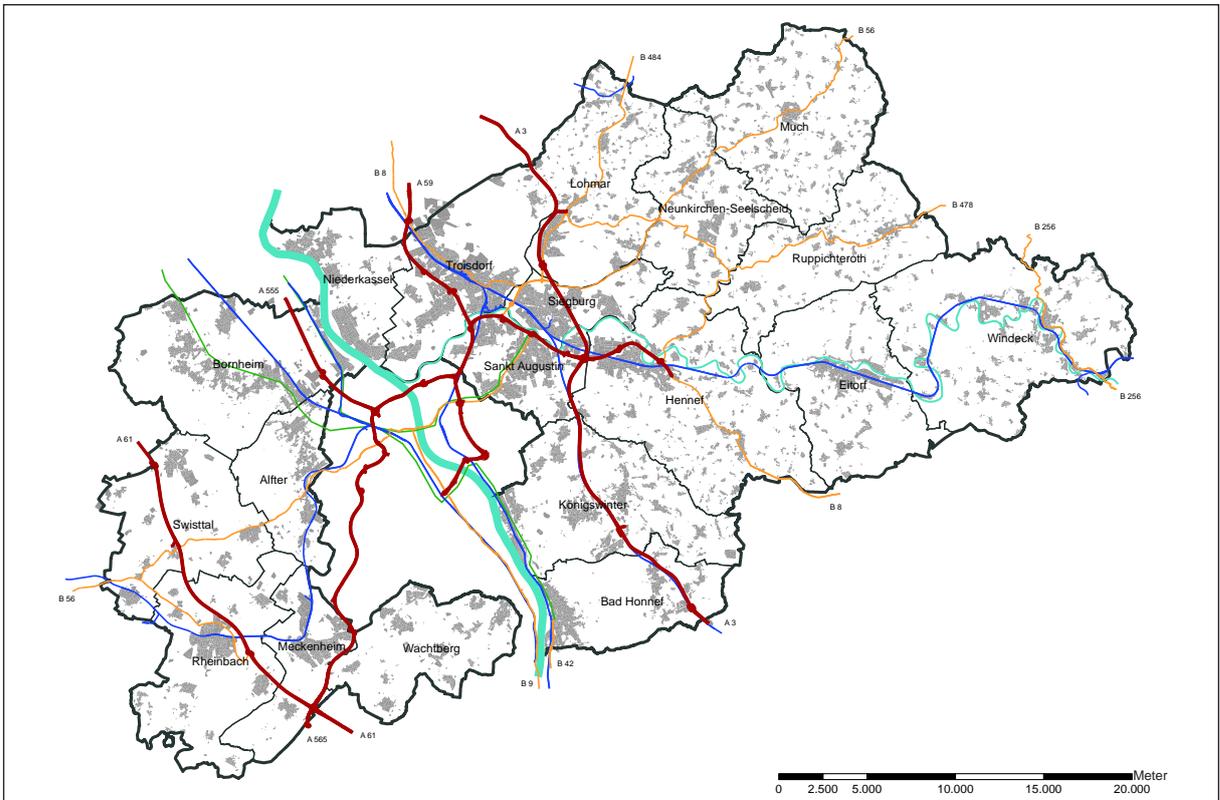


## 1.2.8 Rhein-Sieg-Kreis

### Zahlen, Daten, Fakten

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



Siedlungsstrukturen und Infrastrukturnetz im Rhein-Sieg-Kreis <sup>4</sup> ▲

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

<sup>1</sup> Quelle: IT.NRW (Stand: 31.12.2014)

<sup>2</sup> Quelle: IT.NRW (Stand: 2011)

<sup>3</sup> Quelle: IT.NRW (Stand: 30.06.2014)

<sup>4</sup> Abbildung: Rhein-Sieg-Kreis

Siedlungsraum	Autobahnen	Schienen (DB)
Grenzen	Bundes-/Landesstr.	Rhein & Sieg
Stadtbahn		

### **Prägungen und Kennzeichen**

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

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

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

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

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

### **Zentrale Entwicklungsaufgaben, Leitbild der Entwicklung**

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

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

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

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

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

### **Entwicklungskonzepte (mit Bezug zum Kooperationsraum)**

#### ***Kreisentwicklungskonzept 2020 – Vitalität und Vielfalt (aus 2009)***

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

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

 [www.rhein-sieg-kreis.de](http://www.rhein-sieg-kreis.de) → Bürgerservice → Zukunftsprojekte → Kreisentwicklungskonzept

#### ***Gewerbeflächenkonzept***

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

#### ***Mobilität***

##### Radverkehrskonzept

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

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

---

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

🌐 [www.rhein-sieg-kreis.de](http://www.rhein-sieg-kreis.de) → *Bürgerservice* → *Zukunftsprojekte* → *Verkehrsentwicklungsplan*



*Siegtal* ▲

### Nahverkehr

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

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

### **Breitbandausbau**

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

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

### **Handlungskonzept Wohnen**

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

🌐 [www.region-bonn.de](http://www.region-bonn.de) → :rak → *Projekte des :rak* → *Regionales Handlungskonzept Wohnen*

---

### ***Klima/Energie***

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

 [www.rhein-sieg-kreis.de](http://www.rhein-sieg-kreis.de) → *Wirtschaft* → *Energie*

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

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

---

## 1.3 Merkmale und Prägungen des Raumes

### 1.3.1 Landschaftsraum

#### Kennzeichen und Rahmenbedingungen

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

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

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



renaturierte Dhünn/Dhünnkorridor Leverkusen ▲

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

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

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

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

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



Wahner Heide ▲

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

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

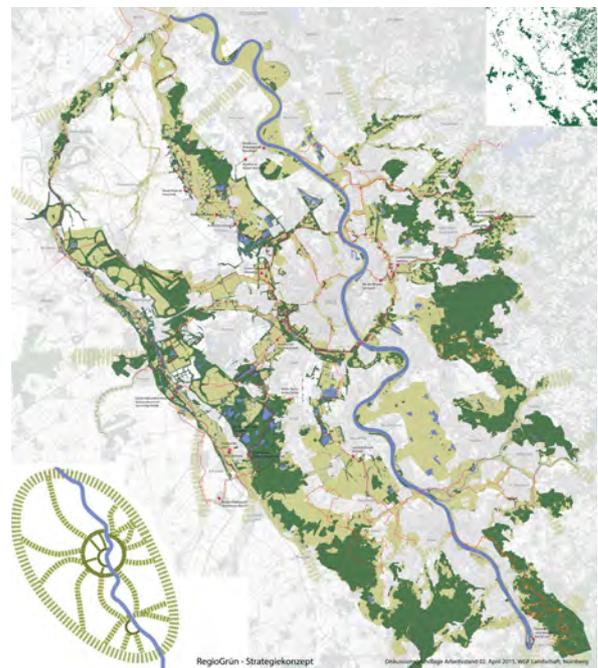


Siegaue mit Fischereimuseum ▲

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

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

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



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

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

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

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

---

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



Wahner Heide ▲

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

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

## Ergebnisse der interkommunalen Werkstatt



Impressionen interkommunale Planungswerkstatt ▲

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

### Zentralraum

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

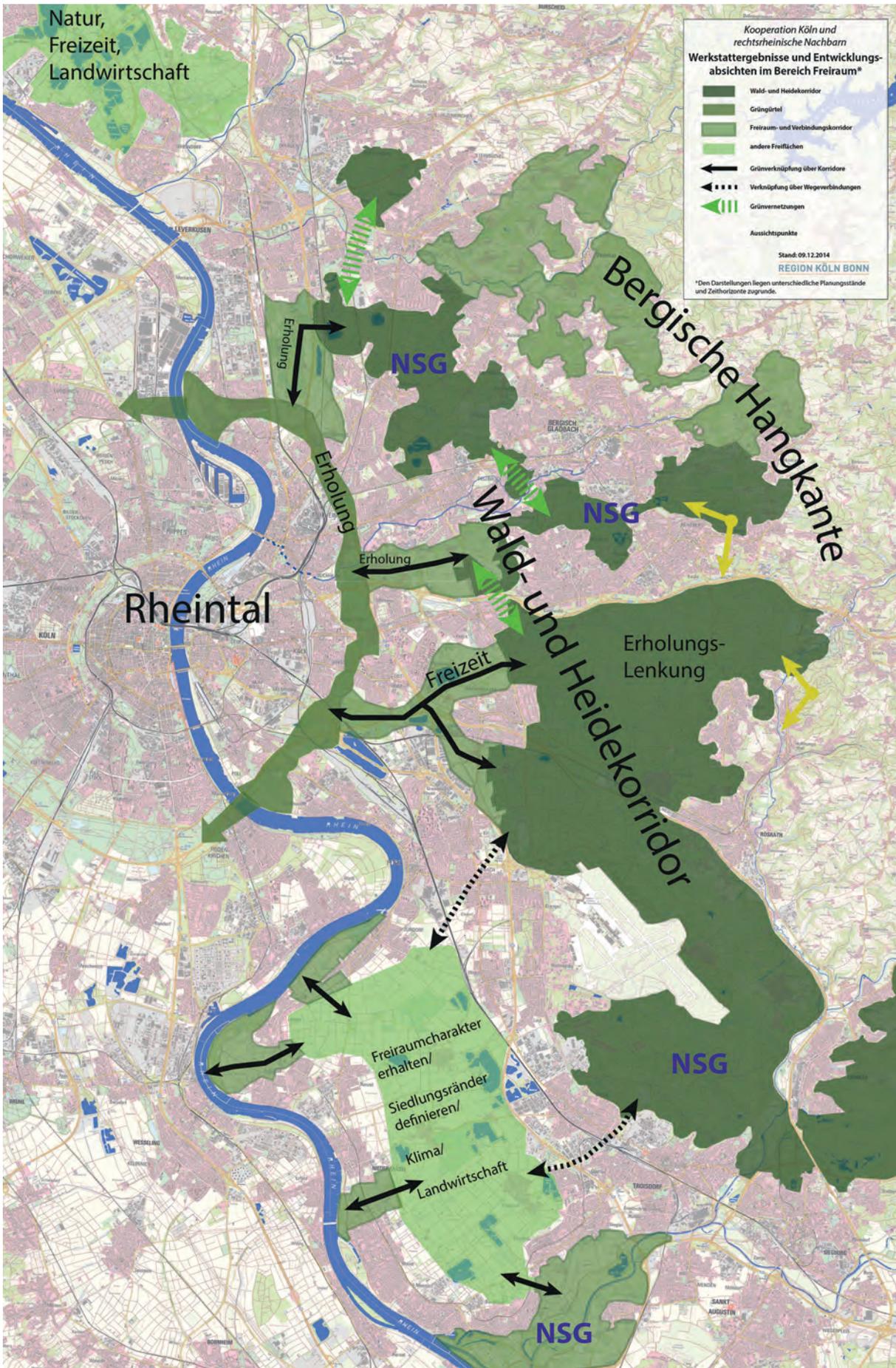
### Nordraum

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

---

### ***Südraum***

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



---

## 1.3.2 Siedlungsstruktur

### Kennzeichen und Rahmenbedingungen

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

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



*neues Wohngebiet* ▲

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

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



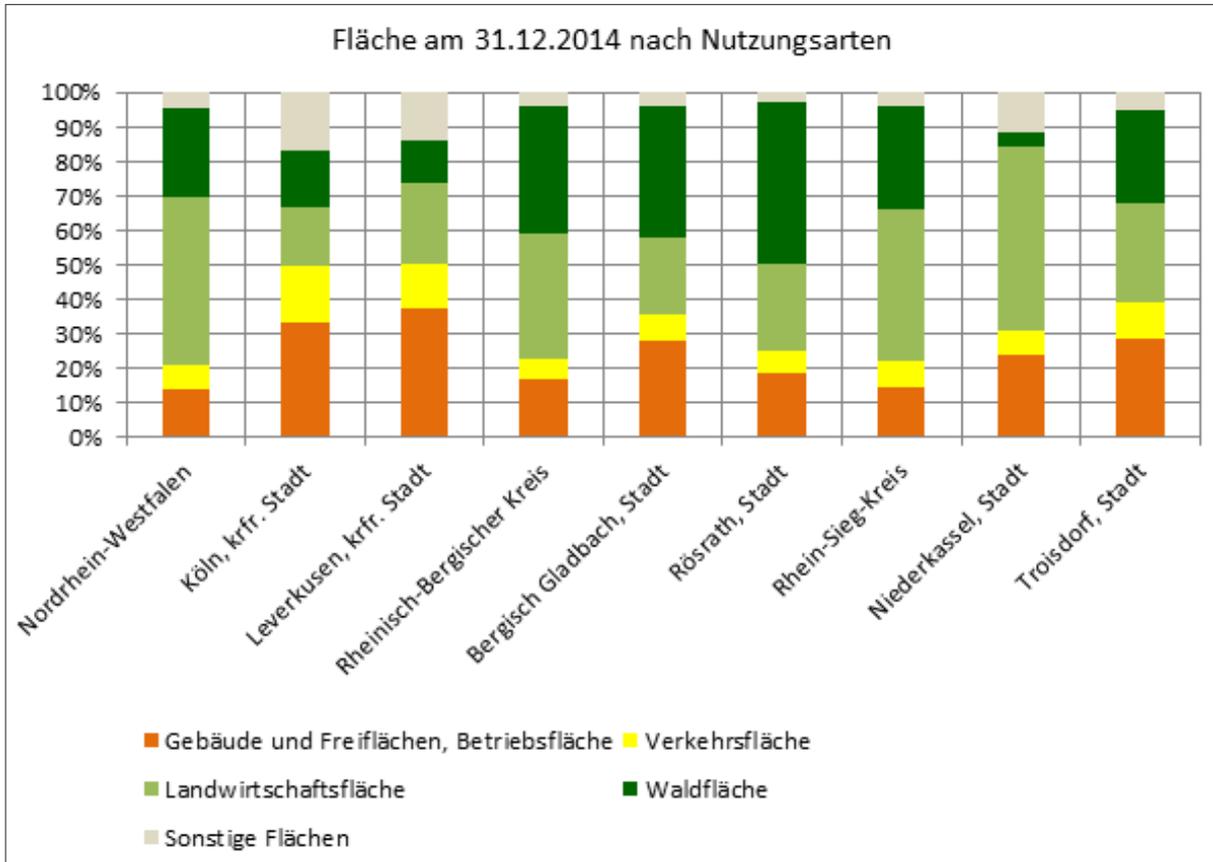
*Siedlungsdruck Gewerbe und Industrie* ▲

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



*Brachfläche im Entwicklungsgebiet Mühlheim-Süd (Köln)* ▲

---



Anteile der Flächennutzungen in den Gebietskörperschaften der Kooperation<sup>1</sup> ▲

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

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

die anderweitige Flächennutzungen ausschließen oder mit weitreichenden Auflagen versehen.

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

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

<sup>1</sup> Quelle: IT.NRW, Abbildung: Stadt Troisdorf

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

### **Ergebnisse der interkommunalen Werkstatt**

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

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

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

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

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

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



ehem. Standort Deutz AG ▲

Bedingt durch Topographiesprünge (Niederterrasse – Mittelterrasse – Bergische Hangkante) existieren vom Umland auf Köln und von Köln aus ins Umland vielfältige Blickbeziehungen. In einer gemeinsamen Analyse werden fünf Profile in dem Raum gesehen:

### **„Stapelraum“ Nord**

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

---

### **Wachstumskern Mitte**

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

### **Waldkorridor/Heideterrasse**

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

### **Entwicklungsraum Süd**

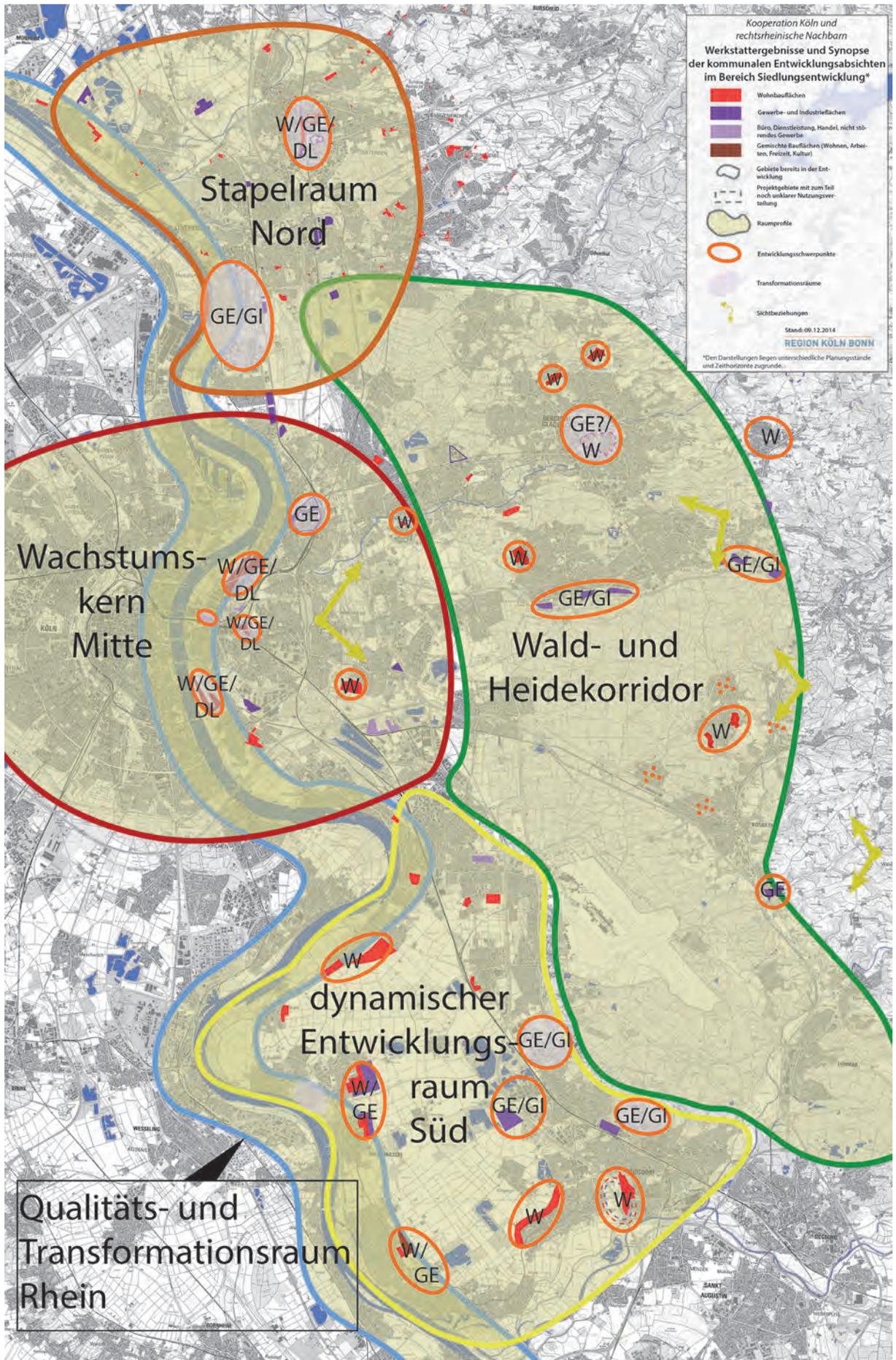
- Der Raum ist durch großformatigere Entwicklungen im Zuge von Transformation, aber auch Neufächeneinanspruchnahme geprägt.
- Zentrale Fragestellungen der Zukunft lauten, welches Entwicklungsvolumen/-potenzial der Raum aufnehmen soll, welche (verkehrs)infrastrukturellen Erfordernisse diese Entwicklungen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

Ausstattung an die Siedlungsentwicklung ergeben.

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

### **Qualitäts- und Transformationsraum\* Rhein**

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



Werkstattergebnisse und Darstellung Kommunaler Entwicklungen im Bereich Siedlungsentwicklung ▲

---

## 1.3.3 Verkehrsinfrastruktur und Mobilität

### Rahmenbedingungen

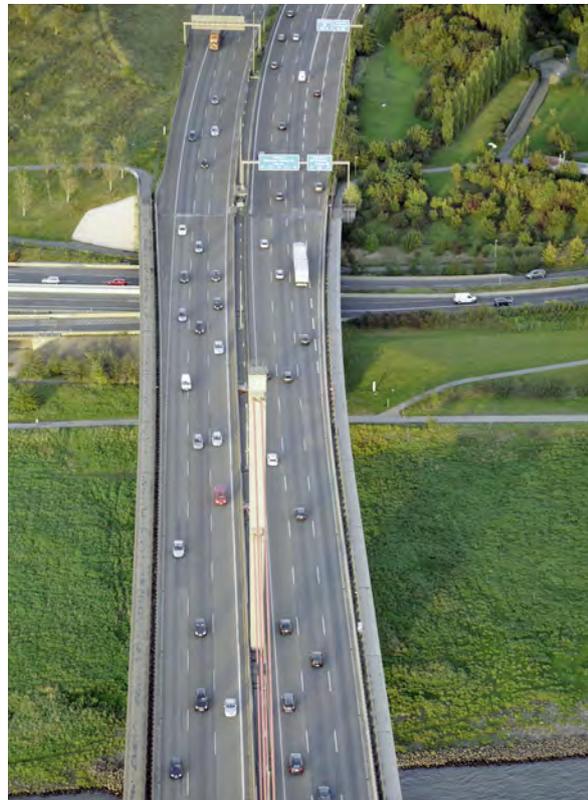
Der Betrachtungsraum ist durch eine intensive Ausstattung und Durchdringung des Raumes mit Verkehrsinfrastrukturen (rechtsrheinische Teilstrecken des Kölner Autobahnringes und des Bahnknotens Köln mit Zulaufstrecken, Verladebahnhöfe/Umschlagplätze, Flughafen Köln/Bonn, Werks- und öffentliche Häfen, Zuführungen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



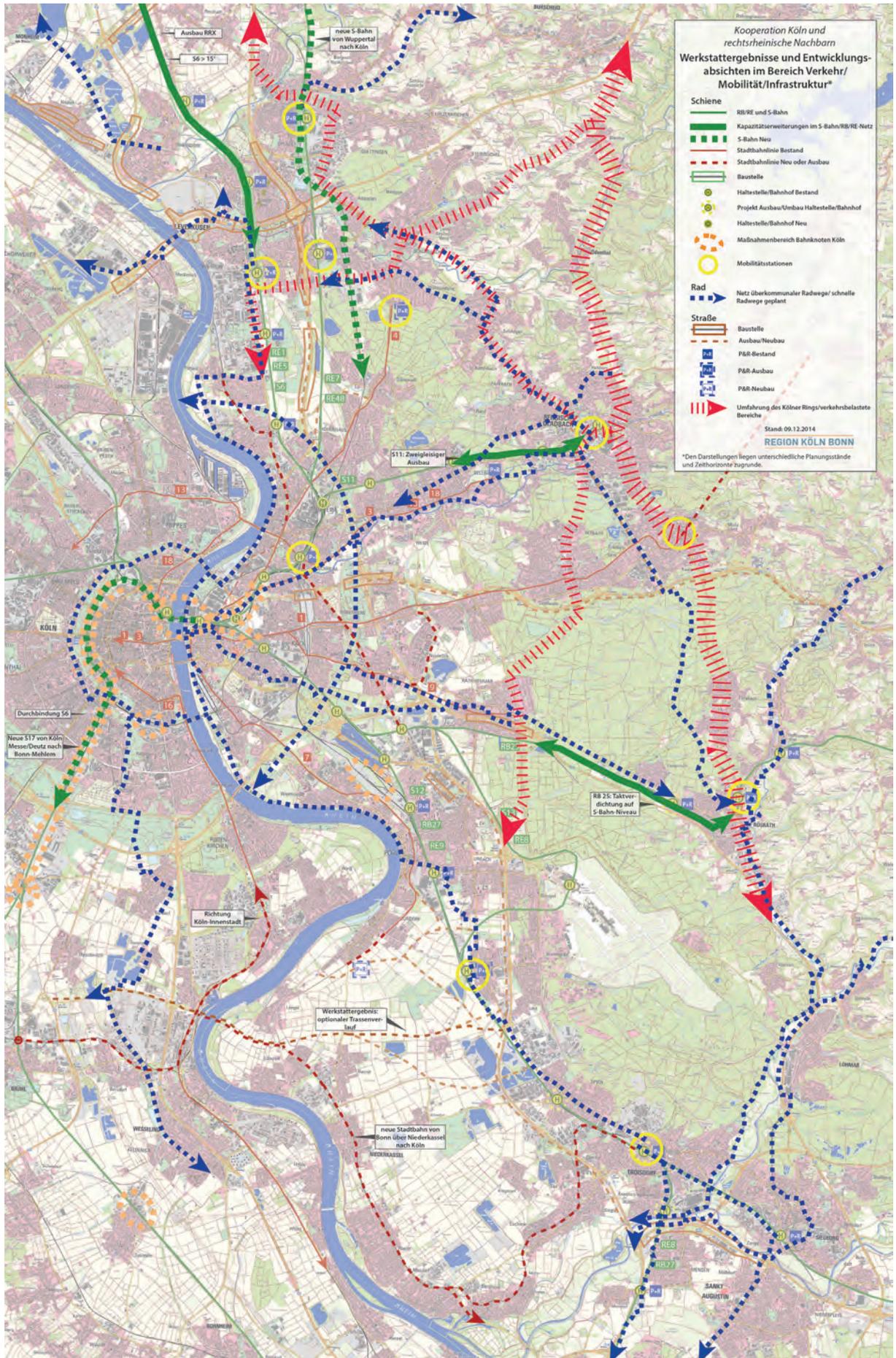
Verladebahnhof Gremberghoven ▲

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

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



L Leverkusener Autobahnbrücke ▲



Werkstatteergebnisse und Entwicklungsabsichten im Bereich Verkehr/Mobilität/Infrastruktur ▲

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

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

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

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

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

#### **Ergebnisse der interkommunalen Werkstatt**

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

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



Impressionen interkommunale Planungswerkstatt ▲

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

### **Generelle Ausgangslage**

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



AI ▲

### **Entwicklungsziele...**

#### **...für den Gesamtraum**

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

#### **...für den Südraum**

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

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

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

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

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



S 11 ▲

### ...für den Zentralraum

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

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

- Im ÖPNV soll eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 von Bergisch Gladbach-Bensberg bis nach Bergisch Gladbach-Herkenrath bezüglich ihrer Machbarkeit geprüft werden.
- Ergänzend zum Ausbau der Bahnlinien ist eine bessere Anbindung Bergisch Gladbachs über die seit Jahren geplante L 286n an das Autobahnnetz erforderlich, da diese Zubringerfunktion für den KFZ-Verkehr aus dem Zentrum Bergisch Gladbachs derzeit nach Westen zur A 3 die ganztägig überlastete B 506 Bergisch-Gladbacher-Straße in Köln-Dellbrück/-Holweide und nach Süden zur A4 die ebenfalls überlasteten Ortsdurchfahrten K 27 Dolmanstraße sowie L 288 Bensberger Straße übernehmen. Alle bislang diskutierten Trassenführungen der geplanten L 286n stoßen auf den Widerstand der jeweils von verstärktem Verkehrsaufkommen betroffenen Wohnbevölkerung in Köln Dellbrück/Holweide bzw. in Bergisch Gladbach. Aktuell bereitet Straßen NRW ein Linienbestimmungsverfahren für die Führung der L 286n über eine aufgegebene Bahndammtrasse auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet vor.
- langfristig bestehen bleiben.
- Wünschenswert wäre eine S-Bahn-Verbindung nach Wuppertal mit entsprechend verstärktem Fahrplankontakt anstelle des heutigen, nur stündlich verkehrenden RE 7.
- In Bezug auf die S 6 Langenfeld-Leverkusen-Köln wird die Durchbindung Richtung Bonn als Ziel formuliert.
- Für die Strecke der S 6 ist zudem der Ausbau eines zusätzlichen Haltepunkts an der Berliner Straße (in Köln) anzustreben, der u.a. eine direkte Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahnlinie 4 nach Leverkusen-Schlebusch ermöglichen wird.
- Sofern eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ins Zentrum von Leverkusen-Schlebusch mittelfristig nicht machbar oder gewünscht sein sollte, soll ein Ausbau des P+R-Platzes an der heutigen Endhaltestelle zu einer Mobilitätsdrehscheibe erfolgen.

### ***...für den Nordraum***

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

---

## 1.4 Zukunftsaufgaben der räumlichen Entwicklung ("Zusammenfassung")

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

---

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

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

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

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

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



Stadtautobahn A1 ▲

# 2 ZIELSETZUNGEN

---

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

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

Hieraus ergeben sich für die Kooperation im Einzelnen nachfolgende Zielsetzungen:

## 2.1 Interkommunale Kooperation stärken, Herausforderungen der räumlichen Entwicklung gemeinsam bewältigen

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

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

---

## 2.2 Raumentwicklung integriert betrachten

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

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

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

## 2.3 Raumentwicklung strategisch ausrichten

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

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

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

---

## 2.4 Gemeinsam aufstellen und positionieren

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

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

# 3 BISHERIGE ARBEITSSCHRITTE

---

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

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

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

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

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

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

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

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

# 4 AUSBLICK/PERSPEKTIVEN

---

## 4.1 Schwerpunktt Themen

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

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

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

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

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

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

---

## 4.2 Werkstattprozess Integrierte Raumbilder

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

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

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

- interkommunale Schlüsselprojekte zur weiteren Entwicklung des Raumes zu identifizieren.

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

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

Der vorgeschlagene Werkstattprozess gliedert sich in zwei Phasen:

### **Phase 1 – Entwicklungsrahmen**

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

Synopse kommunaler  
Entwicklungsabsichten und  
-möglichkeiten

### Werkstattphase 1

Abgleich mit  
Zielen der  
Landes-  
und Regional-  
planung

Abgleich mit  
regionalen  
Entwicklungs-  
perspektiven

Abgleich mit  
möglichen Ent-  
wicklungsdyna-  
miken/Szenarien

Input von  
modellhaften  
Stadt-Umland-  
Entwicklungen in  
anderen Regio-  
nen (z.B. Zürich,  
Limmattal)

interkommunale Agenda Raumentwicklung  
gemeinsam getragene Annahmen, Ziele und Prinzipien der Entwicklung

### Werkstattphase 2

Zukunftsbilder  
der Raumentwicklung im rechtsrheinischen Kölner Verflechtungsraum

### Umsetzung

räumliche und thematische  
Vertiefungen

Vereinbarungen

interkommunale  
Projekte

externe Verfahrensbetreuung und Moderation

---

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

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

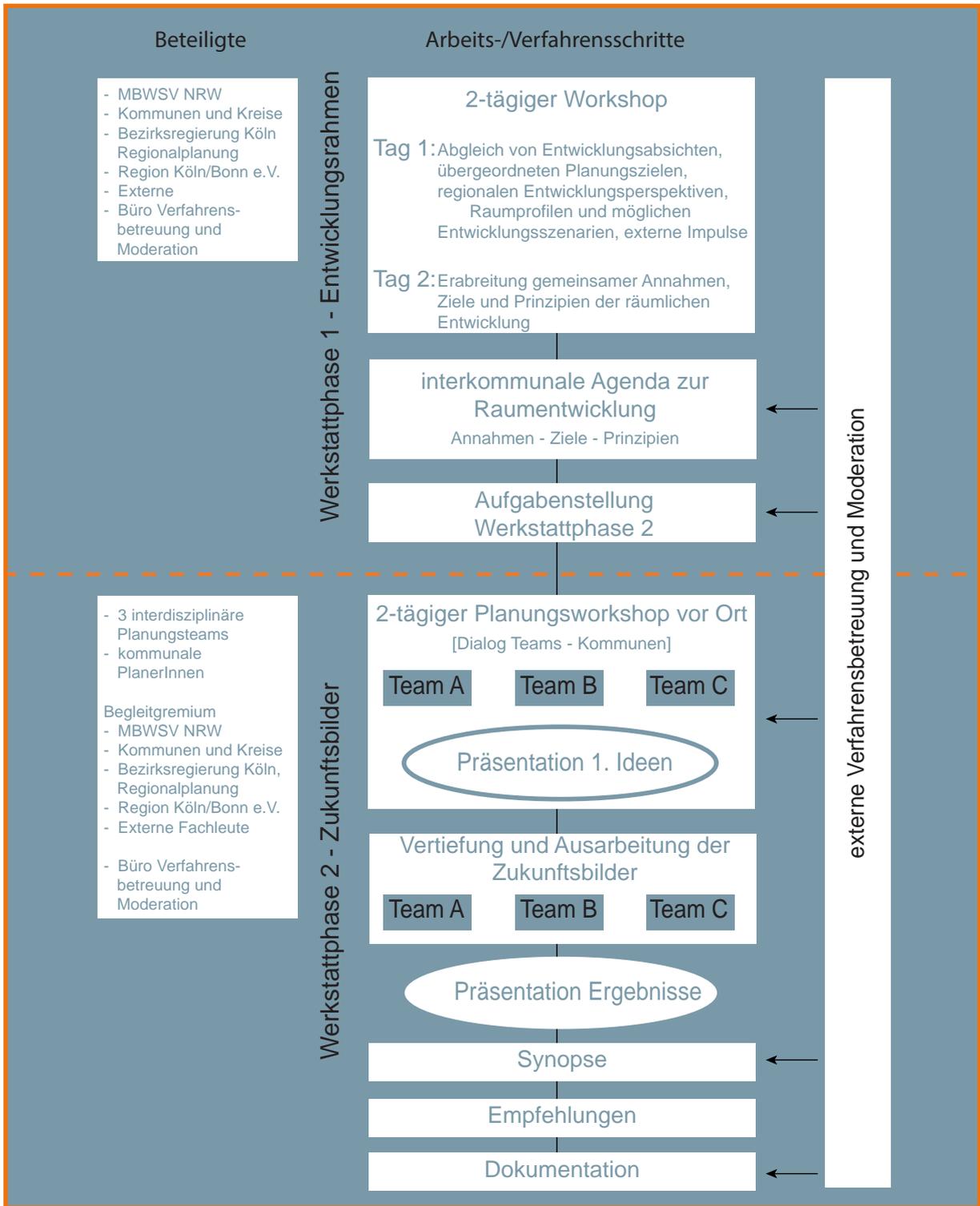
### **Phase 2 – Zukunftsbilder**

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

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

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

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



---

## **4.3 Weitere Organisation der Kooperation**

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

# 5 IMPRESSUM

---

## Herausgeber

Für die Kooperation Köln und  
rechtsrheinische Nachbarn:

Region Köln/Bonn e.V.  
Rheingasse 11  
50676 Köln  
Dr. Reimar Molitor | Jens Grisar  
T: 0221/925477-40  
Mail: [grisar@region-koeln-bonn.de](mailto:grisar@region-koeln-bonn.de)  
[www.region-koeln-bonn.de](http://www.region-koeln-bonn.de)

## Bearbeitung und Redaktion

Stadt Köln:  
Ricarda Mauksch, Astrid Schmitz, Thilo Bosse

Stadt Leverkusen:  
Dr. Daniel Zerweck, Serena Sikorski

Stadt Bergisch Gladbach:  
Stephan Schmickler, Wibke Krause

Stadt Rösrath:  
Christoph Herrmann

Stadt Troisdorf:  
Helmut Wiesner, Claus Chrispeels, Christiane Schubert

Stadt Niederkassel:  
Franz Haverkamp, Daria Plata

Rheinisch-Bergischer Kreis:  
Christine Koch, Bernhard Fleischer

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

Region Köln/Bonn e.V.  
Jens Grisar

## Layout

Dominik Empl - kindervoneden

## Fotos und Abbildungen

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

Vorsatz: Geobasis NRW

S. 5: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 6: Stadt Bergisch Gladbach/Region Köln/Bonn e.V.  
S. 7: Region Köln/Bonn e.V. (l); Philipp Meuser (r)  
S. 8: Rheinisch-Bergischer Kreis  
S. 9: Geobasis NRW  
S. 10: Region Köln/Bonn e.V. (o); Stadt Köln (u)  
S. 11: Stadt Köln  
S. 12: Volker Dennebier  
S. 14: Stadt Köln  
S. 15: Region Köln/Bonn e.V. (o); Stadt Leverkusen (u)  
S. 16: Ralf Schuhmann  
S. 19: Region Köln/Bonn e.V. (o);  
Rheinisch-Bergischer Kreis (u)  
S. 20: Stadt Bergisch Gladbach  
S. 21: M-Real (o); Stadt Bergisch Gladbach (u)  
S. 22: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 23: Region Köln/Bonn e.V. (o);  
Rheinisch-Bergischer Kreis (u)  
S. 24: Rheinisch-Bergischer Kreis (o);  
Region Köln/Bonn e.V. (u)  
S. 25: Ralf Schuhmann  
S. 26: Region Köln/Bonn e.V. (o); Rhein-Sieg-Kreis (u)  
S. 27: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 28: Ralf Schuhmann  
S. 30: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 31: Region Köln/Bonn e.V. (o); Rhein-Sieg-Kreis (u)  
S. 32: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 33: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 34: Region Köln/Bonn e.V. (o);  
Rheinisch-Bergischer Kreis (u)  
S. 35: Rheinisch-Bergischer Kreis  
S. 38: Region Köln/Bonn e.V. (o); Rhein-Sieg-Kreis (u)  
S. 41: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 43: Ralf Schuhmann  
S. 44: Region Köln/Bonn e.V. (l);  
Werkgemeinschaft Freiraum (WGF) Nürnberg (r)  
S. 45: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 47: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 48: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 49: Stadt Troisdorf  
S. 50: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 52: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 53: Region Köln/Bonn e.V. (l); Ralf Schuhmann (r)  
S. 54: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 56: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 57: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 60: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 61: Ralf Schuhmann  
S. 68: Region Köln/Bonn e.V.  
S. 70: Region Köln/Bonn e.V.

---