

BonnUmland – shaREgion

Zukunftskonzept im Rahmen des Landesaufrufs „StadtUmland.NRW“



Erläuterungsbericht

Inhalt

1. EINFÜHRUNG, HINTERGRUND UND AUSGANGSLAGE.....	1
1.1 Einführung und Hintergrund.....	1
1.2 Ausgangslage.....	2
2. HERAUSFORDERUNGEN	4
2.1 Bevölkerungswachstum und Wohnungsmarktentwicklung.....	4
2.2 Verkehrsentwicklung und Mobilitätsbedarf	6
2.3 Gewerbeflächenknappheit und Digitalisierung von Wirtschaft und Arbeit	8
2.4 Flächenbedarf und Flächenentwicklung: Konkurrenzen und Konflikte.....	10
3. RESSOURCEN UND HÜRDEN.....	12
3.1 Langjährige Kooperationserfahrungen in der Region	12
3.2 Vielfältiges Mobilitätsangebot mit Engpässen	13
3.3 Zukunftsweisende Wirtschaftsstruktur vs. Wissensbedarf über die „Industrie 4.0“ ...	14
3.4 Ressourcen und Hürden in ausgewählten Lupenräumen.....	15
4. shaREgion – INTERKOMMUNALES AUSGLEICHSMANAGEMENT: KURZFRISTIGE MAßNAHMEN	18
4.1 Regionalmonitoring.....	18
4.2 Regionaler Wissenspool „Industrie 4.0“	20
4.3 Interkommunales Siedlungsentwicklungskonzept.....	20
4.4 Regionale Mobilitätsstrategie/Strategieplan Mobilität	22
Perspektive 2020: Monitoring und Siedlungsentwicklung in den Lupenräumen „shaREgion.linksrheinisch“ und „shaREgion.rechtsrheinisch“	23
5. shaREgion – INTERKOMMUNALES AUSGLEICHSMANAGEMENT: MITTEL- UND LANGFRISTIGE MAßNAHMEN	25
5.1 Interkommunaler Lasten-Nutzen-Ausgleich.....	25
5.2 Interkommunale Wohnflächenentwicklung.....	26
5.3 Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung	26
Vision 2030: Regionale Strukturen für regionales Handeln in den Lupenräumen „shaREgion.linksrheinisch“ und „shaREgion.rechtsrheinisch“	27
6. AUSBLICK: ÜBER DIE shaREgion HINAUS.....	29
6.1 Freiraum ist kein „Rest“-Raum.....	29
6.2 Gemeinsame Regionale Stimme.....	30
6.3 Über die shaREgion – wieder – zum :rak.....	31

1. EINFÜHRUNG, HINTERGRUND UND AUSGANGSLAGE

1.1 Einführung und Hintergrund

Das vorliegende integrierte Zukunftskonzept der shaREgion stellt die Ergebnisse der zweiten Phase der Initiative „StadtUmland. NRW“ dar. Die vom Land Nordrhein-Westfalen gestartete Initiative zielt auf die Stärkung der Kooperationen zwischen den NRW-Großstädten und ihren Nachbarkommunen. Sie sollen vom Quartier bis zur Region zur Verbesserung der Lebens- und Lagequalität in den Themenfeldern Wohnen und Siedlungsentwicklung, Mobilität und neue Infrastrukturen sowie Bevölkerungsentwicklung beitragen.

Zu den Nominierten der zweiten Phase gehört der Verbund shaREgion, bestehend aus der Bundesstadt Bonn, dreizehn Umlandkommunen¹ und dem Rhein-Sieg-Kreis. Die shaREgion ist Kernbestandteil des seit 1991 bestehenden landesgrenzenübergreifenden Regionalen Arbeitskreises Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak). Die inhaltliche Basis des eingereichten Exposés bildet die Handlungsmaxime des „Teilens und Tauschens“. Sie soll helfen, den auf der Region liegenden Wachstumsdruck in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur für die Menschen vor Ort in Lebensqualität zu übersetzen.

Vier Arbeitsgruppen erarbeiteten dafür Ziele, Maßnahmen und prozessuale Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb der folgenden

thematischen Schwerpunkte in jeweils vier AG-Treffen:

- Wohnraumversorgung / Quartier
- Wettbewerbsfähigkeit / Gewerbe
- Mobilität
- Konkurrenz / Ausgleich

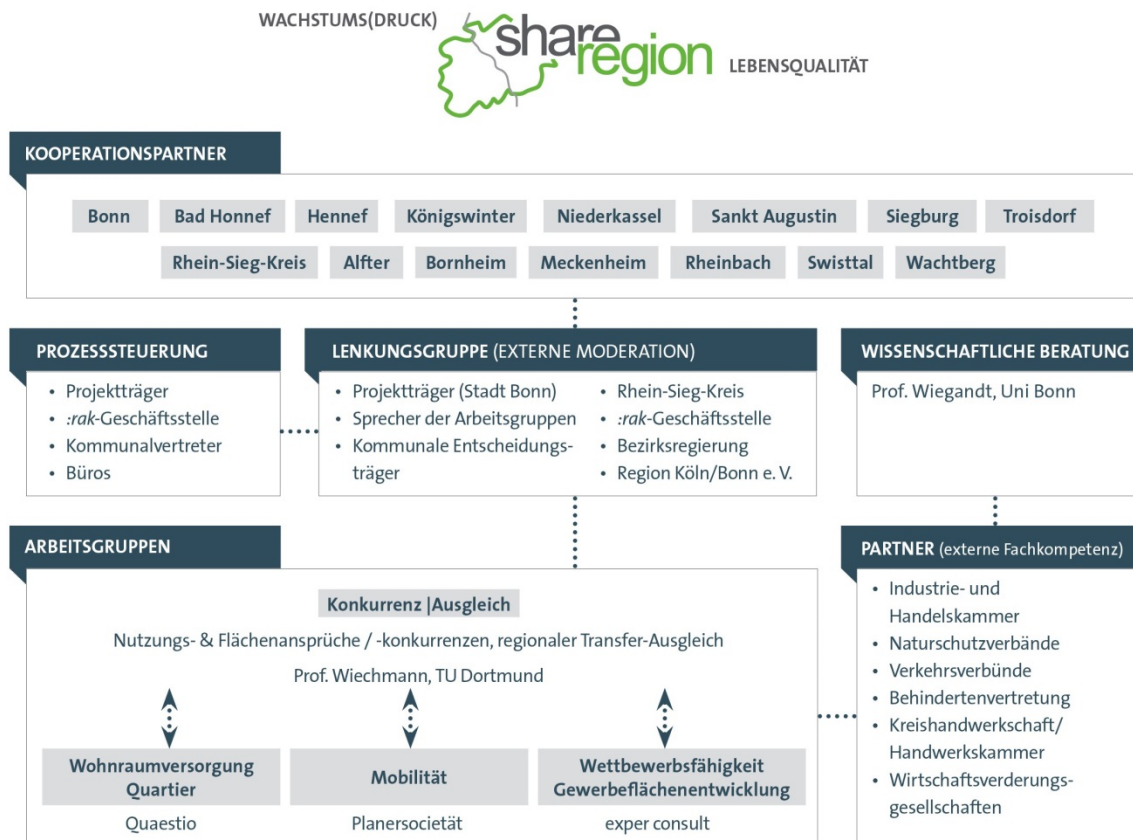
Darüber hinaus fanden jeweils fünf Sitzungstermine zur Abstimmung des Zukunftskonzeptes in der Prozesssteuerung und mit kommunalen Spitzenvertretern in der Lenkungsgruppe statt, ergänzt um eine Beratung mit den Fraktionsvorsitzenden aller Kommunen. Ihren Höhepunkt fand die Kooperation zur Erstellung des Zukunftskonzeptes bei einem ganztägigen Workshop mit über 40 TeilnehmerInnen aus der gesamten Region, den begleitenden Partnern und der wissenschaftlichen Beratung. Partner mit fachlicher Expertise werden im weiteren Verlauf der Kooperation integriert (vgl. Abbildung 1)

Das aus den :rak-Grundsätzen der fünf „Rheinischen Regeln“ abgeleitete Handlungsprinzip des „Teilens und Tauschens“ war nicht nur die Basis für die entwickelten regionalen Handlungsansätze auf der Ziel-, Maßnahmen- und Prozessebene in der shaREgion. Es war ebenfalls handlungsleitend bei der Erarbeitung der interkommunalen, ressortübergreifenden Gesamtstrategie. Darin vereinigen sich soziale, ökonomische, städtebauliche und ökologische Ansätze. Somit weist das Zukunftskonzept die Richtung für eine nachhaltige Wettbe-

¹ Beteiligte Umlandkommunen: Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Meckenheim, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg, Swisttal, Troisdorf, Wachtberg

werbsfähigkeit der Region in der kooperativen Bearbeitung aktueller und künftiger Herausforderungen.

Abbildung 1: Organigramm der shaREgion zur Erarbeitung des Zukunftskonzeptes



1.2 Ausgangslage

Die shaREgion konstituiert sich zunächst aufgrund der vielfältigen Verflechtungen zwischen den 13 Umlandkommunen und der Bundesstadt Bonn. Sie ist damit zentraler Teil des Regionalen Arbeitskreises Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak). Die Entwicklungen der letzten 25 Jahre in der Region sind eine Erfolgsgeschichte. Der mit dem Verlust der Hauptstadtfunktion befürchtete Rückgang der Bevölkerung und Wirtschaftskraft trat nicht ein. Ganz im Gegenteil zeigt sich die Region heute als attraktiver und prosperierender Wohn- und Wirtschaftsstandort,

eingebettet in eine abwechslungsreiche Landschaft zwischen Siebengebirge und Voreifel. Mit im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlichen Bevölkerungszuwächsen der an der shaREgion beteiligten Kommunen in der Vergangenheit und den zu erwartenden anhaltenden Wachstumsraten zählt die shaREgion zu den stabilen Wachstumsregionen Deutschlands.

Diese Entwicklungen zeigen sich vor Ort nicht zuletzt in der Flächennachfrage. So nahm die Siedlungs- und Verkehrsfläche sowohl in Bonn als auch in den

Umlandkommunen in den letzten 20 Jahren stetig zu. Reserven für die Ausweisung weiterer Wohn- und Gewerbeflächen wurden dadurch vielerorts aufgebraucht und die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur gerät spürbar an ihre Grenzen.

Aktuell werden in der Region damit einhergehend zunehmende Konkurrenzen um Flächen und deren Nutzungsprofile deutlich. Dabei ist die Ausweisung neuer Siedlungsflächen und damit das Wachstum „nach außen“ für die Region kaum zielführend. Die Ausdehnung des Siedlungsraumes ist oft nicht möglich, ohne die bestehenden Freiraumqualitäten zu gefährden, die nicht zuletzt die Attraktivität der Region und deren Lebensqualität begründen. Gleiches gilt für eine Verdichtung „nach innen“.

Um im Wettbewerb der Regionen erfolgreich und innovativ zu bleiben und dabei die hohe

Lebensqualität in den unterschiedlichen Teilräumen zu erhalten und auszubauen gilt es, auf den bestehenden Erfahrungen und den vielfältig vorhandenen Potenzialen der interkommunalen Kooperation in der shaREgion aufzubauen. Mittels des Sharing-Prinzips soll ein qualitatives Wachstum im bestehenden Siedlungsraum durch intelligentes und interkommunales „Teilen und Tauschen“ ermöglicht werden. Gleichzeitig wird damit ein rein quantitatives und auf lokalem „Inseldenken“ gründendes Flächenwachstum unterbunden. Mithilfe des Austauschs von Daten, Wissen, Interessen sowie der gemeinsamen Entwicklung von instrumentellen Mechanismen bildet die Kooperation innerhalb der shaREgion die operative Stellschraube für den Umgang mit dem Wachstumsdruck einerseits und der Bewahrung und Entwicklung der besonderen (Lebens-) Qualitäten andererseits.

2. HERAUSFORDERUNGEN

Das anhaltende Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, veränderte sozioökonomische Rahmenbedingungen in einer zunehmend individualisierten Gesellschaft und die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels stellen die shaREgion aktuell vor große Herausforderungen. Neben der Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ angemessenem und bezahlbarem Wohnraum ist den Anforderungen einer zunehmend digitalisierten Dienstleistungs-

gesellschaft unter dem Stichwort der „Industrie 4.0“ zu begegnen. Dazu zählen nicht zuletzt innovative Mobilitätskonzepte, um das steigende Verkehrsaufkommen in der wachsenden Region mit einer nachhaltigen, bedarfsgerechten Anpassung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in Einklang zu bringen und sich den wandelnden Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft zu stellen.

2.1 Bevölkerungswachstum und Wohnungsmarktentwicklung

Als südlicher Ausläufer der nordrhein-westfälischen Rheinschiene ist die shaREgion in eine insgesamt wachstumsstarke und dynamische Großregion eingebettet. Hier konzentriert sich der Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern insbesondere auf die Bundesstadt Bonn und die benachbarten Umlandgemeinden in der shaREgion. Eine heterogene Wirtschaftsstruktur mit dynamischen Unternehmen im Dienstleistungssektor, eine vielfältige Forschungs- und Bildungslandschaft, attraktive Freizeit-, Kultur-, und Einzelhandelsangebote sowie die besonderen städtebaulichen und landschaftlichen Qualitäten bilden den Katalysator für die hohe Attraktivität der shaREgion als Wohn- und Arbeitsstandort.

Diese Attraktivität äußert sich im anhaltenden Bevölkerungszuwachs, der zuletzt zwischen 2011 und 2015 allein 3,4 % betrug. Das Bevölkerungswachstum beschränkte

sich dabei nicht nur auf die Bundesstadt Bonn (+3,7 %) sondern erstreckte sich darüber hinaus auch auf die 13 an der shaREgion beteiligten Umlandkommunen im Rhein-Sieg-Kreis (+3,2 %). Im gleichen Zeitraum verzeichnet die shaREgion einen positiven Wanderungssaldo von durchschnittlich 6.019 Personen jährlich. In den letzten Jahren wurde es zunehmend schwieriger, das wirtschaftliche und demografische Wachstum mit ausreichenden Wohnungsbauleistungen zu beantworten. Die Konsequenz ist ein zunehmend angespannter Wohnungsmarkt mit steigenden Kosten für Mieter und Käufer. So stieg die Angebotsmiete in Bonn zwischen 2011 und 2015 durchschnittlich um 10,4 % und auch in den Umlandkommunen stiegen die durchschnittlichen Mieten zwischen 3,8 % (Wachtberg) und 8,0 % (Rheinbach) deutlich an (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Eckwerte des Wohnungsmarktes in der shaREgion

	Bevölkerung		SVP-Beschäftigte		Wanderungssaldo		Baufertigstellungen			Angebotsmieten		
	Stand 2015	Entwicklung 2011-2015	Stand 2015	Entwicklung 2011-2015	jährl. Ø 2000-2010	jährl. Ø 2011-2015	jährl. Ø 2011-'15 pro 1.000 EW	EZFH	MFH	insges.*	Stand 2015	Entwicklung 2011-2015
Bonn	318.809	+3,7%	165.406	+4,3%	+1.862	+2.310	0,6	1,8	3,3		8,61 €/m ²	+10,4%
Umland (Summe)	483.279	+3,2%	124.254	+9,4%	+2.056	+3.708	1,5	1,5	3,4			
Alfter	23.435	+1,9%	2.777	+6,6%	+156	+98	1,3	0,7	2,5		7,21 €/m ²	+5,4%
Bad Honnef	25.654	+4,1%	7.404	+7,1%	+125	+367	2,0	1,4	4,0		7,24 €/m ²	+6,0%
Bornheim	47.636	+2,8%	10.014	+11,8%	+320	+290	1,4	0,9	2,8		7,08 €/m ²	+5,8%
Hennef	46.902	+4,4%	11.403	+12,1%	+328	+452	2,3	2,4	4,9		6,70 €/m ²	+5,5%
Königswinter	40.702	+1,5%	7.559	+4,6%	+212	+217	1,0	0,8	2,1		6,92 €/m ²	+5,0%
Meckenheim	24.357	+3,4%	7.694	+9,4%	-123	+194	2,4	1,8	4,3		6,28 €/m ²	+3,8%
Niederkassel	37.583	+2,9%	5.606	+7,8%	+241	+239	1,7	1,2	2,9		6,94 €/m ²	+6,9%
Rheinbach	27.224	+2,6%	6.204	+8,8%	+204	+223	2,1	1,2	3,8		6,73 €/m ²	+8,0%
Sankt Augustin	55.709	+3,0%	13.704	+0,8%	+9	+389	1,1	2,3	3,7		7,08 €/m ²	+7,8%
Siegburg	41.016	+5,7%	17.327	+5,8%	+244	+490	0,6	2,6	3,5		7,18 €/m ²	+5,9%
Swisttal	18.204	+3,6%	2.266	+5,1%	+20	+148	2,9	0,6	3,8		6,00 €/m ²	+3,4%
Troisdorf	74.400	+2,5%	29.232	+17,5%	+178	+376	1,0	1,5	2,8		6,79 €/m ²	+6,8%
Wachtberg	20.457	+4,3%	3.064	+9,4%	+142	+223	2,8	0,9	4,1		6,79 €/m ²	+3,8%
BonnUmland	802.088	+3,4%	289.660	+6,4%	+3.918	+6.019	1,2	1,7	3,3			
zum Vergleich												
Rhein-Sieg-Kreis (insg.)	596.213	+2,9%	147.562	+9,2%	+2.441	+4.374	1,6	1,4	3,3			
RSK o. BonnUmland	112.934	+1,5%	23.308	+8,4%	+384	+666	1,6	0,6	2,7			
NRW	17.865.516	+1,8%	6.407.112	+6,3%	+17.085	+103.661	1,0	0,9	2,2		6,49 €/m ²	ca. +8%

Quelle: empirica

Der Rhein-Sieg-Kreis hat in Kooperation mit der Kreissparkasse Köln das Forschungs- und Beratungsinstitut empirica mit einer Wohnungsmarktanalyse beauftragt, die auf der Basis prognostischer Datenerhebungen die Neubaubedarfe für die unterschiedlichen Teile des Kreisgebietes enthält.² In der Analyse werden mehrere Szenarien betrachtet, die sowohl die Bandbreite der demografischen Entwicklung als auch Varianten in der räumlichen Verteilung des Wohnungs-

neubaus abbilden. Deutlich wird dabei in sämtlichen Szenarien, dass die Region im Verhältnis zu den Wohnungsbauleistungen der Vergangenheit eine zusätzliche kurzfristige Belegung des Neubaus benötigt. Dies gilt insbesondere für die Zeit bis zum Jahr 2020. Doch auch in der mittelfristigen Perspektive bis zum Jahr 2030 sei die Bautätigkeit laut der Analyse auf einem hohen Niveau zu verstetigen.

² empirica Forschung Beratung (2016): Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Rhein-Sieg-Kreis. Bonn.

Besondere Herausforderungen für die Anpassung des **Wohnungsangebotes** sind:

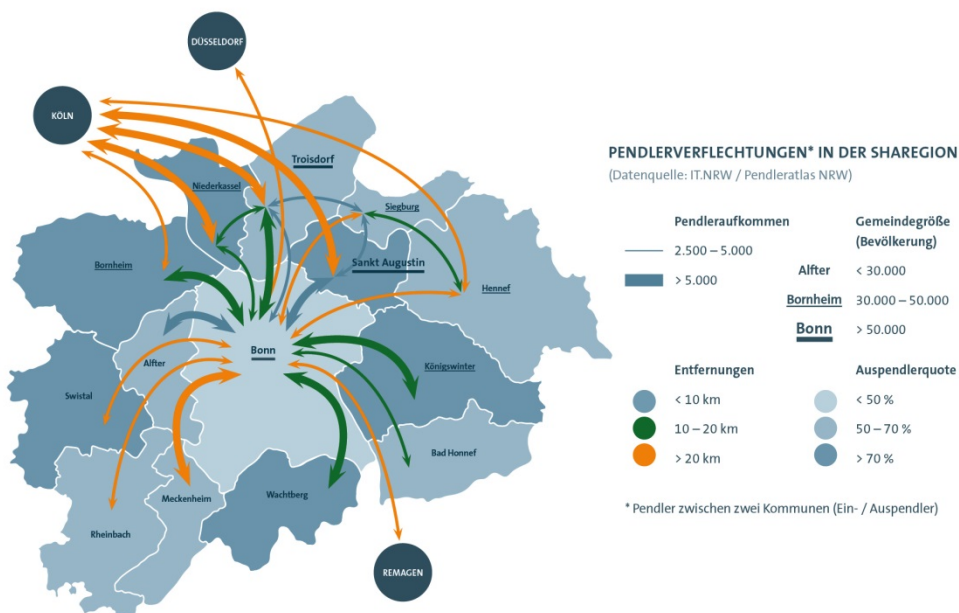
- eine verbesserte Grundstücksverfügbarkeit zur Bereitstellung von Grundstücken und Wohnbauland zur Erhöhung der Wohnungsbauintensität.
- die Versorgung von Haushalten mit Zugangsproblemen zum Wohnungsmarkt aufgrund steigender Wohnkosten und einer abnehmenden Zahl von belegungsgebundenen Wohneinheiten.
- die Einbettung der Wohnungsbaupolitik in eine Regionalstrategie mit dem Ziel der Sicherung und Weiterentwicklung städtebaulicher, landschafts- und naturräumlicher Qualitäten sowie die integrierte Verknüpfung mit der Entwicklung der sozialen und technischen Infrastruktur.

2.2 Verkehrsentwicklung und Mobilitätsbedarf

Bei einem prognostizierten Wachstum der Bevölkerung um 60.000 bis 70.000 Einwohner bis 2030 steigen die täglich zurückgelegten (Pendler-) Wege in der Region um ca. 200.000 bis 240.000 auf dann voraussichtlich drei Millionen. Bereits heute sind in

der shaREgion ein hohes, vornehmlich auf die Bundesstadt Bonn ausgerichtetes intra-regionales Pendleraufkommen sowie überregionale Pendlerverflechtungen in die Großräume Köln und Düsseldorf festzustellen (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Pendlerverflechtungen in der shaREgion



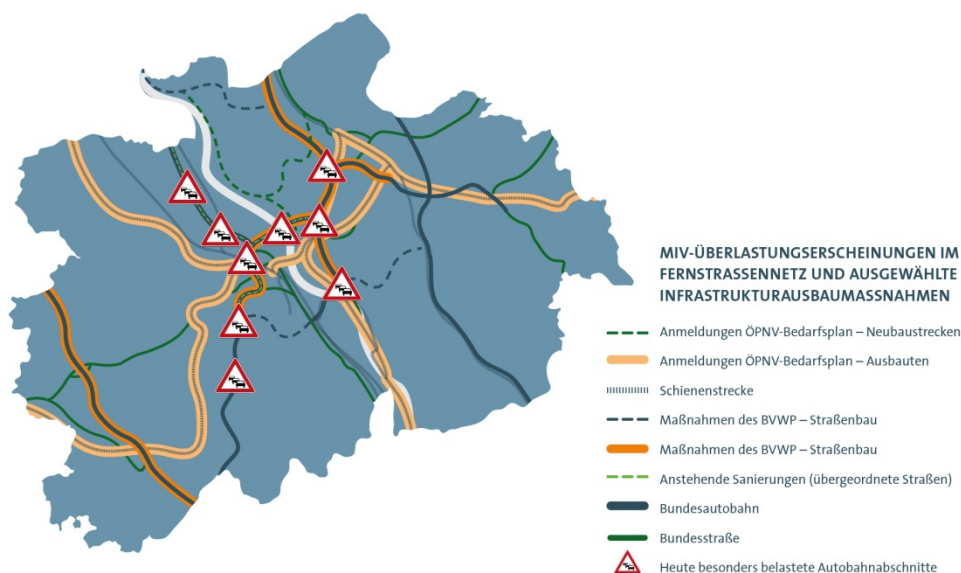
Quelle: IT NRW 2015/2016, Stichtag 30.06.2014, Graphik: Eigene Darstellung

Gleichzeitig wirken sich die zunehmende Pluralisierung der Lebensstile und der fortschreitende demografische Wandel auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus. So ist künftig nicht nur einem wachsenden Mobilitätsbedürfnis in der Region Rechnung zu tragen, ÖPNV-Angebote und die Verkehrsinfrastruktur müssen auch einem vielfältigen intermodalen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gerecht werden. Zusätzlich zum intraregionalen (Pendler-) Verkehrsaufkommen muss die regionale Verkehrsinfrastruktur den steigenden straßen- und schienengebundenen Fernverkehr bewältigen. Dies stellt die Region bereits heute vor große Herausforderungen.

Hinzu kommen die in den kommenden Jahren in der gesamten shaREgion anstehenden,

zahlreichen Großbaustellen. Diese betreffen sowohl die Straßen- als auch die Schieneninfrastruktur und verschärfen die bereits heute insbesondere während der Hauptverkehrszeit angespannte Lage weiter. Bei der überörtlichen Straßeninfrastruktur reicht das Spektrum von kurz-, mittel- bis zu langfristigen Maßnahmen. Neben Engpassbeseitigungen bzw. Erweiterungen (bspw. A 59 und A 565) sind dringend erforderliche Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten (bspw. Rheinbrücke Bonn-Nord) bereits terminiert. Zudem steht ab ca. 2020 als bedeutende Maßnahme der Ersatzneubau des sog. „Tausendfüßlers“ (A 565) an. In Bezug auf den Schienenverkehr werden ebenfalls zahlreiche Ertüchtigungs- und Ausbaumaßnahmen erfolgen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: MIV-Überlastungserscheinungen im Fernstraßennetz und ausgewählte Infrastrukturausbaumaßnahmen



Besondere Herausforderungen für die Sicherstellung und die konstruktive Entwicklung der **Mobilität** in der shaREgion sind:

- eine zunehmende Verkehrsbelastung durch das zu erwartende Bevölkerungswachstum.
- Änderungen im individuellen Verkehrsverhalten der Bevölkerung und deren gezielte Begleitung hin zu einer bewussteren Verkehrsmittelwahl.
- die geplanten Baumaßnahmen bei der Verkehrsinfrastruktur und deren unmittelbare Katalysatorwirkung auf die Überlastungserscheinungen.

2.3 Gewerbeflächenknappheit und Digitalisierung von Wirtschaft und Arbeit

Aktuell ist in der Region – nicht zuletzt aufgrund des anhaltenden wirtschaftlichen Wachstums – einer akuten Gewerbeflächenknappheit zu begegnen. Einem zu erwartenden mittleren Bedarf von ca. 324 ha neuer Gewerbeflächen im Rhein-Sieg-Kreis bis zum Jahr 2035 stehen nur bedingt Flächenpotenziale gegenüber, die zudem räumlich stark ungleich verteilt sind.³ Auf dem Gebiet der Bundesstadt Bonn stehen derzeit ca. 21 ha Gewerbeflächen in öffentlicher Hand zur Verfügung. Bei einem mittleren Umsatzvolumen von 3,8 ha – 4,4 ha jährlich ist eine nahezu vollständige Erschöpfung der zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen innerhalb der kommenden zehn Jahre zu erwarten.⁴

Die Flächenknappheit ergibt sich zum einen durch die anhaltende Standortsuche neuer Wirtschaftsbetriebe, zum anderen durch gezielte Ausbau- und Erweiterungswünsche seitens in der Region ansässiger Unternehmen. Da letzteren nicht in jedem Fall am bestehenden Standort zufriedenstellend entsprochen werden kann, besteht die Herausforderung, die Wirtschaftsbetriebe auch bei Standortverlagerungen innerhalb der Region zu halten und neuen Wirtschafts- und Gewerbebetrieben attraktive Standorte anbieten zu können. Dies kann aufgrund der jeweiligen Flächenverfügbarkeiten nur mit Hilfe einer intensiven Kooperation und eines wirkungsvollen Lasten-Nutzen-Ausgleichs innerhalb der shaREgion erfolgen.

Eine weitere Herausforderung liegt in der fortschreitenden digitalen Evolution in wissensintensiven Dienstleistungs- und Industrieunternehmen. Diese führt zu veränderten Arbeitsaktivitäten und neuen Anforderungen an die Ausstattung und Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen. Berufliche Aktivitäten werden zunehmend von zu

³ unveröffentlichter Entwurf des „Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises 2035“ der Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

⁴ Bundesstadt Bonn, Amt für Wirtschaftsförderung (2015) „Nachfragesituation und Perspektiven zur Gewerbeflächenentwicklung in Bonn. Unveröffentlichte Fortschreibung des Berichtes zur ‚Gewerbeflächenentwicklung in Bonn - Bestandsanalyse und Ausblick‘ vom Juli 2011.“

Hause aus wahrgenommen. Funktionale Grenzen zwischen heutigen Wohnquartieren und Gewerbeflächen verwischen, da die Wohn- und Arbeitsfunktion in „digitalen Quartieren“ räumlich zusammenfallen (vgl. Abbildung 4).

rücksichtigung wegen des Datenmangels noch wenig bekannt ist. Namen wie „Quartiere 4.0“, „digitale Stadtteile“ oder „Urban Production Hot Spots“ treten als Schlagworte für Zukunftstrends bereits heute auffällig zutage (vgl. Abbildung 5).

Es entstehen neue Durchmischungen in der Raumnutzung, über deren planerische Be-

Abbildung 4: Aktuelle Flächennutzungsstruktur

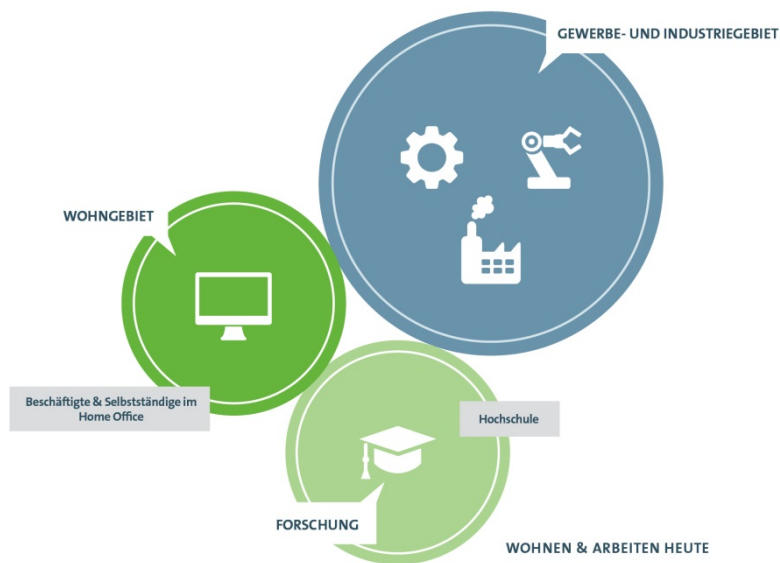
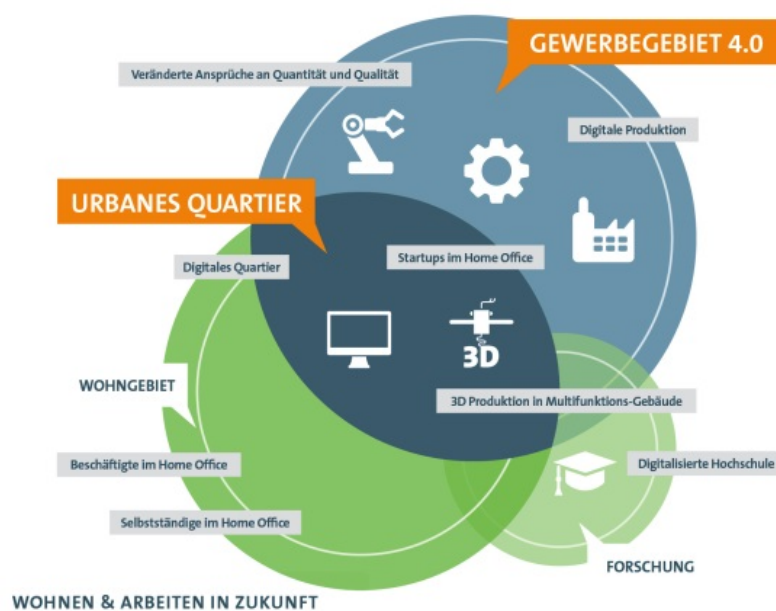


Abbildung 5: Zukünftige Flächennutzungsstruktur



Darüber hinaus müssen die qualitativen Anforderungen der „Industrie 4.0“ bei der Entwicklung bestehender und künftiger Arbeitsumwelten Berücksichtigung finden. Zeichnen sich klassische Industriegebiete durch klare Planungs- und Nutzungsaspekte sowie eine funktionale Trennung vom Wohnen aus, kennzeichnen Gebiete der digitalen „Industrie 4.0“ ein hoher Besatz an emissionsarmer Kleinserien-Produktion in unmittelbarer Nähe zur Wohnfunktion sowie

die bevorzugte Nutzung reversibler Multifunktionsgebäude. Diese Anforderungen digital vernetzter Wirtschaftstätigkeiten an die technische Infrastruktur, die Anbindung an überregional bedeutsame Verkehrsknotenpunkte, die bedarfsgerechte Ausweisung von Flächen und des Zuschnitts von Räumlichkeiten gilt es bei der Entwicklung neuer digitaler Gewerbe- und Industriegebiete zu berücksichtigen.

Als besondere Herausforderungen für die **Wettbewerbsfähigkeit** der Region zeigen sich zusammenfassend:

- die akute Flächenknappheit für die Neuausweisung und Erweiterung von Gewerbeflächen.
- veränderte Arbeitsaktivitäten aufgrund der digitalen Evolution und damit einhergehende Nutzungsmischungen innerhalb der Quartiere.
- die qualitativen Anforderungen der „Industrie 4.0“ hinsichtlich der digitalen Infrastruktur und reversibler bzw. modular anpassbarer Bau- und Nutzungsstrukturen.

2.4 Flächenbedarf und Flächenentwicklung: Konkurrenzen und Konflikte

Die dargelegten Herausforderungen durch ein anhaltendes Bevölkerungswachstum, wachsende und sich dabei gleichzeitig verändernde Mobilitätsbedürfnisse sowie die Flächenknappheit und die fortschreitende Digitalisierung wirtschaftlicher Tätigkeiten führen bereits heute zu einem Ungleichgewicht zwischen Flächenbedarf und Flächenreserven in den einzelnen Teilräumen. Diese werden in Zukunft zu einer weiteren Verknappung der Flächenverfügbarkeit in der shaREgion führen und Konkurrenzen und Konflikte um verfügbare und aktivierbare Flächen verschärfen.

Kommunale Bedarfe an Siedlungs-, Verkehrs- und Gewerbeflächen können in einigen Kommunen – wenn überhaupt – nur noch auf Kosten von landschaftlich wertvollen und für die Naherholung und Landwirtschaft wichtigen Freiräumen gedeckt werden. Um Wachstumsimpulse nicht zu ersticken und eine weiterhin positive wirtschaftliche und wohnungspolitische Entwicklung der shaREgion zu ermöglichen, ohne die in der Region vorhandene Lebensqualität zu vermindern, sind die Bundesstadt Bonn sowie die 13 Umlandkommunen und der Rhein-Sieg-Kreis auf regionale Lösungen nach dem Prinzip des „Teilens und Tauschens“ angewiesen.

Folgende Herausforderungen ergeben sich durch die zunehmende **Flächenknappheit** in der wachsenden shaREgion:

- Frühzeitige Identifizierung von (potenziellen) Nutzungskonflikten.
- Lösungsorientierte Bearbeitung entstehender Konkurrenzen und Konflikte.
- Innovatives Ausgleichsmanagement und kooperative Aktivierung sowie qualitative Transformation von Flächenpotenzialen für Wohnen und Gewerbe unter Erhalt und Entwicklung der naturräumlichen Qualitäten in den Teilräumen.

3. RESSOURCEN UND HÜRDEN

Bei der künftigen Gestaltung der shaREgion können die Akteure auf vielfältige Ressourcen zurückgreifen. Die endogenen Stärken der Region in Form von vorhandenem Vertrauenskapital, entstanden durch langjährige Erfahrungen in der Zusammenarbeit, eine zukunftsweisende Wirt-

schaftsstruktur sowie ein dichtes Verkehrsnetz sind gute Voraussetzungen für die weiterhin positive Entwicklung der Region. Bestehende Hürden, wie Lücken im Mobilitätsangebot und das noch geringe Wissen über Aspekte der „Industrie 4.0“ gilt es zu erkennen und zu überwinden.

3.1 Langjährige Kooperationserfahrungen in der Region

Die Zusammenarbeit in der shaREgion ist Teil der mittlerweile über 25-jährigen interkommunalen Zusammenarbeit im Regionalen Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak), der sich bereits seit Beginn der 90er Jahre mit strukturpolitischen Themen der länderübergreifenden interkommunalen Zusammenarbeit in der Großstadtregion Bonn befasst. Die Zusammenarbeit im :rak orientiert sich am Prinzip der „konzertierten Eigenständigkeit“.

Bisherige Meilensteine der interkommunalen Zusammenarbeit bilden unter anderem:

- Die „Impulsauszeichnung 2000 – Vorbildlicher Wohnungsbau in der Region“,
- Das Modellprojekt „Regionale Budgetierung in der Wohnungsbauförderung“,
- Das Regionale Einzelhandels- und Zentrenkonzept (:rezk) mit einem regional vereinbarten Verfahren zur Abstimmung großflächiger Einzelhandelsvorhaben,

- Das „Regionale Handlungskonzept Wohnen 2020“ und die damit verbundene Umsetzungsstrategie,
- Das neue Leitbild für die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler.

Auf Grundlage dieser und ähnlicher Projekte ist die Zusammenarbeit heute nicht nur etabliert, sondern zugleich eng und vertrauensvoll. Die bereits langjährige Kooperation in der shaREgion und die positiven Erfahrungen mit der Zusammenarbeit im :rak bildeten zwischen den beteiligten Akteuren ein grundlegendes Vertrauenskapital aus, welches für die künftige Weiterentwicklung der kooperativen Zusammenarbeit förderlich ist.

Darüber hinaus sind die Kommunen der shaREgion Teil des räumlich weiter gefassten, auf regionalentwicklungspolitische Themen ausgerichteten Region Köln/Bonn e. V. sowie des kürzlich gegründeten Metropolregion Rheinland e. V.

3.2 Vielfältiges Mobilitätsangebot mit Engpässen

Um den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden, existiert bereits heute ein ausdifferenziertes Mobilitätsangebot in der shaREgion. Dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Verkehr (ÖV) steht ein dichtes Netz an Fernstraßen und Schienenwegen zur Verfügung, was eine gute intraregionale Erreichbarkeit gewährleistet. Mit den Bundesautobahnen 3 und 61, den Fernverkehrsbahnhöfen Bonn Hbf. und Siegburg/Bonn sowie dem Flughafen Köln/Bonn ist die Region an wichtige europäische Fernverkehrsrouten angeschlossen.

Das schienengebundene ÖPNV-Angebot in der Region ist insbesondere in der Kernstadt Bonn gut ausgebaut. Vorhandene Stadtbahn- und S-Bahnverbindungen in die Region sowie nach Köln sichern die Mobilität im engeren Verflechtungsbereich. Mit dem punktuellen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (S13 neu, RE/RB Haltepunkt Bonn, UN Campus) wird die Kapazität des schienengebundenen ÖPNV bereits heute fortlaufend weiterentwickelt und die Teilräume besser an die Bundesstadt Bonn angeschlossen. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch ein zum Teil gutes Angebot im Busverkehr mit einer differenzierten Bedienung.

Aktuell werden innovative Mobilitätsformen höchst dynamisch erprobt und eingesetzt,

insbesondere mit dem Ziel der Förderung des Radverkehrs (bspw. Fahrradparkhaus Bad Godesberg, Freies Lastenrad Siegburg, Projekt „Mitten im Leben“, Mitfahrzentrale Bornheim, geplante Radpendlerroute Bonn-Alfter-Bornheim, Mobilstationen Sankt Augustin-Zentrum, Förderung des Erwerbs von Pedelec-Rädern). Darüber hinaus fördert Bonn E-Mobilität durch die Bereitstellung entsprechender kostenloser Parkplätze im Stadtgebiet, obgleich das Netz von Tankstellen für E-Mobile in der Region zurzeit noch eine geringe Dichte aufweist.

Doch erschweren auch Hindernisse die Gewährleistung einer bedarfsgerechten Mobilität in der Region. Die Verbindungen der rechtsrheinischen und linksrheinischen Teilräume bilden bereits heute Nadelöhre in der Verkehrsinfrastruktur. Ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist vielerorts jedoch nur auf Kosten konkurrierender Flächennutzungen zu realisieren und unter dem Aspekt der Erhaltung der Lebensqualität nur maßvoll realisierbar. Die Kommunen der shaREgion sind zudem geprägt durch eine unterschiedliche Siedlungsmorphologie. Neben städtisch verdichteten Kommunen finden sich eher ländlich geprägte, geringer verdichtete Flächenkommunen. Diese Disparitäten erschweren teilweise den reibungslosen Betrieb flächendeckender Mobilitätsangebote im öffentlichen Verkehr.

3.3 Zukunftsweisende Wirtschaftsstruktur vs. Wissensbedarf über die „Industrie 4.0“

Die Wirtschaftsstruktur in der shaREgion ist geprägt von einem sehr hohen Anteil wissensintensiver Dienstleistungen. Bonn hat bundesweit die stärkste Gründungsintensität in freien Berufen. Neben multinationalen Unternehmen der Informations- und Kommunikationsbranche (IuK) finden sich in der Region Wissens- und Wissenschaftsstandorte mit Chancen zur Marken- und Imagebildung. Die vorhandene Unternehmensstruktur, geprägt durch multinationale Konzerne der IuK-Branche und einem hohen Anteil dynamischer Unternehmen im Dienstleistungssektor sowie eine differenzierte Forschungs- und Bildungslandschaft bilden eine solide Grundlage für die weiterhin positive Entwicklung wirtschaftlicher Aktivitäten in der Region.

Digitale Quartiere und eine Konzentration digital vernetzter Klein- und Kleinstbetriebe an Wohnstandorten existieren bereits heute. Mit den tradierten planerischen Instrumen-

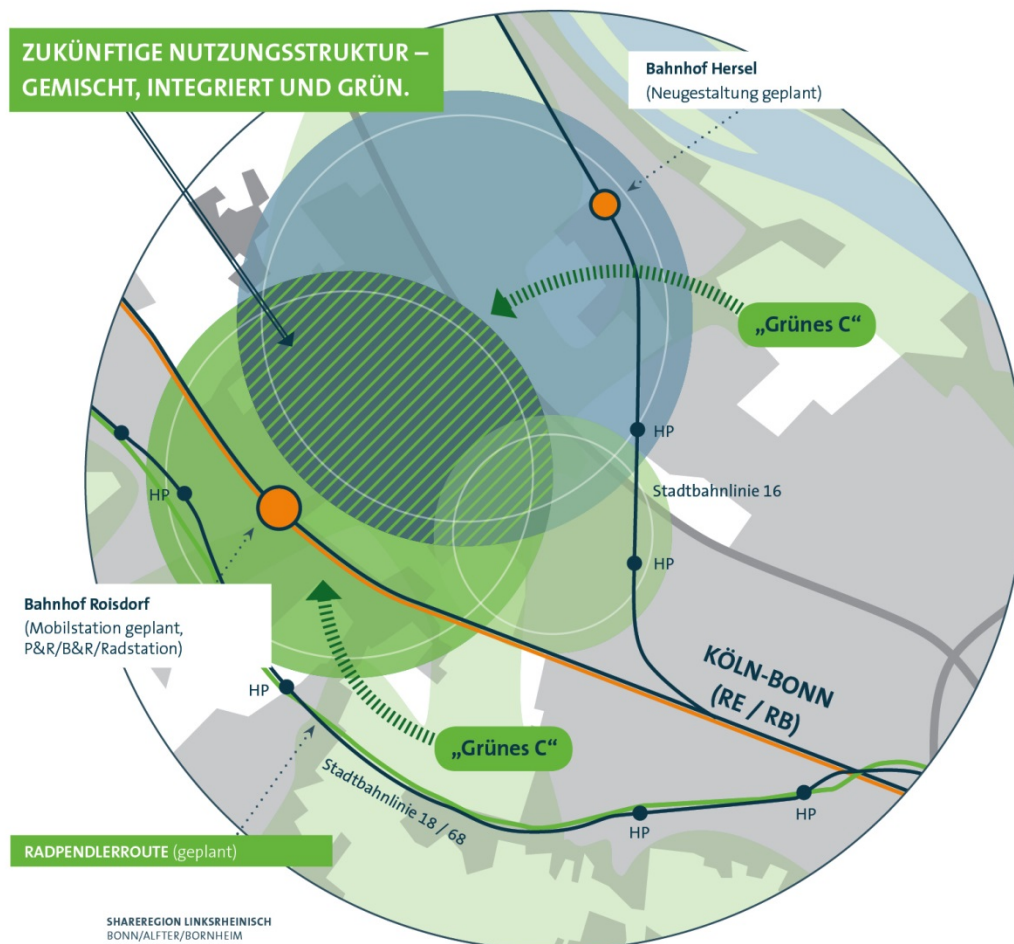
ten können diese Quartiere allerdings weder adäquat identifiziert noch berücksichtigt werden. Durchgängige Stadt-Umland-Daten, Analysemethoden und Analysewerkzeuge für „Gewerbeflächen 4.0“ fehlen in der shaREgion bisher. Zwar existieren bereits Daten über Standorte, Bedürfnisse und Anforderungen der „Industrie 4.0“ in den kommunalen und regionalen Verwaltungs- und Wirtschaftsförderungseinrichtungen, aufgrund der noch nicht hinreichenden (technischen) Verknüpfung und Zugänglichkeit der Daten ist eine enge operative Verzahnung von Planungs- und Wirtschaftsförderungsinstrumenten jedoch noch nicht vorhanden. Die Integration der Dateninseln und die damit einhergehende Generierung neuen regionalen Wissens ist aber erforderlich, um die Bedürfnisse und Anforderungen der „Industrie 4.0“ in der künftigen Flächenentwicklung und dem bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur berücksichtigen zu können.

3.4 Ressourcen und Hürden in ausgewählten Lupenräumen

Die vorhandenen Ressourcen und Potenziale in der shaREgion können in den beiden

exemplarisch ausgewählten Lupenräumen „veranschaulicht werden.

Abbildung 6: Lupenraum „shaREgion.linksrheinisch“



Lupenraum „shaREgion.linksrheinisch“

Der Lupenraum „shaREgion.linksrheinisch“ (vgl. Abbildung 6) erstreckt sich nordwestlich der Bonner Innenstadt über die Gemeinde Alfter bis nach Bornheim zwischen Ville und Rhein. Dieses kommunale Dreieck zeichnet sich durch seine Lage zwischen den Kernstädten Bonn und Köln aus. Enge funktionale Verflechtungen zwischen Gewerbe-, Wohn- und Freiraumentwicklung prägen die

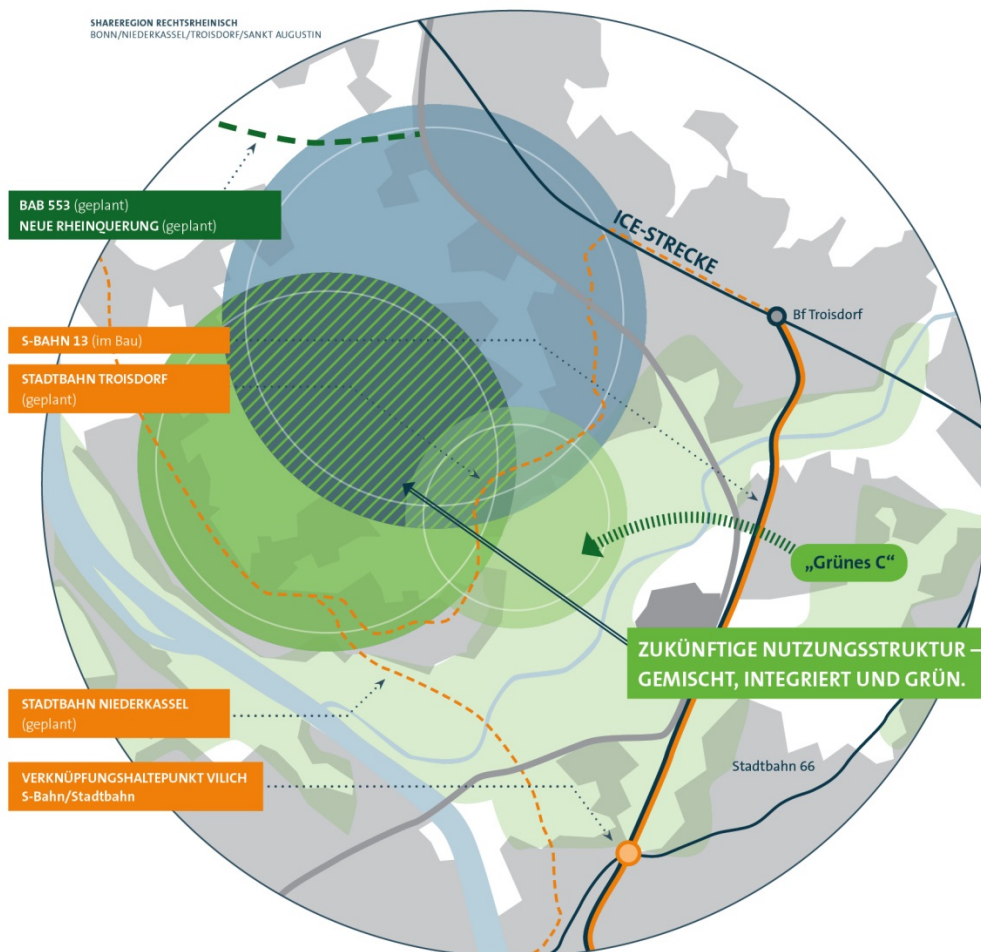
vorhandene Siedlungsstruktur. Bereits in der Vergangenheit haben die drei Kommunen die Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung sowie die Freiraumgestaltung in diesem Raum interkommunal abgestimmt. Neben bedingt vorhandenen Flächenreserven für Gewerbe und Wohnen sind in diesem Gebiet auch qualitativ hochwertige Naturräume wie das „Grüne C“ vorhanden.

shaREgion

Mit der Alanus-Hochschule sind zudem wissenschaftliche Einrichtungen vorhanden. Die verkehrliche Erschließung ist durch die Anbindung an das Fernstraßennetz sowie Haltepunkte an drei regional bedeutsamen Bahnstrecken bereits heute sowohl nach Bonn als auch nach Köln hervorragend. Die Kommunen planen zudem eine Radpendlerroute ausgehend von der Stadt Bornheim bis zum Bonner Hauptbahnhof mitsamt Mobilstationen und streben künftig die weitere Entwicklung von Gewerbeflächen

an. Bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung sind die in Spitzenzeiten bereits heute stark ausgelasteten schienengebundenen ÖPNV-Angebote zu berücksichtigen und etwa durch eine dichtere Taktung anzupassen. Auch muss auf den Erhalt der vorhandenen naturräumlichen Qualitäten geachtet werden. Nicht zuletzt ist eine Weiterentwicklung des „Grünen C“ im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes „Grüne Infrastruktur“ in Vorbereitung.

Abbildung 7: Lupenraum „shaREgion.rechtsrheinisch“



Lupenraum „shaREgion.rechtsrheinisch“

Der Lupenraum „shaREgion.rechtsrheinisch“ (vgl. Abbildung 7) erstreckt sich von Bonn ausgehend über das Gebiet der Städte Troisdorf, Niederkassel und Sankt Augustin und grenzt im Norden an die Stadt Köln. Neben einer industriell und gewerblich geprägten Lage um Lülldorf kennzeichnen das Gebiet im Wesentlichen Siedlungsbe- reiche entlang des Rheins sowie in Richtung Troisdorf-Stadtmitte/Sankt-Augustin. Im geographischen Zentrum des Lupenraumes dominieren weitläufige und landwirtschaft- lich hochwertige Freiräume um mittlerweile geflutete Kiesgruben. Durch den geplanten Bau einer zusätzlichen Rheinquerung für den

MIV und den ÖPNV bei Lülldorf und der damit einhergehenden Verlängerung der Stadtbahnlinie 17 von Köln über Niederkassel nach Bonn sowie einem Abzweig zum Bahnhof Troisdorf könnten im Lupenraum „shaREgion.rechtsrheinisch“ neue Flächen- potenziale in integrierter Lage für die Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbe- flächen zwischen den Großstädten Bonn und Köln erschlossen werden. Bei der Er- schließung besteht eine besondere Heraus- forderung darin, die naturräumlichen Quali- täten im Zentrum des Raumes zu bewahren und weiterzuentwickeln.

4. shaREgion – INTERKOMMUNALES AUSGLEICHSMANAGEMENT: KURZFRISTIGE MAßNAHMEN

Die Bearbeitung aktueller und künftiger Herausforderungen in der shaREgion erfordert eine stetige Weiterentwicklung der bisherigen interkommunalen Zusammenarbeit. Unter dem Motto „Regionales Denken und Handeln für regionale Prozesse“ gilt es, die bereits bestehenden Ansätze der interkommunalen Kooperation zu verstetigen und getreu dem Handlungsprinzip des „Teilens und Tauschens“ zu einem stärker verbindlichen interkommunalen Ausgleichs-

management weiterzuentwickeln. Dadurch wird ein qualitatives Wachstum innerhalb des Siedlungsraum-Bestandes durch den intelligenten interkommunalen Ausgleich der regionalen Lasten und Potenziale bei gleichzeitiger Bewahrung und Entwicklung der Lebensqualität gewährleistet. Geteilt und getauscht werden – kurzfristig – vor allem Daten, Wissen und Flächen und – mittelfristig – auch Finanzmittel.

4.1 Regionalmonitoring

Das geplante Regionalmonitoring – im Gegensatz zum Regionalen Wissenspool (weitgehend) raumbunden – konzentriert sich insbesondere auf das Thema Wohnbaulandpotenziale und Wohnbaulandmobilisierung.

So wird laufend nachgehalten,

- welche Flächenpotenziale besonders gut vom Markt aufgenommen werden,
- über welche Wohnbauflächenreserven die Region jeweils verfügt,
- welche Flächenpotenziale für welche Wohnbausegmente geeignet sind,
- in welchen Zeitfristen sie (in Kenntnis spezifischer Hemmnisse) realistischerweise mobilisiert werden können.

Für den Aufbau dieses Wohnbauflächenmonitorings ist zunächst eine umfassende Ersterfassung und vor allem Erstbewertung (Eignung, Realisierungswahrscheinlichkeit, Realisierungshorizont) erforderlich. Die Ab-

läufe sind dabei soweit zu standardisieren und zu automatisieren, dass im laufenden Betrieb nur ein minimaler Aufwand entsteht. Zugleich ersetzt die gemeinsame Datenhaltung die dezentrale und in der Summe viel aufwändigere Datenhaltung in den einzelnen Gemeinden. Neben den Wohnbauflächen wird das Monitoring daher auch um weitere „Gegenstände“ des „Teilens und Tauschens“ ergänzt:

- tatsächliche Flächennutzung (insb. Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe und Freiraum); das Monitoring dient hier zugleich als Frühwarnsystem für sich abzeichnende Nutzungskonkurrenzen,
- soziale Infrastruktur (insb. kommunal getragene Einrichtungen der Daseinsvorsorge, wie etwa Schulen oder Kitas),
- Verkehrsinfrastruktur (insb. Anbindung von Siedlungsflächen an das regionale Straßen- und Schienennetz, Anbindung

- an die regional bedeutsamen Radpenderrouten und die Potenziale intermodaler Konnektivität im Sinne „intermodaler Mobilstationen“),
- (kommunale) Flächenbedarfe (differenziert nach kommunal und regional generierten Bedarfen im Sinne von „Überschwappereffekten“),
 - Qualitäten und qualitative Potenziale der zu sichernden und zu entwickelnden Flächen,
 - Qualitative Wohnungsnachfrage (Welches Wohnungsmarktsegment wird von welcher Zielgruppe in welchen Teilräumen in welchem Maß zukünftig nachgefragt? Welche Auswirkungen haben demografische Entwicklungen auf das Wohnungsangebot?),
 - Flächenpotenziale unter Berücksichtigung der,
 - Eignung (bspw. Größe im Zusammenhang mit der vorgesehenen Nutzung, vorhandene soziale und technische Infrastruktur einschließlich leistungsfähigem Internet),
 - Planerischen Restriktionen (insb. Belange des Umwelt-, Natur- und Immissionsschutzes),
 - Marktgängigkeit, Verfügbarkeit und Mobilisierungschancen,
 - Folgekosten (insb. am Bedarf orientierte soziale und technische Infrastruktur),
 - (Nachhaltigen) Innenentwicklungspotenzialen,
 - möglichen Nutzungskonflikte.

Ziel des Regionalmonitorings ist es, eine belastbare und zeitnah interkommunal abgestimmte Grundlage zur Diskussion, Ableitung und Nachsteuerung einer arbeitsteiligen Wohnungsbaupolitik in der shaREgion zu generieren, was ebenfalls den sozialen Wohnungsbau mit einbezieht. Konkret geht es um die Identifizierung, Bewertung und Priorisierung von geeigneten Flächen für eine durch qualitative Gesichtspunkte geprägte Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung – in Zeiten des Wachstums, aber auch für (mögliche und im weiteren Verflechtungsraum bereits beobachtbare) Zeiten der Stagnation oder rückläufiger Bevölkerung. Essentiell ist darüber hinaus auch die fortlaufende Beobachtung der tatsächlichen Flächenentwicklung und Bautätigkeit. Damit dient es ebenso als Entscheidungshilfesystem, um eine bedarfsgerechte Flächenentwicklung in der shaREgion gewährleisten zu können.

Das Regionalmonitoring ist so angelegt, dass es ohne weiteres vom engeren Verflechtungsraum der shaREgion auf den weiteren Verflechtungsraum des *:rak* übertragen und erweitert werden kann. Es ist darüber hinaus so angelegt, dass künftigen Herausforderungen unter veränderten Rahmenbedingungen konstruktiv begegnet werden kann. So ist es etwa als Entscheidungshilfesystem in etwaigen Konsolidierungsphasen geeignet: Ausbaupotenziale werden dann durch Erhaltungs- und Rückbaupotenziale ersetzt.

4.2 Regionaler Wissenspool „Industrie 4.0“

Die zweite Säule für eine zukunftsweisende Stadt- und Regionalentwicklung ist die Erfassung und Mobilisierung von räumlich (weitgehend) ungebundenen Ressourcen und Bedarfen. Unter dem Begriff „Industrie 4.0“ geht es um den Aufbau eines – wiederum interkommunal abgestimmten und harmonisierten – Regionalen Wissenspools. Durch das Verknüpfen und Teilen bereits vorhandenen Wissens der Wirtschaftsförderungs-, Wohnungsbau- und Verwaltungseinrichtungen auf kommunaler und regionaler Ebene entsteht neues regionales Wissen, welches den relevanten Akteuren der Wirtschaft zugänglich gemacht wird. Die handlungsleitende Maxime des „Teilens und Tauschens“ wird über den Regionalen Wissenspool zu einer wertvollen

Basis für eine an den Anforderungen und Bedürfnissen der an der „Industrie 4.0“ orientierten (inter-) kommunalen Planung.

Neben den Anforderungen der „Industrie 4.0“ an digitale Gewerbegebiete können so auch die Anforderungen von Solo-selbstständigen und in Wohngebieten ansässigen emissionsarmen Klein- und Kleinstbetrieben an die Merkmale und Ausstattungen digitaler Quartiere analysiert und in der (inter-) kommunalen Planung berücksichtigt werden. Dies gilt neben der Flächenentwicklung insbesondere auch für eine bedarfsgerechte Entwicklung von Mobilitätsangeboten. Insofern wird die neue Gebietskategorie der urbanen Gebiete konzeptionell zu digitalen Quartieren weiterentwickelt.

4.3 Interkommunales Siedlungsentwicklungskonzept

Das Regionalmonitoring und der Regionale Wissenspool bilden die (Daten-)Grundlage für eine zukunftsweisende Stadt- und Regionalentwicklung in der shaREgion. Maßstab für die (qualitative) Bewertung und Priorisierung von Nutzungs- und Entwicklungsschwerpunkten ist das Interkommunale Siedlungsentwicklungskonzept im Sinne einer interkommunal abgestimmten Leitvorstellung für die Siedlungsentwicklung in der shaREgion und perspektivisch der gesamten :rak-Region.

Auf Grundlage der gemeinsamen Vorstellung dessen, *wie* sich die Region entwickeln soll, erfolgt die Entscheidung, *wo*

diese Entwicklung räumlich verortet wird und welchen Anforderungen gerecht zu werden ist. Insbesondere die Wechselwirkungen zwischen Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung auf der einen Seite und die veränderten Anforderungen und Chancen im Rahmen der Digitalisierung auf der anderen Seite tragen zu einer integrierten und zukunftsweisenden Entwicklung bei. Auf Grundlage der herangezogenen Informationen werden konsensorientiert räumliche Schwerpunkte für die konzentrierte und vorrangige Entwicklung regional bedeutsamer Siedlungs- und Gewerbeflächen festgelegt. Im Sinne eines Flächenrankings werden die identifizierten

Flächen hinsichtlich des vorrangigen Entwicklungserfordernisses priorisiert. Zusätzlich werden in jeweils gesonderten Fachbeiträgen für Wohnen und Gewerbe die quantitativen und qualitativen Ziele für den Wohnungsbau und die Gewerbeflächenentwicklung nach Segmenten und Teilräumen festgelegt.

Die Erarbeitung des Interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzepts wird eingebettet in einen intensiven Dialogprozess zwischen den beteiligten Kommunen. Dies umfasst die jeweils zuständigen Fachplanungen, die Regionalplanung (im Rahmen des laufenden Aufstellungsverfahrens) ebenso wie die politische Ebene. Zugleich wird eine Verzahnung mit dem von der Region Köln/Bonn e. V. erarbeiteten Agglomerationskonzept angestrebt. Die hier definierten Maßnahmen fließen in die Erarbeitung des Interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzeptes ein und konkretisieren es.

Und auch wenn die shaREgion gegenwärtig vor der Aufgabe steht, Wachstum zu steuern, ist das Interkommunale Siedlungsentwicklungskonzept ebenso geeignet, Stabilisierung und Rückbau interkommunal zu steuern. Insofern versteht sich die Zusammenarbeit in der shaREgion auch als mittel- bis langfristig – und nicht nur kurzfristig – tragfähig. Bereits die angestrebte Ausdehnung der Kooperation – als „nächster Schritt“ – auf den östlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises und den Kreis Ahrweiler verdeutlicht das Erfordernis, dass ein

nachhaltiges und tragfähiges Interkommunales Ausgleichsmanagement nicht nur Wachstumsmanagement sein kann.

Hinsichtlich der weiteren Siedlungsentwicklung sind – aufeinander aufbauend – verschiedene Stufen der Verbindlichkeit vorgesehen: Das Interkommunale Siedlungsentwicklungskonzept wird als regionalplanerischer Fachbeitrag im Rahmen der Neuaufstellung/Fortschreibung des Regionalplans Köln eingereicht. Die im Landesentwicklungsplan definierten Instrumente (insb. Flächentausch, Flächenumwidmung) stellen sicher, dass die priorisierten Flächen ihrer vorgesehenen Nutzung entsprechend planerisch entwickelt werden können.

Die an der shaREgion beteiligten Kommunen können – das zeigen Beispiele aus anderen Teilräumen – aufbauend darauf in einem raumordnerischen Vertrag regeln,

- dass das Interkommunale Siedlungsentwicklungskonzept als gemeinsames Entwicklungskonzept zur Harmonisierung der Siedlungsentwicklung verbindlich wird,
- die Entwicklung der als vorrangig festgelegten Flächen gegenseitig „versichert“ wird,
- Flächen für die mittelfristige Entwicklung freigehalten werden („Bevorratung“),
- welche Kompensationsmaßnahmen – für die genannte „Versicherung“ und die Bevorratung – erfolgen.

4.4 Regionale Mobilitätsstrategie/Strategieplan Mobilität

Ausgehend von den Erfordernissen, die sich aus dem Status Quo ergeben, und den anstehenden Herausforderungen (mit Fokus auf die Themen „Bevölkerungszunahme“ und „Baustellen-Zeit“) soll der Schwerpunkt auf eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung gelegt werden. Hierbei gilt es, sektorale und territoriale Betrachtungsweisen zu überwinden. Ziel ist es, multimodale Mobilitätsangebote zu entwickeln, so dass zum einen die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf verschiedenen Wegen (Multimodalität) und zum anderen auch der Wechsel zwischen Verkehrsmitteln während eines Weges (Intermodalität) den Menschen als Möglichkeit für eine umweltverträgliche und ressourcenschonende Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse angeboten wird.

Um das übergeordnete Ziel zu erreichen, gelten nach wie vor die anerkannten verkehrsplanerischen strategischen Ansätze „Verkehr vermeiden“ (bspw. durch kürzere Wege und bessere Wegeverknüpfungen), „Verkehr verlagern“ (bspw. auf den Umweltverbund oder durch eine höhere Auslastung) und „Verkehr verträglich abwickeln“ (bspw. durch eine Ausgewogenheit in der Flächeninanspruchnahme oder geringere Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs).

Im Rahmen der Aufstellung einer regionalen Mobilitätsstrategie bzw. eines Strategieplans Mobilität soll der mit der shaREgion begonnene Prozess einer auch im Bereich Mobilität und Verkehr stärkeren regionalen Zusammenarbeit verstetigt und institutionalisiert

sowie in diesem Zusammenhang wichtige verkehrliche Projekte mit regionaler Bedeutsamkeit vorangebracht werden. Hierbei ist immer zu bedenken, den Bereich Mobilität und Verkehr nicht isoliert, sondern im Kontext mit anderen Themen wie bspw. Siedlungs- und Flächenentwicklung, Landschaft und Freiraum zu behandeln.

Dem „baulich-investiven bzw. harten Part“ wird mit der Etablierung einer regionalen Mobilitätskultur/-identität ein Pendant auf der „weichen“ Seite gesetzt, indem kommunikative Elemente ebenfalls frühzeitig praktiziert und mit den planerischen Perspektiven verwoben werden (und Kommunikation nicht erst nachträglich auf Mobilitätsangebote und Infrastrukturmaßnahmen aufgesetzt wird). Hierbei geht es um folgende zentrale Themen: Information und Austausch (Wünsche und Wahrnehmungen aufnehmen und diskutieren), Inszenierung und Profilierung (Transport von Emotionen und Images, Wecken von Interesse) sowie Interaktion und Verständigung (Einstellungen, Verhaltensweisen und Umgangsformen der Verkehrsteilnehmer). Ziel ist es, dass sich in der Region ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein entwickelt, bei dem sich einerseits die/der Einzelne mitgenommen fühlt, andererseits aber auch vermittelt wird, was die/der Einzelne selbst beisteuern kann.

Mittel- bis langfristig ist zu prüfen, ob auf Basis des § 8 des ÖPNVG NRW die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger für den SPNV und der Aufgabenträger für den ÖPNV zu regionalen, strategischen Instrumenten

weiterentwickelt werden, die sich auch um die anderen Verkehre des Umweltverbundes kümmern. Letztlich sollten in einem Strate-

gieplan Mobilität aber auch die Belange des MIV berücksichtigt werden.

Perspektive 2020: Monitoring und Siedlungsentwicklung in den Lupenräumen „shaREgion.linksrheinisch“ und „shaREgion.rechtsrheinisch“

Die interkommunale Kooperation in der shaREgion ist in den letzten Jahren beständig weiterentwickelt worden. Die Daten des implementierten Regionalmonitorings sowie des regionalen Wissenspools „Industrie 4.0“ bieten nicht nur eine verbesserte Informationsgrundlage hinsichtlich der Potenziale in der Region, sie ermöglichen auch die Berücksichtigung von Aspekten der digitalen „Industrie 4.0“ bei der räumlichen Entwicklung. Die shaREgion hat sich zum Ziel gesetzt, die Ansiedlung wissensintensiver Dienstleistungen zu unterstützen und sich als Standort für digital vernetzte Wirtschaftsbetriebe zu positionieren.

Nach Auswertung der Informationsgrundlagen haben sich die kommunalen Vertreter in der shaREgion im Rahmen des interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzepts darauf verständigt, geeignete regionale Schwerpunkte für die konzentrierte (Weiter-) Entwicklung von durch Nutzungsmischung geprägten Quartieren 4.0 und digitalen Gewerbegebieten zu etablieren. Für die konzentrierte Entwicklung haben sich die Lupenräume „shaREgion.linksrheinisch“ und „shaREgion.rechtsrheinisch“ als geeignete Piloträume herausgestellt. An ihnen werden seit 3 Jahren exemplarische Lösungen erarbeitet und umgesetzt, die ihren Niederschlag direkt oder auch in abgewandelter Form in der gesamten Region finden. Die in Teilen bereits vorhandene Verkehrsanbindung sowie eine günstige Lage zwischen den Kernstädten Bonn und Köln bieten neben bereits vorhandenen Nutzungsmischungen und qualitativ hochwertigen Freiräumen eine gute Grundlage für die schwerpunktmäßige Weiterentwicklung.

Aufgrund vorhandener wissenschaftlicher und wissensintensiver Einrichtungen sowie geeigneter durch Nutzungsmischung geprägter innenstadtnaher Quartiere konzentriert sich die Entwicklung im Lupenraum „Bonn.linksrheinisch“ auf die Ansiedlung von in Home Office tätigen wissensintensiven Dienstleistungen sowie Gewerbe in einem interkommunalen (Regional-)Stadtteil an der unmittelbaren Stadtgrenze der drei Kommunen. Durch die bereits vorhandene gute Anbindung an den (über-) regionalen ÖPNV und MIV sowie der kürzlich fertiggestellten Radpendlerroute ist bereits heute eine gute Anbindung an die Bonner und Kölner Innenstadt sowie die weiteren regionalen Teilräume vorhanden. Durch die Einrichtung intermodaler Mobilstationen entlang der Radpendlerroute werden die Aspekte für die Entwicklung eines digitalen Regionalstadtteils in der interkommunalen Planung aufgenommen.

Auf Grund der guten internationalen Erreichbarkeit durch die unmittelbare Lage zum Flughafen Köln/Bonn und dem ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn sowie den vorhandenen Flächenpotenzialen wird im Lupenraum „shaREgion.rechtsrheinisch“ die Entwicklung eines regional bedeutsamen digitalen Gewerbegebietes forciert. Dabei werden die Bedürfnisse der „Industrie 4.0“ an vornehmlich digitale Gewerbe- und Industriegebiete berücksichtigt (modulare und reversible Bau- und Siedlungsstrukturen, leistungsfähige digitale Infrastruktur, kurze Wege, beschleunigte Planaufstellungs- und -genehmigungsverfahren). Neben den Ansprüchen an die technische Infrastruktur wird die bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Wohnflächen entlang der kürzlich in Dienst gestellten Stadtbahnlinien mit direkter Anbindung an die Bonner und Kölner Innenstadt angestrebt. Damit wurde die Entwicklung von zusätzlichem Wohnraum in unmittelbarer Nähe der Gewerbestandorte ermöglicht. Mittels einer zusätzlichen rechtsrheinischen Radpendlerroute inklusive Abzweig nach Troisdorf und Siegburg wird ein durch Nutzungsmischung geprägter, integrierter rechtsrheinischer Regionalstadtteil als urbanes Quartier – gemäß der neuen bauleitplanerischen Gebietskategorie – entwickelt.

Zur Umsetzung des Regionalen Wissenspool haben wir das Planungs- und Wissenswerkzeug, den PlanungsKOMMUNIKATOR (KAR) entwickelt. Wir verfügen als Region über Daten und Wissen zu Verkehr, Wohnen, Gewerbe- und Immobilienflächen und unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen und zu allen Branchen und deren Bedürfnissen. Diese Daten werden in Echtzeit in das KAR eingespielt und ausgewertet. Dadurch können wir den Flächenverbrauch für Wohnen, Verkehr und Gewerbe optimieren. Die Ergebnisse, Methoden, Instrumente, Kooperationserfahrungen und neuen Daten teilen und tauschen wir in der ShaREgion und mit anderen Regionen in ähnlichen Problemlagen.

Als hilfreich hat sich außerdem der regionalpolitische Beirat für Planungsausschussvorsitzende aus allen Gebietskörperschaften erwiesen. Er bringt politische Setzungen in die inhaltliche interkommunale Diskussion ein, spiegelt den Erarbeitungsprozess und dessen Ergebnisse in die politischen Gremien und bereitet damit letztlich politische Beschlüsse vor.

5. shaREgion – INTERKOMMUNALES AUSGLEICHSMANAGEMENT: MITTEL- UND LANGFRISTIGE MAßNAHMEN

Regionales Denken, die Formulierung gemeinsamer Ziele und eine über 25jährige interkommunale Kooperationserfahrung sind eine gute Grundlage für die instrumentelle Ausgestaltung des Prinzips des „Teilen und Tauschen“. In der Folge sind geeignete Strukturen und Instrumente erforderlich, um Ideen und Konzepte zu operationalisieren und zu implementieren. Um in diesem Sinne den folgerichtigen Schritt vom „think-tank“ zum „do-tank“ zu vollziehen, entwickelt die shaREgion eine Reihe neuer Strukturen und Instrumente.

Den Ausgangspunkt hierfür bilden das in der Region vorhandene Potenzial sowie die gemeinsame regionale Orientierung bei der Analyse und Aufbereitung der auf der Region liegenden Herausforderungen.

Zum 25. Jahrestag der „Verlobung“ ist es nun an der Zeit, dass sich die Region „traut“ und aus einer Absichtserklärung eine verbindliche(re) Beziehung wird. Die konzertierte Eigenständigkeit wird für die Gewährleistung einer höheren Verbindlichkeit weiterentwickelt.

5.1 Interkommunaler Lasten-Nutzen-Ausgleich

Die unterschiedlichen Ausgangslagen hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit, der kommunal und regional begründeten Flächenbedarfe, der Verkehrserschließung, der Freiraumfunktion, der Attraktivität als Arbeitsmarkt und vielem mehr führen dazu, dass regional begründete Lasten (bspw. Immissionen, Erschließungskosten, Auslastung der kommunalen Infrastruktur usw.) und Nutzen (bspw. zusätzliches Steueraufkommen, Erlöse durch Grundstücksverkäufe, zusätzliche Schlüsselzuweisungen usw.) ungleich verteilt sind.

Diese Ungleichverteilung wird im Rahmen eines Interkommunalen Lasten-Nutzen-Ausgleichs minimiert. Wo Lasten und Nutzen quantifizierbar sind, können mittels differenzierter Ausgleichsberechnung Ungleichverteilungen monetär abgemildert werden. Da solche Lasten und Nutzen nur bedingt

monetär quantifizierbar sind, erfolgt die Verrechnung zum Teil durch interkommunale Aushandlung im Sinne von „Paketlösungen“, d. h. dass etwa die Folgekosten für neues Wohnen im Umland der wachsenden Städte dadurch gemildert werden, dass die bereits bestehende soziale Infrastruktur in den Kernstädten mitgenutzt wird. Dazu bedarf es integrierter Lösungen, die im Bereich der Schulbildung bspw. auch eine Erhöhung der „Zügigkeit“ und die Organisation des Schülerverkehrs umfasst.

Grundlage für den Interkommunalen Lasten-Nutzen-Ausgleich ist das Regionalmonitoring. Die beiden Instrumente bedingen sich hierbei in der Art, dass die Gegenstände des „Teilens und Tauschens“ im Rahmen des Lasten-Nutzen-Ausgleichs zwangsläufig auch Gegenstand des Regionalmonitorings werden.

Hinsichtlich des zeitlichen Ablaufs werden einzelne Bausteine des Ausgleichssystems bereits jetzt angestoßen und laufend auf ihre Praxistauglichkeit überprüft, d. h. dass insbesondere auch die vielfältigen nebeneinander bestehenden interkommunalen „Lösungs-

ansätze“ in einem Gesamtsystem zusammengeführt bzw. harmonisiert werden. Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sind zentrale Lösungen auch nur dann zweckmäßig, wenn sie zu einem verbesserten interkommunalen Interessenausgleich beitragen.

5.2 Interkommunale Wohnflächenentwicklung

Die interkommunal abgestimmten Ziele für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und der damit korrespondierenden Entwicklung der Wirtschaft werden von einer regional agierenden Entwicklungsgesellschaft für eine gemeinsame regionale Entwicklung von Wohnbau- und Gewerbeflächen aufgegriffen. Dabei geht es primär um die Mobilisierung und Entwicklung von Grundstücken für Wohnen und Gewerbe sowie eine abgestimmte Infrastrukturentwicklung (Verkehr, Schulen, Kita usw.) gemäß dem Interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzept. Auch hier gilt das angesprochene Subsidiaritätsprinzip. Die regionale (Wohnungs-) Entwicklungsgesellschaft zunächst als visionäres „Dach“ zu entwickeln, unter dem sich die kommunalen Wohnungsbau-gesellschaften in der Region zusammenfinden können, um sich perspektivisch als

institutionell verstetigtes regionales „Kompetenzzentrum Wohnen“ weiterzuentwickeln.

Bereits jetzt kann die Region dafür teilweise auf etablierte Kooperationsstrukturen der jeweils zuständigen Institutionen zurückgreifen. Die interkommunale Zusammenarbeit der kommunalen Wohnungsbau-gesellschaften wird (institutionell) verstetigt. Die gemeinsame Entwicklung und Erschließung von (interkommunalen) Wohnflächen ist ebenso Ziel wie die gemeinsame Entwicklung und Bewirtschaftung regional begründeter kommunaler Infrastruktur. Im Vordergrund steht jeweils die Entwicklung all jener Bedarfe, die regional begründet sind, d. h. die endogen bedingte Entwicklung verbleibt im Sinne des Subsidiaritätsprinzips in den Kommunen.

5.3 Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung

Bereits heute befinden sich in der Region interkommunale Gewerbeflächenkonzepte in der Aufstellung. Die bestehenden Konzepte werden im Rahmen ihrer Fortschreibung zu einem gesamtregionalen Gewerbeflächenkonzept weiterentwickelt, das insbesondere auch die regional begründeten Bedarfe und Potenziale für interkommunale

Gewerbegebiete aufgreift. Aufbauend auf dem gesamtregionalen Konzept erfolgt unter dem „Dach“ der regionalen Entwicklungsgesellschaft die gemeinsame Entwicklung, Erschließung und Vermarktung der regional generierten und bedeutsamen (interkommunalen) Gewerbe- und Wohnflächen.

Vision 2030: Regionale Strukturen für regionales Handeln in den Lupenräumen „shaREgion.linksrheinisch“ und „shaREgion.rechtsrheinisch“

Mit der kooperativen Erschließung und Bewirtschaftung neuer Wohn- und Gewerbeflächen sowie der damit verbundenen innovativen Verteilung von Lasten und Nutzen geht die shaREgion neue Wege. Anhand der im Siedlungsentwicklungskonzept identifizierten, regional bedeutsamen Entwicklungsräume für Gewerbe, Wohnen und Urbane Quartiere „shaREgion.linksrheinisch“ und „shaREgion.rechtsrheinisch“ können diese neuen Wege exemplarisch aufgezeigt werden. Mit den übergeordneten Planungsinstanzen ist die innovative Anwendung von planungsrechtlichen Verfahren abgestimmt. Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach BauGB kommt für die Realisierung der Urbanen Gebiete zur Anwendung. Der entsprechende Entwicklungsbedarf wurde in kooperativer Abstimmung mit der Landes- und Regionalplanung aus dem regionalen Kontext (shaREgion) hergeleitet und begründet. Die inhaltliche Basis für die gemeinsame interkommunale Entwicklung in den Lupenräumen bildet neben dem interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzept das regionsweit beschlossene interkommunale wohn-, verkehrs- und wirtschaftspolitische Arbeitsprogramm, welches die politischen Ziele und Grundsätze der Zusammenarbeit in den sektoralen Feldern integriert darstellt. Sowohl die Entwicklung von Gewerbe- als auch Wohnflächen zu urbanen Quartieren erfolgt in diesen Räumen in enger Zusammenarbeit der beteiligten Kommunen. Mittels differenzierter Ausgleichsberechnungen sowie Vereinbarungen über die interkommunale Nutzung vorhandener Infrastrukturen findet eine Abmilderung der entstandenen ungleichen Verteilung von Lasten und Nutzen zwischen den beteiligten Kommunen statt. Zuständig für die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen im Sinne integrierter urbaner Quartiere in den Lupenräumen ist die neu gegründete Regionale Entwicklungsgesellschaft für Wohn- und Gewerbeflächen, welche als Dachgesellschaft die Arbeit der kommunalen Wohnungsbau- und Wirtschaftsförderungseinrichtungen auf regionaler Ebene koordiniert und insbesondere die im interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzept festgelegten regionalen Entwicklungsschwerpunkte und -qualitäten in den Blick nimmt.

Die ungleiche Verteilung von Lasten und Nutzen wird durch interkommunale Paketlösungen abgemildert. Im Lupenraum „shaREgion.rechtsrheinisch“ haben sich die Akteure auf einen monetären Ausgleich anhand einer differenzierten Berechnung der Lasten und Nutzen (Mehreinnahmen durch Steuern, Kosten durch Erschließung, Folgekosten) geeinigt. Im Lupenraum „shaREgion.linksrheinisch“ ist aufgrund der bereits vorhandenen funktionellen und strukturellen Verflechtungen der Ausgleich hingegen kaum monetär darstellbar. Hier wurden Paketlösungen gefunden, welche unter anderem die gemeinsame Nutzung der sozialen Infrastruktur (Kitas/Kindergärten/Grundschulen) durch die drei Kommunen beinhalten.

Durch die Einreichung des interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzepts als gemeinsamen Fachbeitrag gegenüber der Regionalplanung ist es zudem gelungen, die gemeinsamen Planungsabsichten mit den in den beiden Lupenräumen beteiligten Akteuren effi-

zienter abzustimmen und gegenüber der regionalen Planungsbehörde sowie der Landesplanung zu kommunizieren. Die im interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzept dargestellten Planungsabsichten haben die Kommunen mit der Regionalplanung institutionell mittels eines raumordnerischen Vertrages verankert und somit eine neue und belastbare Stufe der gegenseitigen Versicherung in der interkommunalen Kooperation erreichen können.

Mit dem Wissen des PlanungsKOMMUNIKATORs (KAR) haben wir 2030 Deutschlands erstes digitales, verkehrsvermeidendes Wohn- und Arbeitsquartier LOV.Q (Leben ohne Verkehr im Quartier) eröffnet. Dort leben und arbeiten inzwischen 7.000 Menschen. Wir realisieren dieses mustergültig in den Lupenräumen. Jede Kommune in der Region kann auf das KAR zugreifen. So können wir die notwendigen Planungsprozesse politisch transparenter gestalten und die hohe Lebensqualität im Quartier mit all seinen verkehrsberuhigten Frei- und Erholungsflächen erreichen und sichern. Entlang der jeweils eigenen Herausforderungen und Ausgleichsmechanismen in den beiden Lupenräumen entstanden urbane Quartiere mit entsprechenden Qualitäten (kurze Wege unter Vermeidung von MIV, Freiräume, bedarfsgerechte Infrastrukturen etc.) und jeweils ganz eigenen Identitäten als „digitales Quartier“.

6. AUSBLICK: ÜBER DIE shaREgion HINAUS

Das Zukunftskonzept stellt die derzeit auf der shaREgion liegenden Herausforderungen heraus, erläutert die in der Region vorhandenen Potenziale und zeigt Wege und Instrumente für deren kooperative Bearbeitung auf. Darüber hinaus besteht der Bedarf, den räumlichen Fokus mittel- bis langfristig aufzuweiten. Damit geht zunächst der Wunsch nach einer gemeinsamen Stimme gegenüber der Regional- und Landesplanung einher. So können nicht zuletzt Synergien in der gegenseitigen und engen Abstimmung raumordnerisch relevanter Themen genutzt werden. Darüber hinaus gilt es, das Gebiet

des gesamten :rak in den Blick zu nehmen. Sowohl die Herausforderungen als auch die Potenziale sind über die shaREgion hinaus darstellbar, womit neue Aufgaben für die Kooperation in den Vordergrund treten, die sich bspw. in der Landesgrenzen überschreitenden Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz zeigen. Schließlich ist hinsichtlich einer integrierten Entwicklung der Lebensqualität in der Region die inhaltliche Aufweitung des Sharing-Gedankens in den Blick zu nehmen, welche sich im Wesentlichen an den vorhandenen und zu sichernden Freiraumpotenziale bezieht.

6.1 Freiraum ist kein „Rest“-Raum

Die Kernthemen der shaREgion sind primär auf den Siedlungsraum mit seinen unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Verkehr usw.) fokussiert. Dabei zeigen sich neben den vielfältigen Nutzungskonkurrenzen innerhalb des Siedlungsraums ebenso vielfältige Nutzungskonkurrenzen zwischen Siedlungs- und Freiraum. Dabei ist die „freie“ Landschaft maßgeblich für eine als hoch empfundene Lebensqualität. Dazu trägt die Erholungsfunktion bei, aber auch die Erhaltung von Kaltluftentstehungsgebieten und Frischluftschneisen für ein gesundes Stadtklima. In diesem Zusammenhang sind auch die Erfordernisse zur Anpassung an den Klimawandel zu sehen (bspw. Retentionsflächen für Starkregenereignisse), wo mit der Klimawandelvorsorgestrategie der Region Köln-Bonn e. V. bereits erste regionale

abgestimmte Maßnahmen auf den Weg gebracht werden. Schließlich ist auch die Nahrungsmittelproduktion auf den extrem hochwertigen Böden zu berücksichtigen, wenn es um die zusätzliche Inanspruchnahme von bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen für Siedlungszwecke geht.

Die Aktivitäten der shaREgion werden insofern – schon aufgrund der Wechselwirkungen – verstärkt auf den Freiraum bzw. die landwirtschaftlichen genutzten Flächen ausgedehnt. Denn auch Freiraum hat einen Wert, einen Nutzen und auch Lasten, welche es im Rahmen eines Lasten-Nutzen-Ausgleichs zu berücksichtigen gilt. Das Beispiel des Lupenraums „shaREgion.-rechtsrheinisch“ veranschaulicht diese Wechselwirkungen und Nutzungskonkurrenzen in besonderer Weise.

6.2 Gemeinsame Regionale Stimme

Die „Rheinischen Regeln“ kommen angesichts der aktuellen und zu erwartenden Herausforderungen in der shaREgion an ihre Grenzen, auch wenn sie wesentlich zur Vertrauensbildung beigetragen haben und diese Funktion auch in der Zukunft erfüllen werden. Neben mehr interkommunaler Verbindlichkeit braucht die Region eine gemeinsame Stimme in Richtung der übergeordneten Ebenen. Hinsichtlich raumordnerisch relevanter Themen der shaREgion geht es primär um die Regionalplanung bei der Bezirksregierung Köln und – im Einzelfall – um die Landesplanung bei der Staatskanzlei NRW. Analog dazu bedarf es einer gemeinsamen Regionalen Stimme bei Fragen der regionalen Strukturpolitik (Wirtschaftsministerium), der Städtebauförderung (Bauministerium) oder der Möglichkeiten der kommunalen Gemeinschaftsarbeit (Innenministerium). Zielführend ist die Weiterentwicklung der raumordnungspolitischen Absprachen, die neben einer abgestimmten Regionalplanung auch die Harmonisierung von Förderpolitiken der Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz für die gesamte :rak-Region beinhalten könnte.

Ganz konkret kann das in der shaREgion erarbeitete Regionalmonitoring das geplante landesweite Siedlungsflächenmonitoring speisen. Gleichzeitig geht es inhaltlich jedoch weit darüber hinaus und kann durch interkommunal abgestimmte Konzepte für die Verortung und Entwicklung zusätzlich und v. a. regional begründeter Flächen- und Entwicklungsbedarfe belastbar und glaubhaft

eine top-down-Entscheidung der Landes- und Regionalplanung ersetzen.

Unterstützung seitens der Regional- und Landesplanung wird durch ein neuartiges Vorgehen bezüglich der ausgewiesenen Siedlungsflächen (ASB und GIB-Reserven) benötigt. Konkret sollten hier nach der abgestimmten und verbindlichen Festlegung der regionalen – nicht mehr kommunalen – Bedarfe an Flächen ein über dem ermittelten Bedarf hinausgehendes, erhöhtes Ausweisungsvolumens von Siedlungsflächen (ASB- und GIB-Reserven) dargestellt werden. Dies findet durch eine neu definierte Signatur Eingang in die Flächennutzungsplanung der Kommunen. Diese ausgewiesenen Flächen – die über den ermittelten regionalen Bedarf hinausgehen – können als „Verhandlungsmasse“ gegenüber den Eigentümern der potenziellen Entwicklungsflächen genutzt werden. Die Region regelt mit den übergeordneten Entscheidungsebenen verbindlich, dass innerhalb dieser „Verhandlungsmasse“ lediglich so viel Fläche aktiviert wird, wie dies dem regional ermittelten Bedarf entspricht. Ohne eine regionale Abstimmung dürften die entsprechenden Flächen nicht einseitig von den Kommunen entwickelt werden. Die Abstimmung und Entscheidung wird über den regionalpolitischen Beirat realisiert. Grundlage für die Flächenauswahl sowie die Bewertung und Entscheidung ist das Regionalmonitoring.

Schließlich werden die im Rahmen der shaREgion bewährten Arbeitsstrukturen in der Region fortgeführt. Neben dem sektoralen Austausch zu Themen wie Verkehr und

Mobilität, Wohnen oder Gewerbe, zählt dazu insbesondere die Lenkungsgruppe, die durch einen regionalpolitischen Beirat aus allen Gebietskörperschaften ergänzt wird, der politische Setzungen in die inhaltliche interkommunale Diskussion einbringt, andererseits den Erarbeitungsprozess und

dessen Ergebnisse in die politischen Gremien transportiert/spiegelt und politische Beschlüsse damit vorbereitet. Das Fortführen der Arbeitsstrukturen gewährleistet somit insbesondere auch das Ineinandergreifen der hier definierten kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen.

6.3 Über die shaREgion – wieder – zum :rak

Der Regionale Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak) war und ist Ausgangspunkt vieler interkommunaler Aktivitäten in der Region Bonn. Die shaREgion als Teilraum dieses Kooperationsraums schafft in einem engeren – räumlich wie zeitlichen – Rahmen ein geeignetes Reallabor für die Erprobung einer neuen Qualität der interkommunalen Zusammenarbeit und der gegenseitigen Verbindlichkeit. Eine in die Zukunft gerichtete Stadt- und Regionalentwicklung in der Region kann jedoch nur mit dem weiteren Verflechtungsraum und damit innerhalb der Gebietskulisse des :rak gelingen. Gleichwohl – und das zeigt bereits die shaREgion – ist die Region eingebettet in

einen weiteren regionalen Kontext: Der Region Köln/Bonn und der Metropolregion Rheinland. Das Ausweiten der vereinbarten Entwicklungsmaßnahmen auf den :rak geht mit der Ausweitung auf das Bundesland Rheinland-Pfalz einher. Die ohnehin schon bestehende Komplexität interkommunaler Zusammenarbeit wird um die Dimension der länderübergreifenden Zusammenarbeit ergänzt. Die skizzierte „Regionale Stimme“ hat dann etwa vier Adressaten: Neben der Regionalplanung in Köln und der Landesplanung in Düsseldorf auch die Landesplanung in Mainz und die Regionalplanung der Planungsregion Mittelrhein-Westerwald.