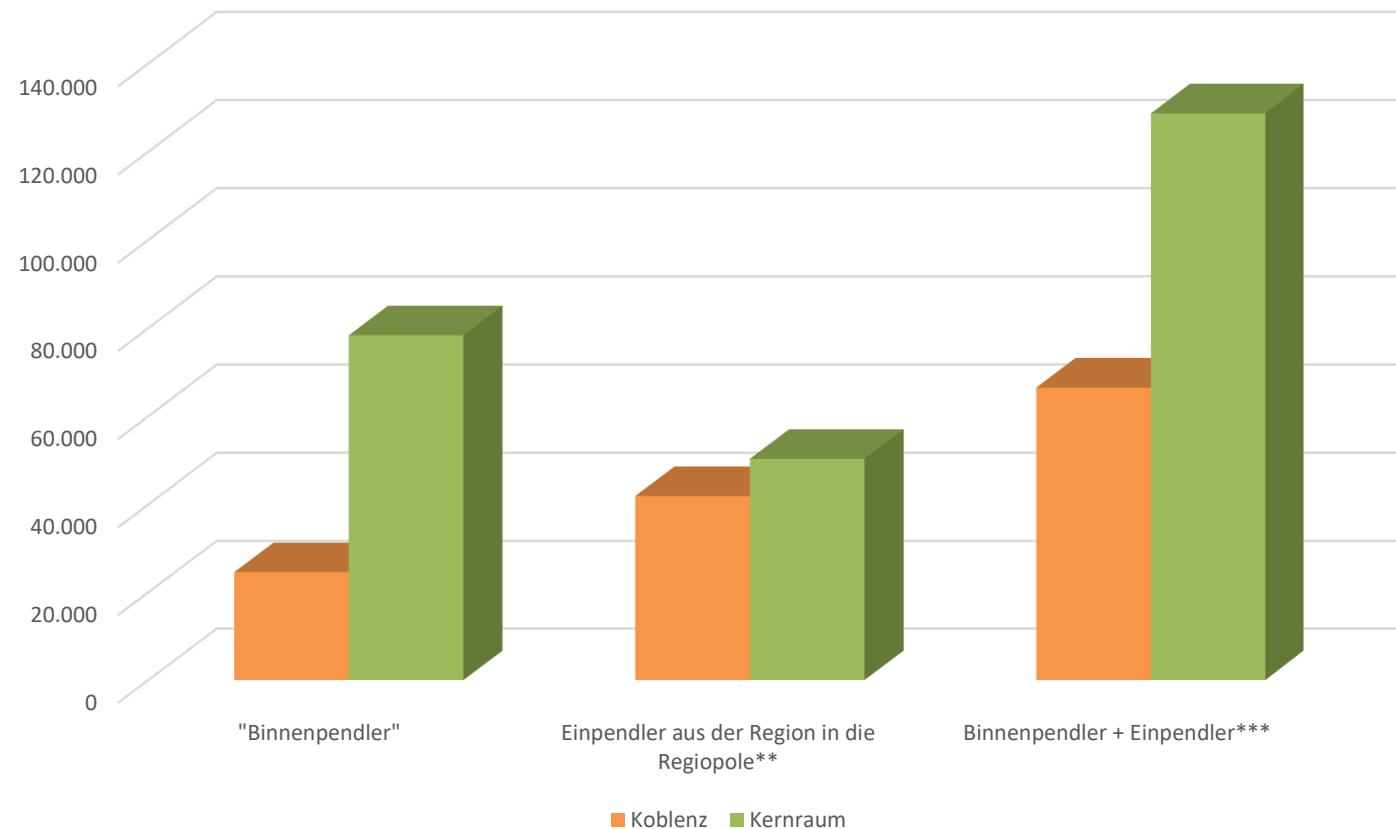


Arbeitsmarktzentrum Kernraum



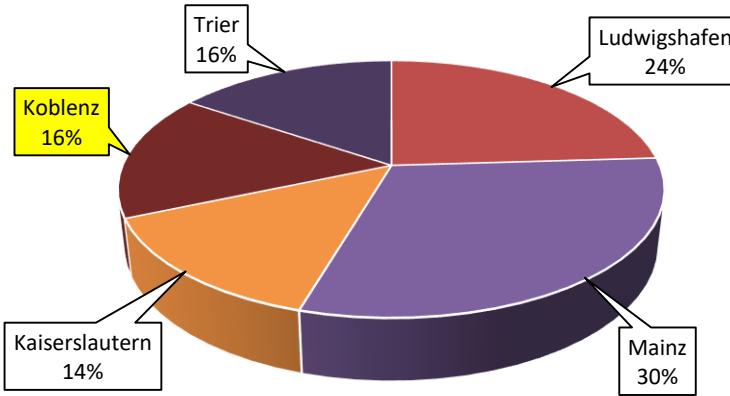
Wie stellen sich die Verflechtungen dar, wenn man den Kernraum als Ziel setzt? Ergänzende Analyse der Geschäftsstelle

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

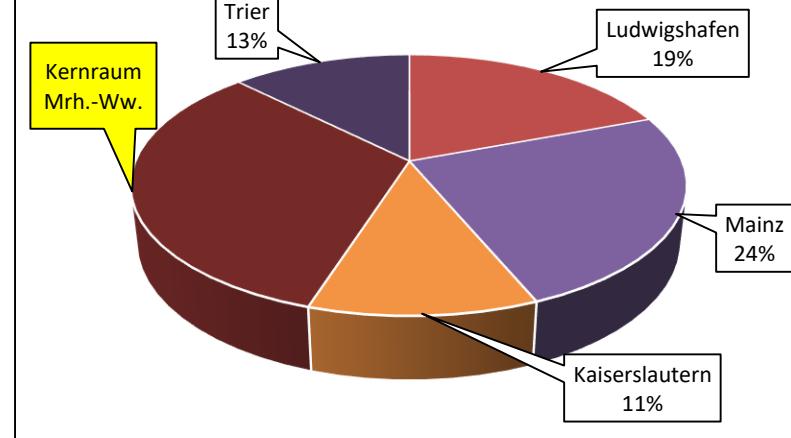


Der Kernraum ist deutlich stärker als das Oberzentrum Koblenz allein

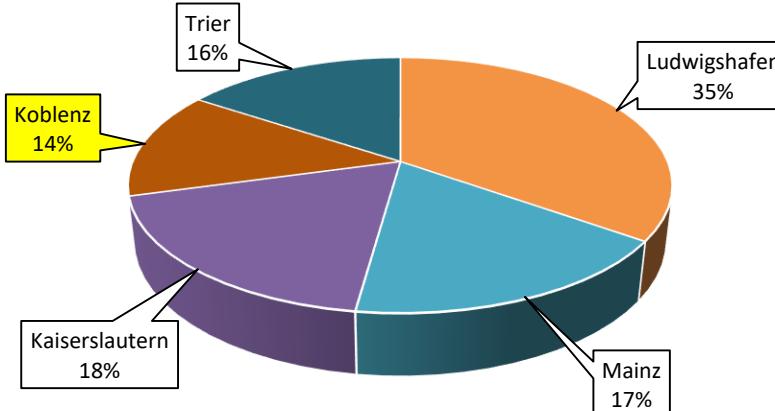
Bevölkerung 2019 (Anteile in %)



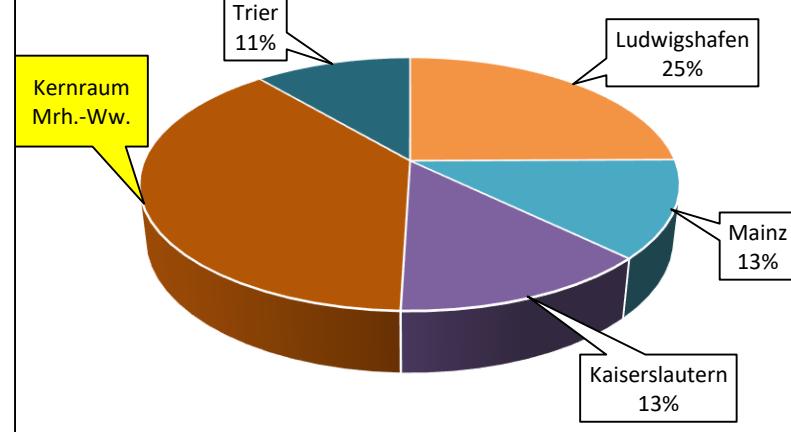
Bevölkerung 2019 (Anteile in %)



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

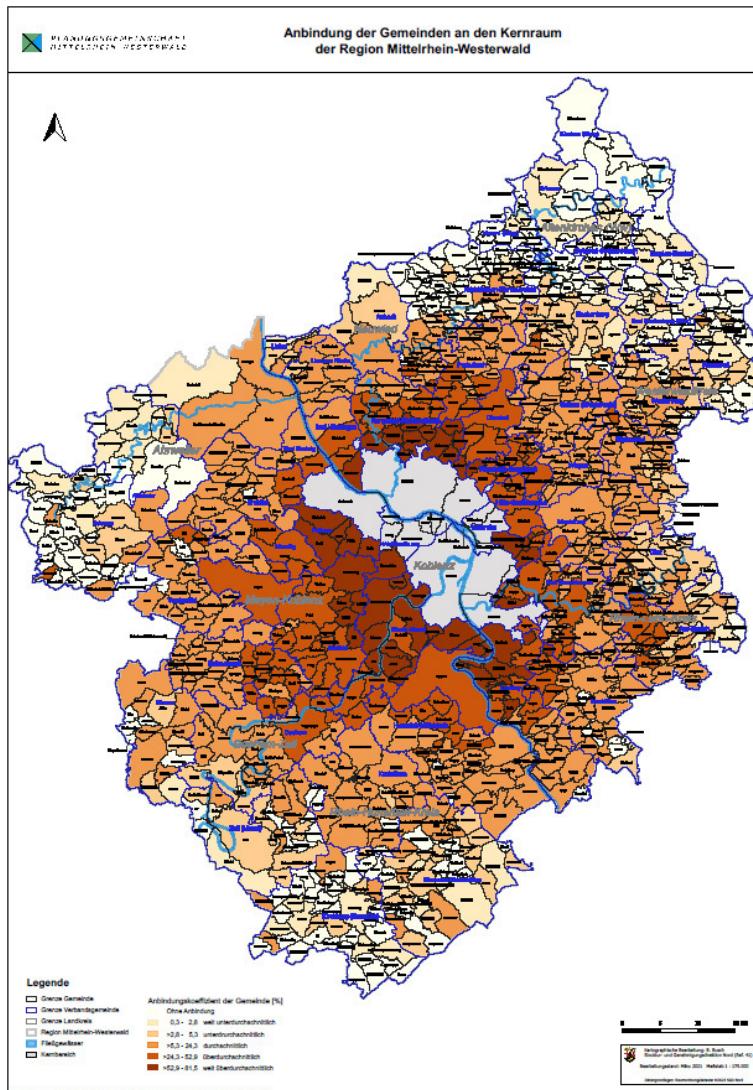


Flächen für Industrie u. Gewerbe
(Realnutzung) 2019 (Anteile in %)





Weiteres Vorgehen



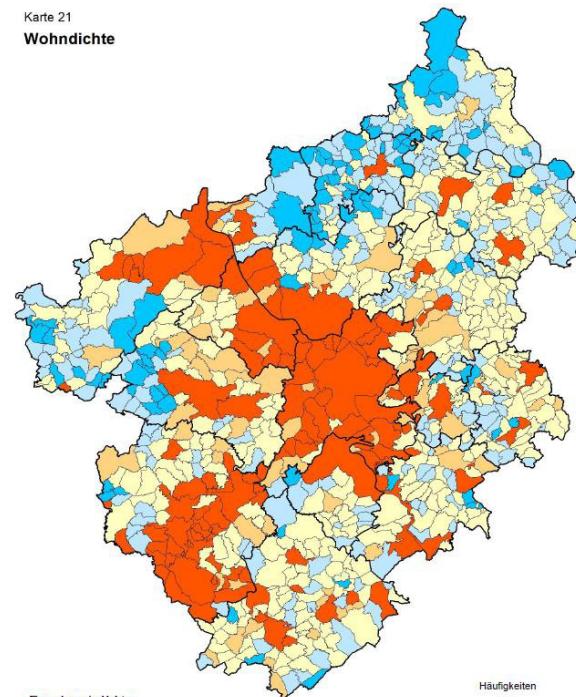
Die Städte und Gemeinden des Kernraumes erfüllen in ihrer Gesamtheit (rein faktisch) die Funktionen einer größeren Regiopole, deren Ausstattung mit regiopolitanen Einrichtungen und Funktionen und deren Einflussbereich deutlich über Ausstattung und Einflussbereich der Stadt Koblenz allein hinausgehen.

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 **Brückenräume** jeweils ebenfalls.

Exkurs: Kernraum kann auch durch ähnliche Raumstruktur charakterisiert werden

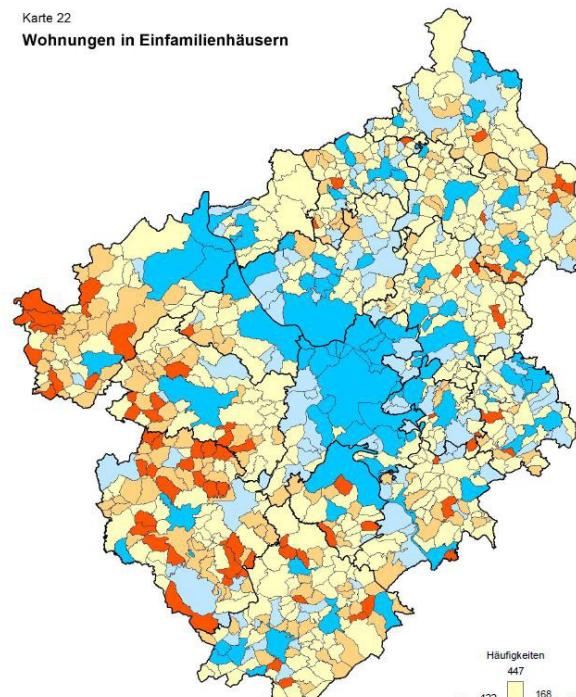
Ergänzende Analyse der Geschäftsstelle

Karte 21
Wohndichte

	Einwohner je Hektar
kleinster Wert:	17
größer Wert:	117
Mittelwert:	43
Median:	40
Region:	52

■ Grenze eines Mittelbereiches
■ Grenze einer Ortsgemeinde

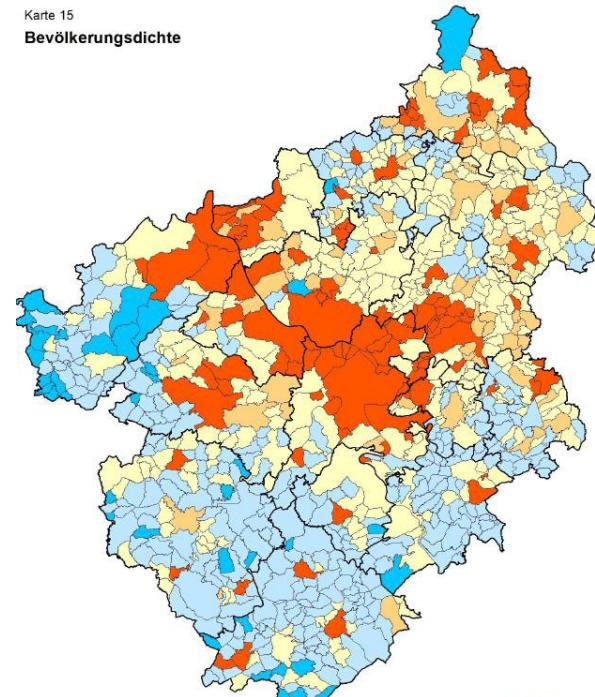
Quelle der Daten:
Landesinformationssystem (LIS); Geowebdienste und
Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz

Karte 22
Wohnungen in Einfamilienhäusern

	Anteil in Prozent
kleinster Wert:	18,3
größer Wert:	88,0
Mittelwert:	60,8
Median:	61,5
Region:	46,0

■ Grenze eines Mittelbereiches
■ Grenze einer Ortsgemeinde

Quelle der Daten:
Landesinformationssystem (LIS); Geowebdienste und
Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz

Karte 15
Bevölkerungsdichte

	Einwohner je km ²
kleinster Wert:	9
größer Wert:	2.269
Mittelwert:	159
Median:	114
Region:	195

■ Grenze eines Mittelbereiches
■ Grenze einer Ortsgemeinde

Quelle der Daten:
Landesinformationssystem (LIS); Geowebdienste und
Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz

Bevölkerungsdichte 2017

■ weit überdurchschnittlich
■ überdurchschnittlich
■ durchschnittlich
■ unterdurchschnittlich
■ weit unterdurchschnittlich

■ Grenze eines Mittelbereiches
■ Grenze einer Ortsgemeinde

Quelle der Daten:
Landesinformationssystem (LIS); Geowebdienste und
Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz



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.
