

STADT +
LAND
STADT
LAND +

Rurbanes Leben am zweiten ÖPNV-Ring

Friederike Stock | Bachelorthesis Stadtplanung | TH OWL
Prof. Dipl.-Ing. Kathrin Volk & Jenny Ohlenschläger | SoSe 20

Das Agglomerationskonzept

Flächenknappheit für Entwicklung, Mobilitätsdruck, Demographischer Wandel, Energiewende und Klimawandel sind nur einzelne Themen die das Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn e.V. im Zeithorizont 2040+ behandeln soll.
In den nächsten zwanzig Jahren und darüber hinaus sollen Lösungen für diese Entwicklungsaufgaben durch neue Strukturkonzepte gefunden werden.
Teilräume sollen durch integrierte Entwicklungskonzepte die Region unterstützen und somit zu Lösungen der Problematiken und ihren Herausforderungen beitragen.
Die räumliche Entwicklung im Hinblick auf Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung, aber gerade auch die Freiraumentwicklung sollen dabei im Vordergrund stehen.

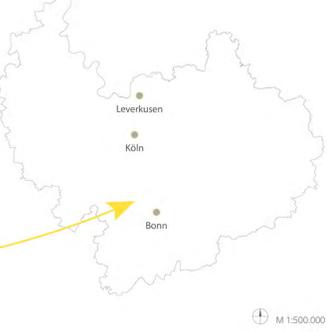
Verortung der Region Köln / Bonn



Die Region Köln/Bonn liegt mit einer Größe von 4.400 km² im Westen Deutschlands im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Die kreisfreien Städte Köln, Bonn und Leverkusen sind die drei größten Städte in dieser Region.



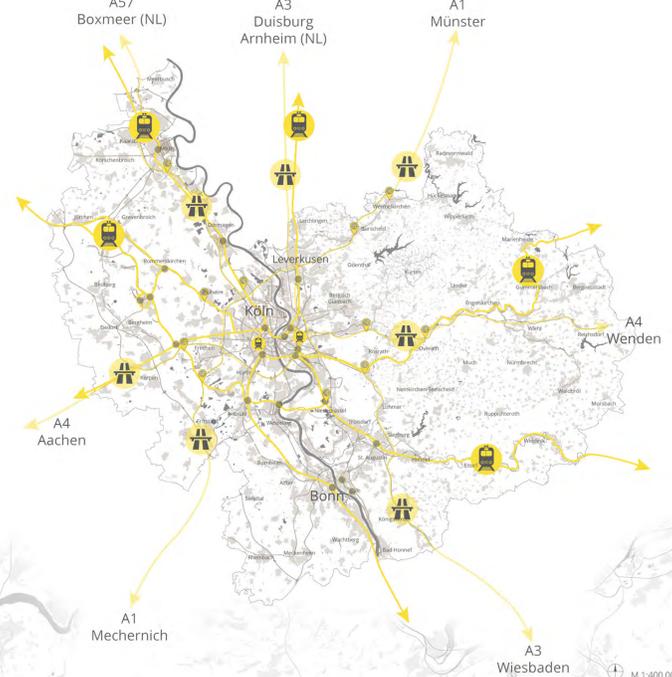
Außer den drei kreisfreien Städten besteht die Region aus fünf weiteren Kreisen: Landkreise Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis und Rhein-Kreis Neuss. Prägend für die Region ist der Rhein, der sich zentral von Süden nach Norden durch den Betrachtungsraum zieht.



Siedlungsstruktur & Bevölkerungsdichte



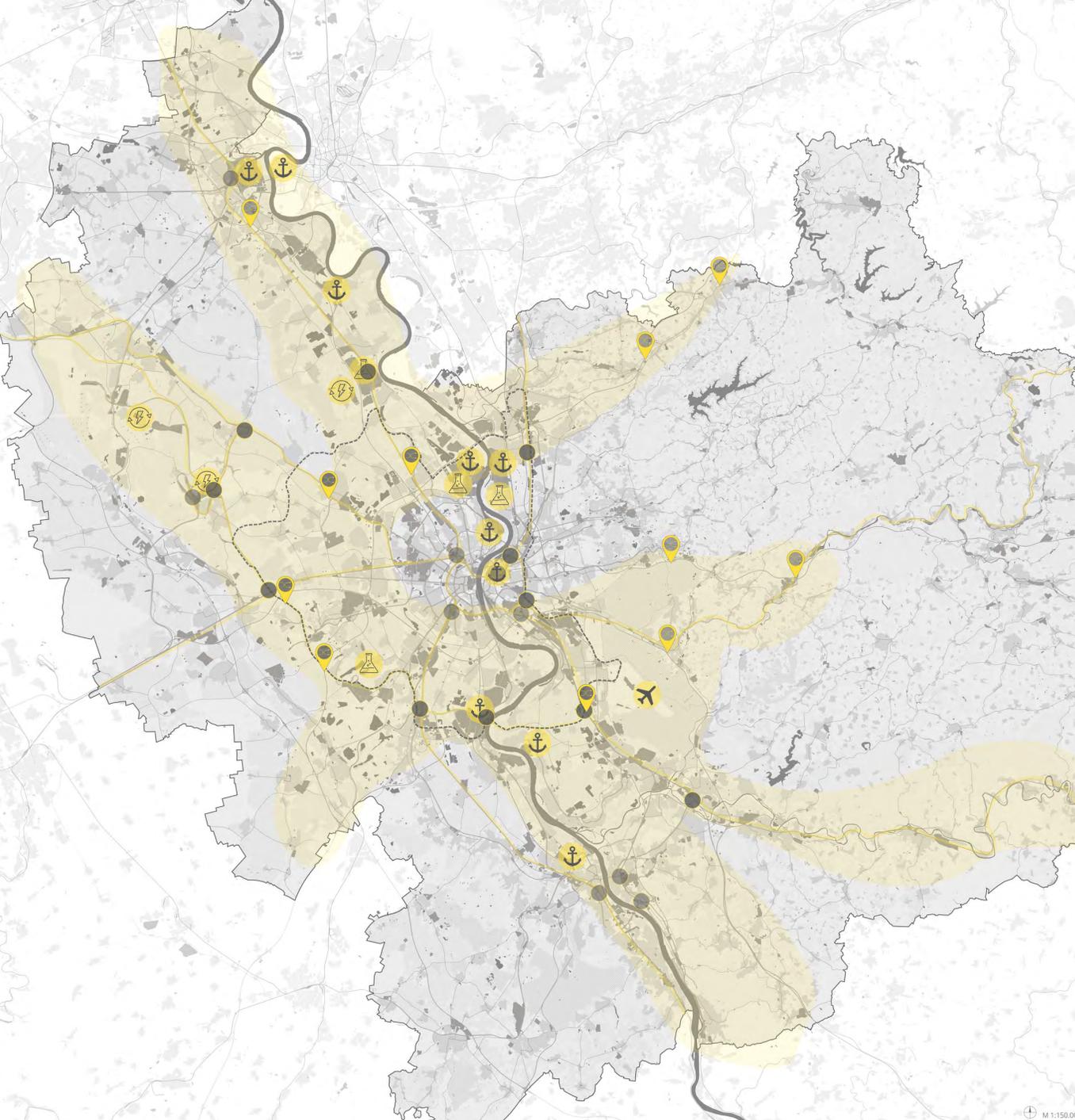
SPNV, überregionale Anbindungen und Knotenpunkte



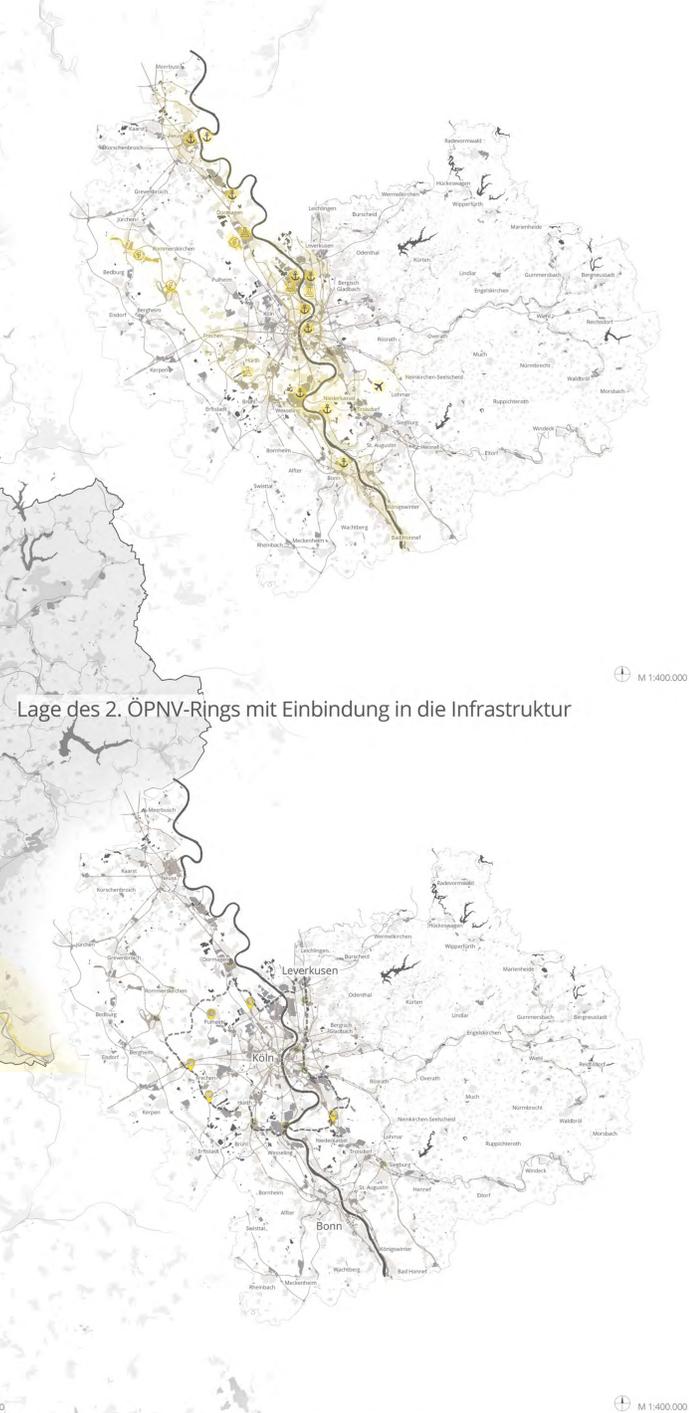
Freiraum und Landschaft



Räumliche Potenziale und Lage des 2. ÖPNV-Rings



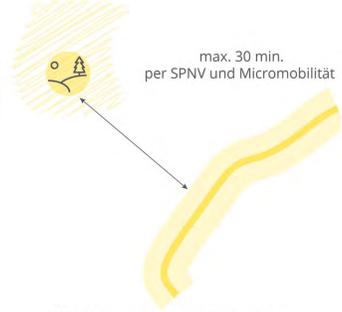
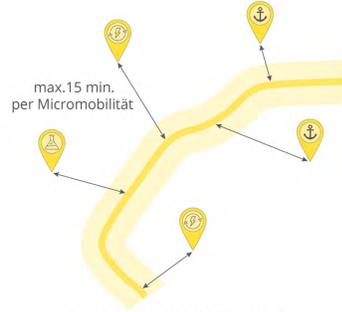
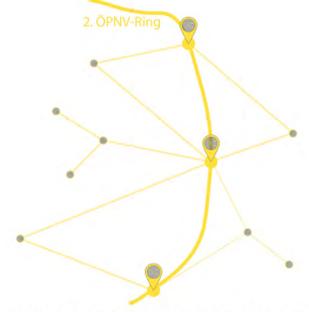
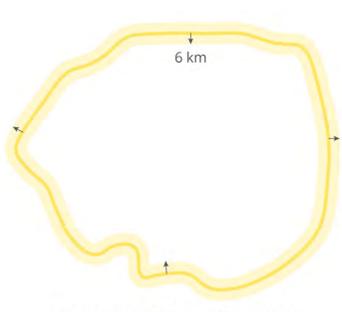
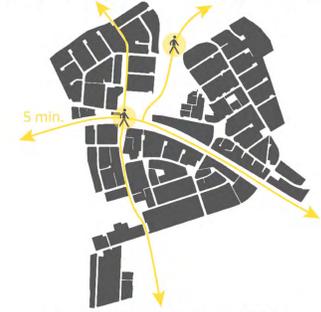
Ökonomische Infrastruktur



Lage des 2. ÖPNV-Rings mit Einbindung in die Infrastruktur



Kriterien des Entwicklungsraums

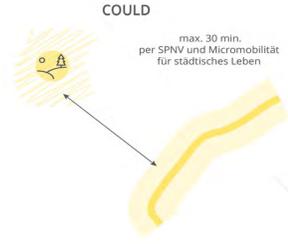


Der auszuwählende Entwicklungsraum soll Potenziale für eine Weiterentwicklung bieten. Dafür sollen einige Kriterien gelten. Die Orte sollen in fünf Minuten fußläufig zu durchqueren sein und in einem 6-Kilometer-Radius der Trasse des 2. ÖPNV-Rings gelegen sein. Dadurch soll eine schnelle Anbindung an die Städte Köln, Bonn und Leverkusen gewährleistet werden. Mit den Kriterien der Anbindung der Knoten- und Umstiegspunkte in der näheren Umgebung um den 2. ÖPNV-Ring und die Verbindung der ökonomischen Infrastruktur über Micromobilität (E-Bikes, Segways, E-Scooter etc.) sollen die umliegenden Räume mit der weiterentwickelten Infrastruktur verknüpft werden. Zudem bietet die Nähe zum 2. ÖPNV-Ring eine bessere und schnellere Erreichbarkeit zu wirtschaftlichen Unternehmen und somit zu vielen Arbeitsplätzen. Es bietet aber auch eine Verbindung zu Naherholungs- und Naturräumen.

Auswahl des Entwicklungsraums



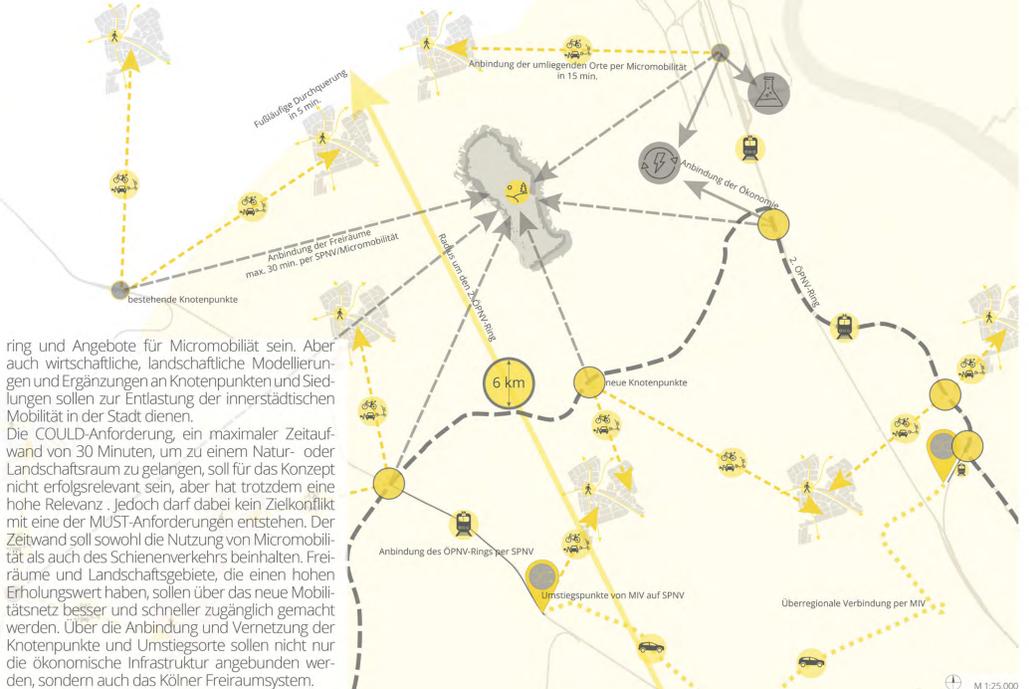
Konzeptherleitung nach MoSCoW-Methode



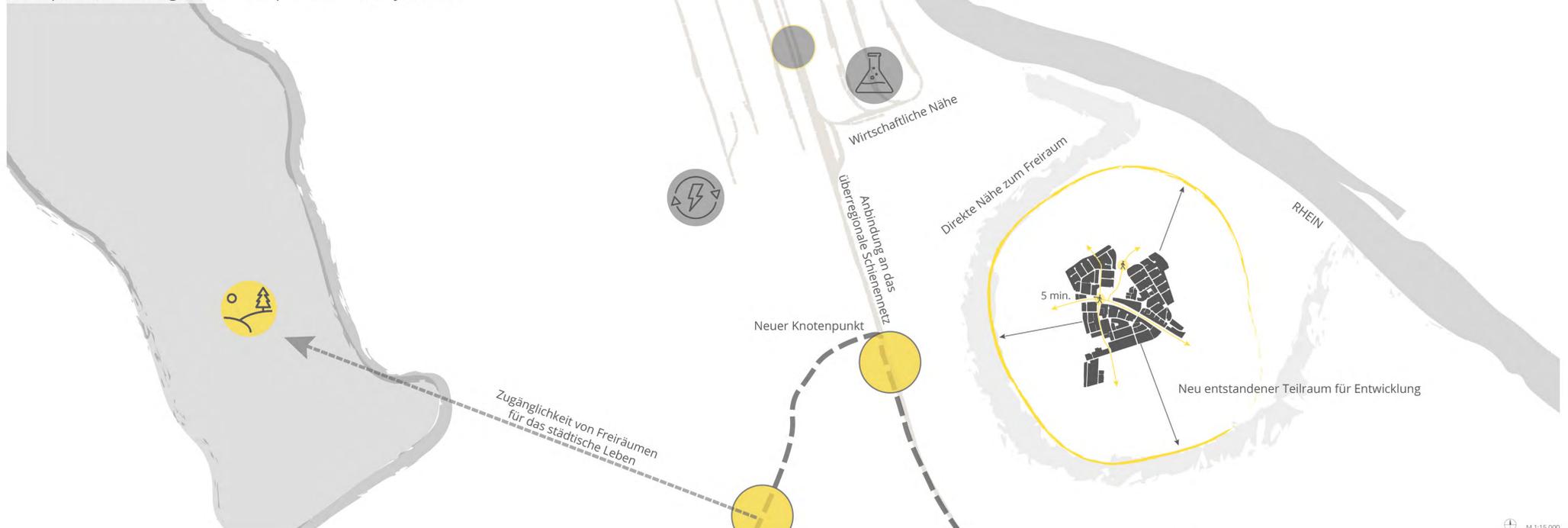
Der neue 2. ÖPNV-Ring außerhalb der Stadt Köln soll Entwicklungsgebiete als Ausgleichflächen für die Agglomerationsräume der Region Köln/Bonn bieten. Über ein Mobilitäts- und Dichtekonzept soll dies ermöglicht werden. Die MUST-Bedingungen des Konzeptes, der Radius von 6 Kilometern rund um den neuen ÖPNV-Ring, die schnelle Verbindung zur bestehenden und neuen ökonomischen Infrastruktur und die Anknüpfung von Knotenpunkten und Umstiegsorten sind essentiell wichtige Anforderungen. Der Radius rund um den 2. ÖPNV-Ring soll Raum für die Entwicklungsflächen bieten. Zusätzlich sollen bereits bestehende aber auch neue Knotenpunkte von Bahn- und Zugverbindungen an das neue Trassenetz angeknüpft werden. Die Thematik eine schnelle Verbindung zur ökonomischen Infrastruktur zu schaffen, kann durch die Anbindung von wichtigen Knotenpunkten aber auch der Umstiegsorte vom Motorisierten Individualverkehr gewährleistet

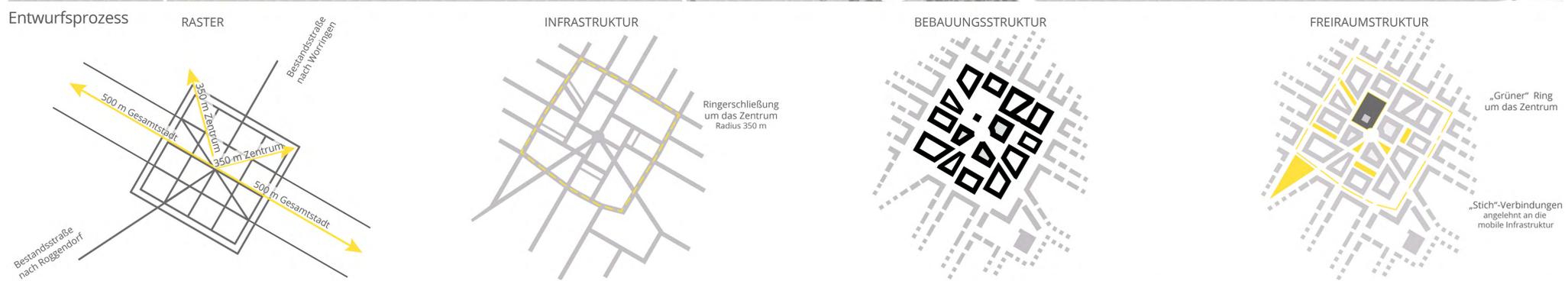
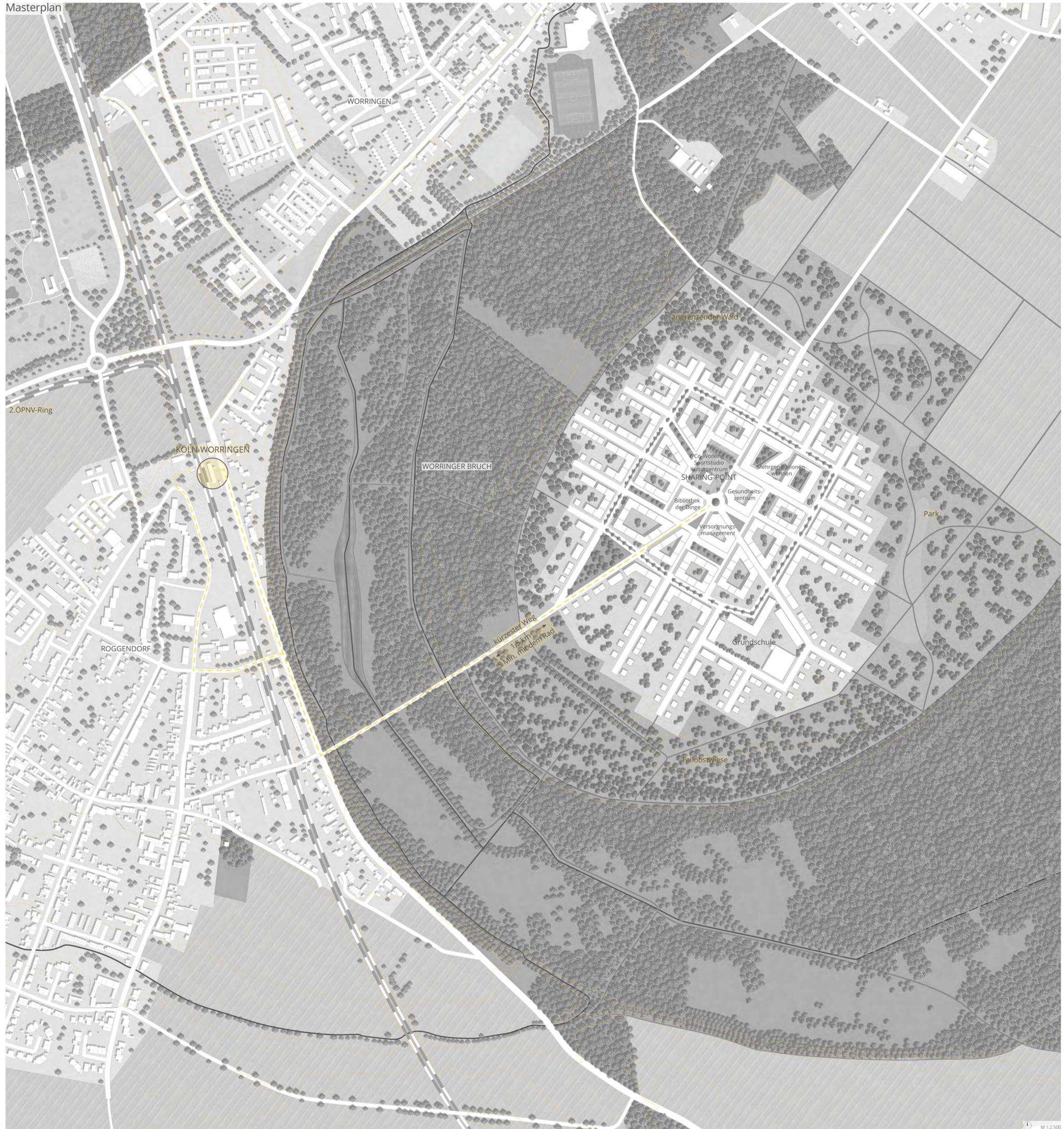
werden. Um die Knotenpunkte und Umstiegsorte schnell erreichen zu können, sollen diese per Micromobilität und Sharingangebote zugänglich gemacht werden. Siedlungen und ihre Bewohner sollen eine maximale Zeit von 15 Minuten benötigen, um den nächsten Knotenpunkt/Umstiegsort und somit eine Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr zu erreichen. Auf dem selben Weg soll die ökonomische Infrastruktur verknüpft werden. Die SHOULD-Anforderung, die fußläufige Durchquerung der einzelnen Siedlungen innerhalb von 5 Minuten, hat in dem Konzept eine geringe Relevanz. Es soll eher ein „Nice to have“ sein. Im Vordergrund stehen hier die bereits bestehenden Siedlungsstrukturen, die nur ergänzt und modelliert werden sollen. Aber auch die Nähe zu Freiräumen im direkten Umland der neuen Siedlungen sollen innerhalb von maximal 10 Minuten für die Bewohner*innen der jeweiligen Siedlungen zu erreichen sein. Ergänzungen können Mobilitätsangebote, wie Sha-

Konzeptherleitung „The emergence of new spaces from new junctions“



Konzeptziel „The emergence of new spaces from new junctions“





Visualisierung-Platzsituation



Schnitt A - A'



Vertiefung - neues Stadtquartier



Schnitt A - A'