

Perspektivenwechsel

Erläuterungen zum Entwurf des Strukturkonzeptes für die Region Köln/Bonn (Team MUST/STELLWERK/H+N+S)

Die Region muss zusammenrücken!

Der zum Teil enorme Bedarf an Wohnbauflächen sowie die weitere Notwendigkeit von Entwicklungsflächen für Gewerbe und Industrie setzen die siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Qualitäten der Region Köln/Bonn erheblich unter Druck. Angesichts der Zielkonflikte mit der Verkehrs- und Freiraumentwicklung kann die zukünftige siedlungsräumliche Entwicklung nicht wie bisher weitergeführt werden. Gleichzeitig werden die sozialen, wirtschaftlichen und funktionalen Beziehungen zwischen den Teilräumen in der Region immer stärker. Dieses „Zusammenrücken“ der Region ist eine Chance die aus unserer Sicht weiter gefördert werden soll: sie bietet ihren Einwohnern und Nutzern ein großes Spektrum an Standorten für unterschiedliche Aspekte des Lebens.

Wir schlagen eine Strategie vor, um die Vielfalt an Lebens- und Standortqualitäten für Mensch und Natur sowie die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der Region Köln/Bonn auch in Zukunft aufrecht zu erhalten und zu stärken. Dabei zielt die Strategie einerseits darauf ab, die räumliche Entwicklung der Region als Ganzes nach einheitlichen Prinzipien zu steuern, immer im Bewusstsein, dass die aktuellen Herausforderungen nur regional bewältigt werden können. Andererseits zielt die Strategie jedoch darauf, diese Prinzipien entsprechend der Vielseitigkeit der Region teilregional- und lokalspezifisch zu interpretieren, damit die Einwohner und Nutzer der Region die Wahl haben: Die Wahl eine Vielfalt von Landschaften zu erleben, die Wahl zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen, um sich in der Region zu bewegen und die Wahl an verschiedene Typen von Standorten zu wohnen, zu studieren und die Freizeit zu verbringen! Dabei sind sowohl die regionalen Gegensätze von Wachstum und Schrumpfung als auch die Megatrends des Klimawandels, der Digitalisierung und der Energiewende mit zu berücksichtigen. Diese Strategie erfordert ein Umdenken in mehrfacher Hinsicht bzw. einen „Perspektivenwechsel“ auf vier regionalen Handlungsebenen der räumlichen Entwicklung:

Die grün-blaue Region

Durch das Siedlungswachstum geraten die Landschafts- und Freiflächen in der Region Köln/Bonn immer mehr unter Druck. Insbesondere flächenintensive Wohnformen wie das freistehende Einfamilienhaus und ausgedehnte Gewerbeflächen haben in den letzten Jahrzehnten vielerorts zu Zersiedlungstendenzen und zu einem zunehmenden Verlust regionaler Freiflächen geführt. Zudem ist der Landschaftsraum, insbesondere entlang der Rheinschiene, an zahlreichen Stellen durch lineare Infrastrukturen wie Straßen, Netz- und Bahntrassen zerschnitten. Den regionalen Landschaften, und insbesondere den grün-blauen Strukturen, kommt in Zukunft eine zentrale Bedeutung im Hinblick auf die Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels zu. Mehr denn je müssen diese Räume wichtige Aufgaben der Frischluftversorgung, der Kaltluftproduktion, der Überflutungsvorsorge etc. erfüllen, um die Resilienz der Region sowie deren Bevölkerung und Wirtschaft gegenüber den Folgen der Klimaveränderungen (z.B. zunehmende Hitzewellen und Starkregenereignisse, jahreszeitliche Verschiebung der Niederschläge, Stürme, Hochwasser etc.) unterstützend aufrechtzuerhalten bzw. zu stärken.

Perspektivenwechsel: Intensivieren, transformieren, konsolidieren!

Die vorhandenen regionalen Landschaften und Freiräume müssen vor einer weiteren Inanspruchnahme durch die Siedlungsentwicklung gesichert und als anpassungsfähige multifunktionale Räume gestaltet werden.

Entlang der großen Flüsse in der Region (Rhein, Erft und Sieg) befinden sich die stark urbanisierten Gebiete. Hier sollen die wertvollen Landschaften durch „grüne Konturen“ geschützt werden. Innerhalb dieser Konturen darf keine neue Zersiedlung stattfinden. Diese Landschaften sollen weiter als anpassungsfähige multifunktionale Räume qualifiziert werden. Hier gilt das Motto „intensivieren“: ein Netz von grün-blauen Freiräumen soll das adaptive Renaturierungsvermögen der Flüsse erhöhen. Der Rhein, die Erft und die Sieg sowie ihre Nebenflüsse brauchen mehr Retentionsraums für Hochwasserereignisse. Daher sollten entlang dieser Flüsse, Räume zu Verfügung gestellt werden, die als temporäre Überflutungsgebiete genutzt werden können. Die neue Gestaltung der temporären Überflutungsgebiete bietet die Möglichkeit die ökologischen Werte zu erhöhen. Die Ränder dieser Gebiete sind zudem attraktive Standorte für Siedlungsentwicklung. Darüber hinaus gilt es die Freiräume zwischen den Siedlungsstrukturen im Rheintal und im Bereich der Börde und Ville zu multifunktionalen „grün-blauen“ regionalen Parks weiterzuentwickeln. Diese sind für einen Großteil der regionalen Bevölkerung gut erreichbar und sollen den unterschiedlichen Anforderungen (Naherholung, Lebensmittelversorgung, Natur- und Landschaftsschutz etc.) in einem wachsenden Agglomerationsraum gerecht werden.

Im Bergischen Land lautet das Motto „stabilisieren“: die Landschaft mit ihren zum Teil dicht bewaldeten Bereichen erfüllt eine wichtige Rolle als Naturraum, als Erholungsgebiet, als Fläche für die Land- und Forstwirtschaft sowie als Standort für die regionale Kaltluftproduktion und für die Wasserversorgung. Diese Funktionen gilt es in Zukunft zu stärken. Der Klimawandel hat bereits damit begonnen, die Gesichter der bergischen Landschaft und der darin lebenden Flora und Fauna zu verändern. Insbesondere für die ausgedehnten Forstflächen ändern sich die Rahmenbedingungen mit dem Klimawandel radikal. Eine Verschiebung der Niederschläge, zunehmende Hitze- und Trockenperioden, häufigere Sturmereignisse sowie die Vermehrung invasiver Arten können das Ökosystem Wald vehement stören. Aufgrund der sich verändernden Klimabedingungen kann es vielerorts über die Jahre zu Verschiebungen im Baumartengefüge kommen. Ähnliche Herausforderungen gelten für die Wasserwirtschaft im Bergischen Land. Durch den Klimawandel kann es zu einer Verminderung der Grundwasserneubildung und zur Verknappung der Wasserressourcen kommen. Durch die in Mittelgebirgslagen häufiger auftretenden Starkregenereignisse können Erosionsschäden entstehen und Schadstoffe in die Oberflächengewässer gelangen. Die Forst- und Wasserwirtschaft im Bergischen Land muss darauf reagieren und die Wälder bzw. die Gewässer durch stabilisierende Maßnahmen widerstandsfähig machen.

Einzigartig in der Region sind die Braunkohlabbaugebiete. Hier besteht die Aufgabe darin, die Landschaft auf das Ende des Kohleabbaus vorzubereiten. Die Abbaugebiete bieten große Potenziale als multicodierte Landschaften gestaltet zu werden, mit Raum für Wasser, Natur, Wohnen sowie Freizeit-, Gewerbe- und Logistikstandorte. Im Westen bietet sich das flache Land an, weiter als Produktionslandschaft entwickelt zu werden. Die heutige Obst- und Gemüsewirtschaft kann klimaangepasst und mit neuen erneuerbaren Energieressourcen wie Geothermie oder Wind kombiniert werden.

Die mobile Region

Angesichts des bereits heute starken Transitverkehrs sowie der ausgeprägten Binnenverflechtungen hat das Straßen- und Schienennetz in der Region Köln/Bonn seine Kapazitätsgrenze erreicht. Zahlreiche Infrastrukturen sind sanierungs- und ausbaubedürftig und das bestehende Netz kann weitere Entwicklungen kaum mehr aufnehmen. Im BVWP 2030 sind vor allem Maßnahmen für den Ausbau der überörtlichen Straßeninfrastruktur vorgesehen. Diese Pläne sind aus unserer Sicht ambivalent zu beurteilen: Einerseits ist der Bedarf an zusätzlichen Kapazität für den Transport von Personen und Gütern auf der Straße unbestreitbar und die gezielte Ergänzung und Erweiterung des Straßennetzes sinnvoll. Andererseits ist bei sinkenden Stauzeiten und dadurch gesteigerter Attraktivität des MIV zu erwarten, dass neue Verkehrsleistung im MIV induziert wird, mit allen negativen Begleiterscheinungen. Unsere Hypothese ist daher, dass die geplanten Netzerweiterungen im MIV für die Zukunft ausreichen: noch mehr Straßeninfrastruktur für den MIV führt langfristig nur zur mehr Stau. Es muss vielmehr Ziel sein, den Ausbau mit umfassenden Strategien zur Stärkung der Alternativen zum motorisierten Individualverkehrs (Angebotsverbesserungen im Umweltverbund sowie Förderung multimodale Mobilität durch Mobilitätsmanagement), damit die neuen Infrastrukturen nicht althergebrachte Gewohnheiten perpetuieren und damit die vorhandenen Probleme noch vergrößern.

Perspektivenwechsel: Den Mobility-Mix fördern!

Neue Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollen statt der Automobilität vor allem die Multimodalität fördern und somit eine regionale Verkehrswende unterstützen.

Die heutige überörtliche Verkehrsinfrastruktur der Region bildet das Rückgrat der räumlichen Entwicklung. Insbesondere die Existenz eines leistungsfähigen Schienennetzes ist die Grundlage für Strategien für nachhaltigen regionalen Verkehr, seine Leistungsfähigkeit ist daher durch Erweiterung der Kapazitäten zu erhalten. Die überörtliche Infrastruktur ist jedoch stark radial auf Köln und Bonn ausgerichtet und wird den zunehmend tangentialen Verkehrsverflechtungen nicht gerecht: Die notwendige zusätzliche Siedlungsfläche wird nicht allein im Einzugsbereich der überörtlichen Achsen zu realisieren sein. Eine Verteilung der Entwicklungsdynamik in der Region ohne Verbesserung insbesondere der kleinräumiger tangentialen Erreichbarkeiten im Umweltverbund, wird in einer MIV-orientierten, nicht nachhaltigen Entwicklung resultieren. Wir schlagen daher vor, die vorhandenen radialen Strukturen durch tangentiale Strukturen im Sinne eines Rasters zu ergänzen. Ziel des Rasters ist es, die Vielzahl der in der Mobilitätsuntersuchung dokumentierten kleinräumigen Binnenverkehre in den Kreisen und Städten auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern zu können. Das Raster ist hierbei nicht infrastrukturell zu interpretieren, sondern als Chiffre für Erreichbarkeitsqualitäten: Auf jeder Relation sollen mindestens zwei nachhaltige Alternativen zum MIV vorhanden sein. Diese Erreichbarkeitsqualitäten können teilregional- und lokalspezifisch im klassischen Umweltverbund, aber auch durch neue Verkehrsangebote und Mobilitätsservices geschaffen werden. Das Erreichbarkeitsraster ist hierbei nicht als Parallelstruktur zu den bestehenden überörtlichen Infrastrukturen gedacht, sondern orientiert sich an diesen und unterstützt sie.

Ausgangspunkt einer Strategie für eine Lösung der regionalen Probleme im Bereich der Mobilität, sowohl für Personen als auch für Güter, sind die etablierten „drei V's“ – den Zielen einer integrierten Verkehrsplanung: (i) **V**ermeidung von Verkehr, (ii) **V**erlagerung auf verträglichere Verkehrsmittel, Routen und Zeiten sowie (iii) **v**erträglichere Abwicklung des verbleibenden Verkehrs mit Blick auf Emissionen, Sicherheit und Effizienz. Die Erreichung dieser Ziele erfordert einen umfassenden Ansatz mit den folgenden Elementen:

- Eine multimodal gedachte Angebotsstrategie, die alle Verkehrsmittel zu einem Gesamtangebot für den Nutzenden integriert.
- Eine nachfrageorientierte Strategie im Sinne eines Mobilitätsmanagements, die zum einen auf Basis des multimodalen Angebot passgenaue Mobilitätsservices für verschiedene Teilräume und Zielgruppen entwickelt und zum anderen mobilitätsbezogene Raumbilder erzeugt und die geschaffenen Mobilitätsoptionen zielgruppenspezifisch kommuniziert.
- Eine Governance-Strategie: Eine Wende hin zu nachhaltiger Mobilität kann in der Region aus unserer Sicht nicht allein durch die zuvor skizzierten Anreize (Pull-Faktoren) gelingen, sondern nur durch eine Ergänzung durch steuernde Maßnahmen (Push-Faktoren). Ziel ist es, die Verantwortung für die lokalen und regionalen Verkehrsfolgen des Handelns einzelner Akteure (Kommunen, Unternehmen, Individuen etc.) aufzuzeigen, entsprechende regional- und lokalspezifische Ziele für einen umfeld- und umweltverträglichen Verkehr zu vereinbaren und die Einhaltung dieser zu sanktionieren. Neben einem Instrumentarium zur Abschätzung der Verkehrsfolgen des Handelns verschiedener Akteure (Kommunen, Unternehmen, Individuen etc.) sind daher auch steuernde Maßnahmen wie z.B. die Einführung verbindlicher Mobilitätsbudgets oder von Zielgrößen hinsichtlich des Modal-Splits sowohl für öffentliche als auch private Akteure notwendig. Dies bedeutet in der Konsequenz, die Entwicklung der Siedlungsflächen im Sinne einer Erreichbarkeitsplanung prioritär an verkehrlichen Zielen auszurichten und in diesem Zuge den Begriff der städtebaulichen Erschließung neu zu interpretieren: Siedlungsentwicklung nur dann, wenn durch Mobilitätskonzepte nachgewiesen wird, dass die vereinbarten Ziele hinsichtlich des Verkehrs eingehalten werden können.

Kurzfristig („übermorgen“) geht es angebotsseitig darum, vorhandene Potenziale im Bereich der Nahmobilität sowie des Radverkehrs im Entfernungsbereich bis ca. 10 Km konsequent zu nutzen. Insbesondere der Radverkehr verfügt, nicht zuletzt durch Elektrifizierung sowie Leihfahrradsysteme, nach wie vor über große Potenziale. Er kann kurzfristig und relativ kostengünstig durch eine konsequente Umsetzung einer durchgängigen Radverkehrsführung, auch auf der bestehenden Straßeninfrastruktur gefördert werden. Auch eine lokalspezifisch angepasste Ausweitung von bestehenden Fahrradverleihsystemen birgt verhältnismäßig großes Problemlösungspotenzial für viele alltägliche Mobilitätswünsche. Dies insbesondere auch durch die Verknüpfung mit dem SPNV: Das gemietete Fahrrad im Vor- oder Nachlauf zur ÖV-Station hilft den Einzugsbereich zu erweitern. Die Bündelung des Verkehrsangebots an Mobilstationen ist ein weiterer bereits bestehender Handlungsstrang, der fortgesetzt und intensiviert werden sollte. Nachfrageseitig können vorhandene Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Region fortgesetzt und intensiviert werden, auch, um Unternehmen als Partner für eine gemeinsame Lösung der Probleme im Bereich Mobilität zu gewinnen. Im Bereich Governance sollte die Grundlagenstudie zur Mobilität genutzt werden, um ein System für das regionale Monitoring von Mobilität aufzubauen.

Mittelfristig sind die Umsetzung einer konsistenten, regionsweiten Infrastruktur für Nahmobilität und ÖV sowie neue Mobilstationskonzepte gefragt. Dabei soll der Fokus auf Verflechtungsbereichen innerhalb der Region liegen. Insbesondere zwei Maßnahme können dazu beitragen. Erstens soll ein differenziertes Netz verschiedener Typen von Mobilstationen realisiert werden: von sehr klein (überdeckte Abstellplätze für das Fahrrad zu Hause) bis sehr groß (multimodale ÖPNV Knotenpunkte mit Park & Ride, E-Auto und E-Rad-Aufladestationen, etc.). Die Mobilitätsstationen am Rande des urbanisierten Gebietes in der Rheinschiene sollen insbesondere auch Pendlern aus dem Bergischen Land und den Börde und Ville ermöglichen auf den ÖPNV umzusteigen. Gleichzeitig dienen diese Mobili-

tätsstationen als HUB für die Freizeitnutzung. Hier können Einwohner der Rheinschiene auf das (E-) Rad umsteigen und ins Bergische Land oder in die Börde und Ville fahren. Eine zweite Maßnahme ist die Realisierung eines differenzierten Netzes von Fahrradwegen. Hier schlagen wir eine Differenzierung verschiedener Fahrradwege vor: sehr schnelle Fahrradwege entlang der regionalen Grünzüge, schnelle Fahrradwege (Priorität fürs Fahrrad) in der Stadt und lokale Fahrradwege.

In den peripheren Räumen soll in Reallaboren die Möglichkeiten einer Transformation des ÖPNV in flexible Systeme (Mobility on Demand) geprüft werden, die auch den Einsatz autonomer Fahrzeuge beinhalten. Nachfrageseitig ist mittelfristig ein auf dem bestehenden Zukunftsnetz Nachhaltige Mobilität aufbauendes umfassendes regionsweites System zur Unterstützung von Mobilitätsmanagementprozessen zu etablieren. Im Bereich der Governance sind sowohl auf lokaler als auch auf regionaler Ebene strategische Verkehrsplanungsprozesse nach dem europäischen Modell des Sustainable Urban Mobility Plans zu etablieren, in deren Rahmen eine differenzierte Auseinandersetzung damit erfolgt, wie die notwendige Mobilität (Personen und Güter) mit den geringsten möglichen negativen Folgen gewährleistet werden kann. Hierzu sind auch die neuen Möglichkeiten im Rahmen von Stellplatzsätzen konsequent und regional abgestimmt einzusetzen.

Langfristig muss die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden, damit sowohl das Wachstum in Personenverkehr als auch im Güterverkehr aufgenommen werden kann. Im Ballungsraum sollen bestehende Netze durch eine Elektrifizierung und einen Umbau von eingleisigen in zweigleisige Strecken (Beispiel S-Bahn Linie 18) optimiert werden. Die Güterschiene im Bereich Niederkassel soll für den Personenverkehr genutzt werden und bis Köln verlängert werden. Auch Teile der RWE Werkbahntrasse können in der Zukunft für den Personenverkehr genutzt werden und dadurch sowohl bestehende als neue Wohnungsbau- und Gewerbegebiete erschlossen werden.

Durch den massiven Ausbau der Nordseehäfen droht der Transitverkehr im Güterbereich die Schieneninfrastruktur in der Region völlig zu überlasten. Aus unserer Sicht kann dies nur durch eine radikale Maßnahme bewältigt werden: eine Neubaustrecke für den Güterverkehr parallel zur A61 damit der Transitgüterverkehr vom regionalen Schienennetz getrennt werden kann. Die Region Köln/Bonn verfügt dafür über einen Joker: das Schienennetz der RWE kann einen Großteil dieser Neubaustrecke innerhalb der Region abdecken. Durch die neue Strecke kann die Region ihre Funktion als Transitknoten in Europa weiterhin gewährleisten und gleichzeitig können neue Kapazitäten für den Personenverkehr in dem bestehenden Netz realisiert werden. Auch für das Autobahnnetz soll der Transitverkehr vom lokalen Verkehr getrennt werden. Diese Lösung gilt insbesondere auf den Strecken der A3 und A4 entlang der Großstädte. Die für diese Strecke vorgesehene Ausbau der Autobahn kann dazu genutzt werden.

Im Bereich Governance besteht das Ziel darin, aufsetzend auf den lokalen und regionalen SUMP-Prozessen (Sustainable Urban Mobility Plans), regional verbindliche Vereinbarungen zu erreichen, wie mit den, z.B. durch neue Siedlungsentwicklungen entstehenden Verkehren umzugehen ist, z.B. durch Begrenzung der Fahrten im MIV auf ein lokal und regional verträgliches Maß analog des Schweizer Fahrtenmodells.

Die urbane Region

Die Bevölkerungszunahme führt bereits heute zu Engpässen im Kernbereich der Region Köln/Bonn

und zur Überlastung von Infrastrukturen. Die großen Städte Köln und Bonn werden das für die kommenden Jahre prognostizierte Wachstum nicht alleine bewältigen bzw. beherbergen können. Stattdessen wird sich auch im Umland der Siedlungs- und Entwicklungsdruck erhöhen. Die Gemeinden in der Region müssen daher ihre Entwicklung mit einem neuen regionalen Blick betrachten. Für sie bietet sich die Gelegenheit, das Wachstum der Region zu nutzen, um ihre Ortskerne als attraktive Wohn- und Arbeitsstandorte zu qualifizieren. Die Herausforderung liegt dabei darin, die urbanen Qualitäten der Städte bzw. ihrer Quartiere (Angebotsvielfalt, Erreichbarkeit etc.) in die Region zu transportieren und mit deren Lagegunst und Standortfaktoren zu verknüpfen. In diesem Zusammenhang ist von entscheidender Bedeutung, dass die Funktionen Arbeiten und Wohnen auf die gesamte Region verteilt werden. Dies gibt der Bevölkerung die Möglichkeit, den konkreten Wohnstandort nach den eigenen Präferenzen unter einer Vielzahl von Alternativen in Pendeldistanz zum Arbeitsort auszuwählen.

In den letzten 30 Jahren wurde die Wohnungsbauproduktion in den Kommunen der „zweiten Reihe“, stark von ausgedehnten Einfamilienhausgebieten dominiert. Gleichzeitig entstanden vielerorts großflächige Gebiete des Gewerbe- und Einzelhandelssektors, die sich ebenfalls durch Monostrukturen und flächenintensive Bauweisen kennzeichnen. Wir sind der Ansicht, dass es in der Region schon genügend Angebote in diesen Segmenten gibt. Stattdessen mangelt es vor allem an Wohnungs- und Arbeitsangeboten in urban geprägten Umgebungen und Quartieren. Insbesondere junge Menschen, kleine Familien sowie die Generation der „Silver Liner“ suchen bezahlbare, kleinere Wohnungen in einer städtischen Umgebung mit einem breiten Alltagsangeboten sowie einer guten Anbindung an die Region. Zeitgleich verändern sich durch den Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft auch Unternehmensstrukturen und deren Standortanforderungen: Insbesondere Unternehmen und Beschäftigte der „sauberen“ Service-, Informations- und Kreativwirtschaft suchen vermehrt nach attraktiven Arbeitsräumen in integrierten, urbanen Lagen.

Perspektivenwechsel: Urbanität regional verteilen!

Statt nur in Köln und Bonn soll insbesondere außerhalb dieser Großstädte durch eine zielgerichtete Nachverdichtung eine große Auswahl an urban geprägten Wohn- und Arbeitsstandorten entwickelt werden.

Regionalweit muss durch eine zielgerichtete Nachverdichtung für verschiedene Bevölkerungsgruppen und Unternehmen eine große Auswahl an urbanen Wohn- und Arbeitsstandorten entwickelt werden. Im Sinne eines „transport oriented development“ bieten hierfür insbesondere die Standorte in direkter Nähe zu bestehenden und geplanten ÖPNV-Knotenpunkte die größten Potenziale. Dies betrifft sowohl untergenutzte Quartiere (z.B. Ein- und Mehrfamiliensiedlungen der 50er bis 70er Jahre) und Konversionsgebiete im Bestand als auch neue Außenentwicklungen entlang der SPNV Achsen.

Die Aufgabe der Schaffung von Wohnraum und Arbeitsplätzen, die auf die Region zukommt, wird vermutlich nicht nur im Bestand bewältigt werden können. Unsere Strategie sieht vor, dass auch Außenentwicklungen in direkter Nähe von SPNV-Knotenpunkten entwickelt werden können, unter der Voraussetzung, dass eine hohe Bebauungsdichte realisiert wird. Potenziale für diese Art von Standorten sehen wir entlang der (zukünftigen) SPNV Achsen links- und rechtsrheinisch vom Rhein (zwischen Neuss und Leverkusen sowie Köln und Bonn), entlang der Siegtalbahn aber vor allem im

Erft-Korridor.

In den von Bevölkerungsrückgang betroffenen Teilräumen der Region werden die wachstumsorientierten Instrumente nicht alleine ausreichen. Zwar gilt es auch hier, die Ortskerne durch eine qualitätsvolle Innenentwicklung zu stärken. Jedoch sind zeitgleich – im Sinne einer „Gestaltung des Weniger“ – die Daseinsvorsorge in interkommunaler Zusammenarbeit neu zu organisieren (z.B. durch Bündelung) und die sozialen wie technischen Infrastrukturen nachfragegerecht zu flexibilisieren („on demand“). Diese Veränderungen können Chancen bringen, neue Perspektiven eröffnen und bisher ungenutzte Potentiale aufdecken. Langfristig betrachtet könnte für die peripheren Räume unter Umständen eine Chance darin entstehen, dass vor dem Hintergrund aktueller Umbrüche und Unsicherheiten eine neue Sehnsucht der Menschen nach regionalen, überschaubaren Einheiten mit intakten sozialen Netzwerken entsteht.

„Dreifache Innenentwicklung“

Die Nachverdichtung in der Region Köln/Bonn muss sich im „Korsett“ des deutschen Planungsrechtes bewegen. Durch die Baunutzungsverordnung werden für jeden Baugebietstyp Dichte-Obergrenzen vorgegeben, die sich im Grunde immer noch an den in der Charta von Athen und im Leitbild einer „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ definierten Haltungen zur „guten“ baulichen Dichte und zur Funktionstrennung orientieren. Aus unserer Sicht produzieren die derzeitigen planungsrechtlichen Bestimmungen einen Konflikt mit den flächendeckend formulierten Leitbildern von der „kompakten Stadt der kurzen Wege“ und/oder der „sozialen und urbanen Mischung“ – Leitbilder, mit denen ja tendenziell Dichte hergestellt werden soll.

Mit der Änderung der Baunutzungsverordnung hinsichtlich der neuen Gebietskategorie der „Urbanen Gebiete“ wurden zwar kürzlich Regelungen der Dichte-Obergrenzen gelockert, indem die Überschreitungsmöglichkeiten sowie die Mischung von Funktionen vereinfacht worden sind. Dadurch wurde eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um im Zuge einer Nachverdichtung zumindest in diesen Gebieten dichter und höher zu bauen und das Miteinander von Wohnen und Arbeiten sowie von sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen zu erleichtern. Grundlegend ist der Konflikt zwischen den Leitbildern bei der Gesetzesnovelle jedoch nicht bearbeitet worden.

Wenn es das Ziel ist, Lebensqualitäten in der Region zu erzeugen, darf es bei der Nachverdichtung keinen Standard räumlicher Strukturen in Form von allgemeingültigen Maßzahlen geben. Um nicht im planungsrechtlichen Korsett hängen zu bleiben, schlagen wir daher vor, bauliche Dichte nicht mehr nur über GFZ, GRZ und Einwohnerzahlen zu messen sondern diese um weitere Faktoren wie die Qualität des öffentlichen Raumes und der stadträumlichen Vernetzung zu erweitern. Eine zentrale Herausforderung bei der Nachverdichtung besteht nämlich darin, den Bestand nicht nur baulich, sondern auch mit Blick auf die urbane Grünraumgestaltung und Mobilitätsinfrastruktur weiter zu entwickeln. Um die negativen Folgen einer Verdichtung (Versiegelung, Verkehrsaufkommen) von vornherein zu minimieren, gilt es – im Sinne einer „dreifachen Innenentwicklung bzw. Nachverdichtung“ – neben der Erhöhung der Bebauungsdichte und Nutzungsvielfalt (Diversifizierung), gleichzeitig das Grünvolumen quantitativ und qualitativ zu erhöhen sowie das Mobilitätsangebot vor Ort multi-modal und klimagerecht zu optimieren. Die Qualität verdichteter Siedlungsstrukturen liegt in unseren Augen primär in der Qualität der Freiräume sowie in der Erschließungslagegunst innerhalb der

Region, die Gebäude und deren konkrete Dichte kommen erst in zweiter Linie (allerdings bedürfen Neubauten in verdichteter Bauweise einer besonders sorgfältigen Gestaltung!).

Wenn eine wirkliche Trendwende zu einem sparsameren Flächenverbrauch und zur Erreichung des 30ha-Zieles gelingen soll, sehen wir eine weitere Anpassung der planungsrechtlichen Obergrenzen der BauNVO als unerlässlich an. Nur so wird das Leitbild der kompakten und energieeffizienten Stadt umzusetzen sein. Kompakte, grüne und gut vernetzte Städte können ihren BewohnerInnen eine hohe Lebensqualität bieten. In Zeiten steigender Energiepreise und demografischer Veränderungen werden sich die Mobilitätssysteme und Wirtschaftsstrukturen in der dichten Stadt wesentlich robuster erweisen als in der Peripherie.

Dichte Kodex

Die Begriffe „Dichte“ und „Nachverdichtung“ sind in der Öffentlichkeit häufig negativ behaftet und bei zahlreichen Akteuren in der Region ist umstritten, ob eine hohe Dichte begrenzt oder eine geringe Dichte vermieden werden soll. Hintergrund hierfür ist häufig eine unterschiedliche Interpretation des Begriffes „Dichte“. Es besteht zwar ein weitgehender Konsens darüber, dass das Wachstum der Region nur mit einer weiteren Verdichtung bewältigt werden kann. Eine regionsweite Verständigung über das „Wie“ dieser Verdichtung – verknüpft mit einer entsprechenden regional abgestimmten Programmatik – findet jedoch kaum statt.

Auch in Zukunft wird Dichte in Städten wie Köln und Bonn anders aussehen als in Bergheim oder Niederkassel. Daher sollte aus unserer Sicht für die „dreifache Nachverdichtung“ für die verschiedenen Teilräume in der Region ein „regionaler Dichte-Kodex“ formuliert und von den Mitgliedskommunen als allgemeingültige Richtlinie berücksichtigt werden.

Das Instrument des Dichte-Kodex besteht aus den folgenden Komponenten:

- **Innovative Maßzahlen** für eine „gute“ Dichte. Neben den allgemeingültigen Grenzwerten für das Maß der baulichen Dichte müssen ergänzende Maßeinheiten für die Freiraumqualität (z.B. „Grünflächenzahl“ auf Basis des anzustrebenden Grünvolumens, des Klimakomforts etc.) und für die Mobilität (z.B. Angebot von mindestens zwei MIV-Alternativen statt Stellplatzquoten) entwickelt und flächendeckend angewandt werden.
- **Spektrum von Typologien** für unterschiedliche Standorte in der Region. Grundlage für den Dichtekodex ist ein Spektrum möglicher Typen von Dichte, im Sinne von teilregional- und/oder lokalspezifischen Interpretationen von Dichte.
- **Raumbilder** zu Bebauungsdichten, Nutzungsvielfalt, Grünqualitäten und Mobilitätsangeboten. Raumbilder haben zunächst die Funktion, die teilregionalen und lokalen Interpretationen der Dichtetypologien nachvollziehbar darzustellen. Sie sind darüber hinaus Grundlage für die Kommunikation spezifischer räumlicher Qualitäten in Richtung verschiedener Adressaten. Sie sind somit gleichzeitig Instrument und Produkt des Prozesses zur Erarbeitung der Dichte Kodizes und visualisieren eine spezifische räumliche Zielvorstellung.
- **Vereinbarungen** zu Leitlinien, Prozessen, Methoden, Instrumenten und Rollen. Um die in den Raumbildern erarbeiteten Zielvorstellungen realisieren zu können, bedarf es geeigneter Instrumente zur zielkonformen Beeinflussung der raumwirksamen Entscheidungen von Kom-

munen und weiteren Akteuren. Benötigt werden Vereinbarungen über Formen und Umfang der Zusammenarbeit, Kennzahlen, Methoden und Instrumenten zu deren Ermittlung.

- **Verbindlicher Pakt** zwischen Kommunen bzw. Verantwortungsgemeinschaften! Kernelement des Dichte Kodex ist es, dauerhafte Leitlinien für raumwirksame Entscheidungen der an einem Pakt beteiligten Akteure, auch über Legislaturen hinweg, zu beschließen. Diese Pakte sollen nicht auf regionaler Ebene, sondern teilregional zwischen Kommunen geschlossen werden, die durch funktional Bezüge miteinander Verantwortungsgemeinschaften (z.B. Zentren und Umland) bilden.

Die produktive Region

Die Region Köln/Bonn zeichnet sich vor allem durch eine differenzierte Wirtschaftsstruktur aus. Dabei stehen insbesondere die großen urbanen Zentren der Rheinschiene im Fokus des wirtschaftlichen Wachstums der Region. Den ansässigen Großindustrien, wie der Automobil-, Kunststoff-, Petro- oder Chemieindustrie, kommt eine große Bedeutung zu. Aber auch die Logistik, der hohe Anteil von Dienstleistungsbetrieben und der Bereich von Forschung und Entwicklung spielen hier eine große Rolle und tragen zur Innovationskraft der Region bei. Der rechtsrheinische Raum der Region zeichnet sich durch einen starken und innovativen Mittelstand in den Bereichen Industrie und Produktion sowie durch diverse „hidden champions“ aus. Der linksrheinisch gelegene Raum der Ville und Börde ist wirtschaftlich stark beeinflusst durch die Energiewirtschaft im Kontext des Braunkohletagebaus, der energieintensiven Industrie und der Logistik. Darüber hinaus sind hier die hochwertigsten Böden der Region vorzufinden, welche die hohe Bedeutung als Nahrungsmittelproduzent für die Region und darüber hinaus begründen.

Insbesondere die Region Köln-Bonn ist durch ihre zentrale und verkehrsgünstige Lage seit jeher einer der bedeutendsten Warenumschnittpunkte und Verkehrsknotenpunkte Nordrhein-Westfalens, Deutschlands und Europas. Sie versorgt die ansässigen Industrie- und Handelsunternehmen mit Waren und Gütern und transportiert die lokal erzeugten Produkte zu Abnehmern in aller Welt. In ihrer Verteilungsfunktion obliegt der Logistikwirtschaft zugleich die flächendeckende Versorgung der städtischen Bevölkerung. Sie bildet somit das Rückgrat städtischer Daseinsvorsorge. Die fortschreitende Internationalisierung der Wirtschaft und die damit verbundene Arbeitsteilung werden für weiter zunehmende Güter- und Warenströme sorgen. Die Digitalisierung durchdringt sämtliche Lebens- und Arbeitsbereiche und sorgt für grundlegende Veränderungen des Konsumverhaltens und der Produktionssysteme. Zugleich ist die vorhandene Verkehrsinfrastruktur größtenteils an ihren Kapazitäts- und Belastungsgrenzen angelangt oder hat diese bereits überschritten. Hier konkurriert der Transport- und Logistiksektor mit dem Personenverkehr.

Die wachsende Wirtschaft in der Region Köln/Bonn, bekräftigt durch die beständig gute Binnennachfrage als auch durch eine wachsende Nachfrage aus dem Ausland, führt zu einem hohen, prognostizierten Bedarf an Gewerbe- und Industrieflächen, der in vielen Kommunen aufgrund von fehlender Flächenverfügbarkeit und Nutzungs- und Emissionskonflikten nicht gedeckt werden kann. Insbesondere in den urbanen Bereichen der Rheinschiene besteht darüber hinaus eine hohe Konkurrenz zur Wohnnutzung.

Perspektivenwechsel: Gewerbeflächen gebietsspezifisch entwickeln!

Statt für die ganze Region eine pauschale Strategie zur Sicherung und Erweiterung von Gewerbeflächen nach zu streben, müssen für Teilräume maßgeschneiderte Strategien entwickelt werden die auf gebietsspezifische Aspekten basieren wie Verkehrs- und digitale Infrastruktur, Bezug zu andere Nutzungen und Verfügbarkeit von Flächen.

Auf Grund der regionalen Unterschiede, schlagen wir vor folgende gebietsspezifische Strategien zu entwickeln.

Bestehende Gewerbegebiete in Siedlungsräume nachverdichten oder als Urbanes Gebiet entwickeln

Entlang der Rheinschiene ist der Wachstumsdruck am höchsten und sind die Konflikte zwischen Gewerbeflächenentwicklung und andere Nutzungen am stärksten. Daher sollen bestehende Gewerbegebiete in direkter Nähe von Wohngebieten nicht erweitert werden sondern als Gewerbegebiet nachverdichtet werden, analog am Prinzip der dreifachen Innenentwicklung (siehe die Urbane Region). Diese kleinteilige innerstädtische/innerörtliche oder innenstadtbeziehungsweise zentrumsnahe Gewerbeflächen bieten Raum für Gewerbe und Handwerk (in der Regel in ASB). Dabei können auch kleinteilig parzellierte Gewerbeflächen mit weniger als 1.000 qm ausgewiesen werden. Manche dieser Standorte können als Urbanes Gebiet entwickelt werden (siehe die Urbane Region).

Neue und Erweiterungsflächen für Gewerbe-/Industriegebiete im Erft Korridor ausweisen

Die Erreichbarkeit eines Gewerbe- und Industriestandorts ist für den Güterverkehr und seine komplexen Logistikketten ein ausschlaggebendes Wettbewerbskriterium. Entlang der A61 und (in die weitere Zukunft) entlang die RWE Werkbahntrasse gibt es großen Potenzialen für die Ausweisung von neuen multimodalen Logistikstandorten und Gewerbeflächen für verkehrsintensive und emittierende Betriebe, die abseits der Siedlungsräume liegen. Diese Standorte können mehrere Funktionen erfüllen: zum Einen dienen sie als Schnittstellen auf den Transitrouten um Verbindungen zu den bestehenden Logistikstandorten im Rheinkorridor herzustellen. Zum Anderen fungieren sie als Ansiedlungskriterium für die regionale Gewerbe- und Industrieentwicklung im peripheren Gebiet.

Vorhandene Industriestandorte sichern und nachhaltig modernisieren

Die großen Industriestandorte befinden sich vor allem entlang der Rhein und in der „Industriegürtel“ südlich von Köln (Wesseling/Godorf - Hürth/Kalscheuren - Knapsack). Diese Industriestandorte gehören zu den wichtigsten in Deutschland und die bestehenden Flächen sollen als Industrieflächen gesichert werden. Allerdings ist hier auf Grund ihrer Nähe zu großen Siedlungsräume Eine Modernisierung im Sinne von einer nachhaltigen Industrie erforderlich. Aufschlussreiche oder Engagierte Initiativen dazu, zum Beispiel im Bereich von Wasserstoff Produktion, gibt es bereits.

Hafenterminals am Rhein intensivieren

Die integrierte Raum- und Binnenhafenentwicklung spielt eine entscheidende Rolle, da der Rhein als Wasserstraße, noch über ausreichend freie Kapazität verfügt, um als umweltschonender und kostengünstiger Verkehrsträger die Schienen- und Straßentransporte auf der Haupt-Nord-Süd-Verkehrsachse Europas zu entlasten. Dies bedeutet, dass eine integrierte Betrachtungsweise der Raum- und Logistikentwicklung rundum die Rheinhäfen in enger Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden gestärkt werden soll. Unter anderem spielt dabei die Ausweisung von Hafenvorranggebieten eine wesentliche Rolle im Wasserstrassensystem des Rheins. Auch die geplante Hafenerweiterung in Godorf sollte dbzgl. in einen raumplanerisch übergeordneten Zusammenhang gestellt werden.

Neue Gewerbeflächen im Bergischen Land innerhalb der Kommune zur Verfügung stellen

Insbesondere durch die starke Topografie ist das Gewerbeflächenangebot im Bergischen Land begrenzt. Bestehende Betriebe haben an ihren alteingesessenen, eingewachsenen Standorten oftmals keine Expansionsmöglichkeiten. Zur Bestandssicherung sollen daher neue Flächen in räumlicher Nähe ausgewiesen werden. Im Umkehrschluss bieten die ursprünglichen Standorte dann Möglichkeiten für anderweitige Nutzungen und Entwicklungen, oftmals in zentralen Lagen.