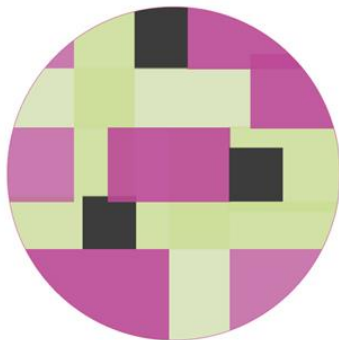
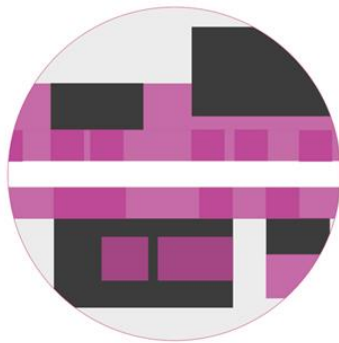


RECHTSRHEINISCH 2035

REGIO STADT MEMBRAN - 30 MINUTEN STADT - SYNCHRONISIERTER EIGENSINN

Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn

Stadt-Umland.NRW 2-2017



RECHTSRHEINISCH 2035

REGIO STADT MEMBRAN - 30 MINUTEN STADT - SYNCHRONISierter EIGENSINN

Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn

Stadt-Umland.NRW 2-2017

Team



bgmr Landschaftsarchitekten GmbH – Berlin

V-Prof. Dr. Carlo W. Becker, Dirk Christiansen, Antje Herrmann, Friederike Lichtenthal

büro@bgmr.de

yellow^z

URBANISM ARCHITECTURE Berlin

Oliver Bormann, Prof. Dr. Michael Koch, Jens Schulze

berlin@yellowz.net

InD_InitialDesign Berlin

Dr. Ing. Wilhelm Klauser

ind-berlin@initialdesign.de

I. Vier Befunde

Die Region rechtsrheinisch unterliegt zukünftig einer dynamischen Entwicklung. Dabei sind vier zentrale Herausforderungen konzeptionell und planerisch zu bewältigen.

Befund 1: Suburbia wird Stadt

Die Verstädterung der Region verlief bisher hauptsächlich entlang der großen Infrastrukturlinien und um die historischen Kerne. Der Prozess erfolgte pragmatisch und hatte vornehmlich die Trennung und Entmischung von Nutzungen und Systemen zur Folge. Entwicklungen wurden auf Gemeindeebene verhandelt.

Der rechtsrheinische suburban geprägte Raum emanzipiert sich inzwischen zunehmend von der Kernstadt Köln. Binnenräumliche Pendlerzahlen und Verflechtungsbeziehungen belegen eine Entwicklung hin zu einer unabhängig werdenden, dezentralen und wenig hierarchischen Stadtregion, die sich in vielfältige Richtungen orientiert und ihr autonomes Potential jedoch noch erkennen muss. Dieses Potential kann nur durch einen regionalen Abstimmungsprozess und Kooperationen wirksam werden.

Konklusion:

>> Die Entwicklung eines übergeordneten regionalen (Selbst)Verständnisses und einer eigenen Identität ist für die Region Rechtsrhein von zentraler Bedeutung.

>> Die synchronisierte Raumentwicklung muss lokalen Eigensinn zulassen, denn er ist Voraussetzung für eine Identifikation der Bürger mit der Region.

Befund 2: Die Region wächst weiter...

Für 50.000 Menschen zu erstellende Wohnungen und zusätzliche Gewerbeansiedlungen können nicht mehr in bisher üblicher geringer Dichte durch Neuausweisung an den Rändern der Städte gebaut werden. Dies verbraucht nicht nur Fläche, sondern fördert die Zersiedlung, nimmt dem Raum Identität und erzeugt Verkehr. Wer einmal in seinem Auto sitzt, der will auch an sein Ziel fahren. Wachstum kann nicht wie bisher weitgehend durch Neuausweisung und Arrondierung in geringer Dichte erfolgen.

Konklusion: Ein neues Verständnis von urbaner Dichte und Mischung wird erforderlich.

>> Konsequente Urbanisierung von Neubauf Flächen

>> Deutlich höhere Ausnutzung der Flächen: Mindestdichten

Befund 3: Verkehr als Schlüssel

Mit dem Bevölkerungsanstieg werden die Mobilitätsbedürfnisse wachsen. Diese Zunahmen werden nicht mehr mit dem KFZ-Verkehr abwickelbar sein, sind städtebaulich unverträglich und mindern die Lebensqualität.

Die bereits angelegten ÖPNV-Netze entlang der Hauptachsen stellen bereits eine hervorragende Ausgangssituation dar. Sie sind aber stark auf Köln ausgerichtet. Es bedarf einer stärkeren tangentialen Vernetzung des ÖPNV-Angebots. Ihr Ausbau mit neuer harter, klassischer Infrastruktur ist allerdings mit extrem hohen Kosten verbunden und wenig flexibel.

Der Mobilitätsmarkt steht vor großen Umbrüchen und der rechtsrheinische Raum sollte darauf reagieren. Vor allem in den urbanen und suburbanen Räumen werden sich künftig mehr Anbieter mit ganz unterschiedlichen Geschäftsmodellen darum bemühen, die Menschen von A nach B zu befördern. Der rechtsrheinische Raum sollte sich für einen maßgeschneiderten Ausbau der Mobilitätssysteme die neuen Entwicklungen zu nutze machen.

Konklusion: Verkehrssysteme müssen radikal anders gedacht werden, um Innovation zu erzeugen

>> Die aktuellen gesellschaftlichen Trends und Mobilitätsentwicklungen müssen in Bezug zu den harten, schwerfälligen und vor allem teuren Infrastrukturen gesetzt werden.

>> Neue Mobilitätskonzepte wie Ridesharing, Rideselling oder autonomes Fahren, vernetzende, komfortable E-Bike-Strecken müssen für die Stadt und den ländlichen Raum antizipiert werden.

Befund 4: Orte der Identität: Kerne, Magistralen und Landschaften

Die großen Ausfallstraßen durchziehen Vororte, urbane Zwischenstädte und Zwischenlandschaften. Diese Magistralen samt Ortskernen und Landschaftselementen sind entscheidende Elemente der regionalen Identität. Was wäre die Region ohne den Rhein, ohne die Rheinterrassen und oder dem Bergischen Land? Heute verkommen Magistralen und Ortskerne häufig zu Transiträumen und die Landschaft wird vom ungehemmten Siedlungswachstum überformt: Die Region verliert ihre charakteristische Gestalt und Identität.

Konklusion: Landschaft, Kerne und die großen Magistralen sind der Code für die Identität der Region

>> In Zeiten der Beschleunigung und massiven Veränderung muss sich Stadtgesellschaft um ihre Landschaft, ihre Kerne und um die großen Magistralen kümmern.

>> Die Kerne und die Magistralen müssen als Visitenkarten verstanden werden.

>> Die Landschaft muss in ihrer Eigenart profiliert werden.

II. Perspektiven

Wir schlagen drei Perspektiven vor

- Perspektive REGIO STADT MEMBRAN
- Perspektive 30 MINUTEN STADT
- Perspektive SYNCHRONISierter EIGENSINN

Perspektive REGIO STADT MEMBRAN

Die Ränder sind die Räume, in denen sich rechtsrheinische Qualität entscheidet!

In funktionalen und räumlichen Gemengelagen stellen die Ränder eine besondere Herausforderung dar, weil diese Übergangsbereiche wenig beachtet, bedacht und gepflegt sind. Gemeint sind beispielsweise die Ränder zwischen den Kommunen, zwischen unterschiedlichen Nutzungen, zwischen Siedlung und Landschaft oder entlang von Infrastrukturbändern. Häufig sind es Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Nutzungen und Zuständigkeiten. Ränder sind vielfach "Abstellräume" für (vermeintlich) unverträgliche Nutzungen wie Kläranlagen, Deponien, Infrastrukturtrassen, anbaufreie Straßen etc., oder schlicht um Abstand zu Lärm- und weiteren Emissionsquellen zu bieten. Innere Ränder im städtischen Kontext bilden großflächige Logistiker, große Gewerbeeinheiten oder F(l)achmärkte mit ihrer jeweils eigenen Erschließungslogik aus.

Die Ränder sind eine Membran, in der sich die Identität von Stadt und Region entscheidet. Restraum? Stadt? Landschaft? Die Zukunft der Region rechtsrheinisch liegt in der Perspektive REGIO STADT MEMBRAN.

Perspektive 30 MINUTEN STADT

Wer rechtsrheinisch Auto fährt, der hat zu viel Zeit!

Wir schlagen vor, den Verkehr neu zu denken. Wenn die Fahrzeiten zu lang sind, die Ziele zu weit weg sind, dann müssen diese näher gerückt werden. Wenn die großen Systeme zu teuer sind, dann benötigen wir als Alternative flexible, smarte Lösungen. Wir setzen auf ein Mobilitätskonzept, das die Alltagswege verkürzt. Mit der Perspektive **30 MINUTEN STADT** wird die Zukunft der Mobilität rechtsrheinisch neu gedacht.

Perspektive SYNCHRONISierter EIGENSINN

Eine regionale Entwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe!

Die REGIO STADT MEMBRAN und die 30 MINUTEN STADT werden nicht durch eine Kommune oder eine Fachplanung alleine umzusetzen sein. Gemeinden, Fachressorts, Verbände, Lobbyisten haben ihren jeweiligen Eigensinn. Den werden wir nicht abschaffen können. Wir wollen diesen aber abgestimmt synchronisieren. Die Perspektive REGIO STADT MEMBRAN und die 30 MINUTEN STADT benötigen eine ressortübergreifende oder eine interkommunale Kooperation, in der Regel sogar beides. Die vorgeschlagenen Interventionen nutzen den synchronisierten Eigensinn im Sinne einer abgestimmten rechtsrheinischen kooperativen Entwicklung.

III. Interventionen

Wir schlagen für den Planungsraum rechtsrheinisch einen Set an Interventionen vor, den wir für den Raum Niederkassel, Zündorf, Troisdorf beispielhaft konkretisieren. Sie verändern bisherige Planung und Praxis an inneren und äußeren Rändern und lassen sich auch auf andere Orte rechtsrheinisch übertragen.

1. Randstadt und Landstadt - Siedlungsränder als Membran

Straßen sind Frequenzbringer und Ermöglicher von Urbanisierungsprozessen. Sie werden jedoch allzu oft als kontextlose, entkoppelte Infrastrukturelemente konzipiert anbaufreie Randstraßen (wie bisher geplant) müssen zwingend zu Stadtstraßen in Mittellage transformiert werden.

Randstadt Zündorf

Die neue Stadterweiterung erfolgt in Zündorf entlang und an der neuen Stadtstraße. Der Siedlungsraum wird als Randstadt mit klarer Zonierung gegliedert, Straße wird zur urbanen, verdichteten Mitte. Der Abschluss zur Landschaft wird mit einem Randpark definiert.

Landstadt Niederkassel

Das Beispiel Niederkassel zeigt hingegen eine Randausbildung, die neue Siedlungs- und vorhandene Freiraumstrukturen räumlich und funktional eng miteinander verweben und in eine hybride Stadt-Land-Situation überführen. Stadt und Landschaft werden über grüne Bausteine verflochten, Stadt und Land werden miteinander verknüpft. Schwerlinie der urbanen Verdichtung ist auch hier die neue Stadtstraße.

Stadt, Verkehr und Landschaft werden nicht nebeneinander, sondern aufeinander bezogen und kooperativ zusammengeführt. Stadtrand und Landschaftsrand werden verknüpft. Sie sind eine Membran, die einen Urbanisierungsprozess mit hohen baulichen Dichten, Nutzungsmischungen mit dem Ziel einer maximalen Durchlässigkeit aufnimmt.

2. Zukunft Arbeit - Gewerbetransformation als Chance für neue Kerne

Großlogistik und Großindustrie sind wegen zahlreicher Bedingungen (Schwerlastverkehr, Immissionen, Abstandsregelungen und Zäune) wenig stadtverträglich. Sie bilden kaum integrierbare Enklaven, innere Ränder und räumliche Barrieren im Regioraum aus. Und sie erzeugen Verkehr, der nichts mit der Region zu tun hat. Die Diskussion über urbane Manufakturen verweist auf den Strukturwandel des produzierenden Sektors, wodurch neue urbane Mischungen möglich werden. Wenn ein Standort wie Evonik eine Neuausrichtung erfahren kann, sollte diese Chance genutzt werden. Statt einer neuen großindustriellen oder Logistikknutzung (Hafen!) kann ein breit aufgestellter, kleinteilig gemischter Arbeitsstandort als integrierten Stadtbaustein entwickelt werden. Über Wege, Promenaden und Nutzungen wird dieser vernetzt. Der ehemals „blinde Fleck“ am Rand wird umcodiert zu einem neuen Kern im Gefüge – ein neues Stadtquartier am Wasser. Über eine Seilbahn wird er auch linksrheinisch angebunden.

3. Lebendige Zentren- Urbane Fachmärkte

In einer wachsenden Region sind extensiv bebaute, monofunktionale Gewerbegebiete Flächenverschwender. Insbesondere die eingeschossigen Typenbauten von Fachmärkten hinter ebenerdigen Stellplatzanlagen bilden innere Ränder, sind wenig urban und erzeugen Verkehr. Ob in Fachmarkttagglomerationen wie Troisdorf und Urbach oder auch an den vielen kleinteiligen Standorten, das Potential der Urbanisierung ist erheblich. Die Strategie ist Stapelung, höhere Dichte und Nutzungsmischung. Immerhin können bis zu 100 Wohneinheiten auf einem durchschnittlichen Discounter gebaut werden. Durch das Ausloten von Nutzungsmischungen (>> Urbane Gebiete) können neue zentrale Anker im Regioraum entstehen.

Es bedarf jedoch immer einer interkommunalen Vereinbarung, damit die Region diese Strategie gemeinsam fährt. So können die Städte nicht von den Fachmarktketten und Discountern gegeneinander ausgespielt werden. Individualität, kommunale Planungshoheit und Eigensinn werden so synchronisiert.

4. Weites Land - Landschaft als Anker der Identität

Wenn die Landschaft nivelliert wird, dann verliert die Region ihr Gesicht und ihre Identität. Kommunale Grenzen treffen sich meist in der Landschaft. Abgestimmte Konzepte, die die Ränder der Kommunen in die „Mitte“ rücken, sind bisher keine Praxis. Wir plädieren dafür, dass interkommunale Planungskonzepte für die gemeinsame Profilierung der ‚weiten Landschaften‘ aufgestellt werden.

Stadtwachstum sollte in der Region im Sinne der Nachhaltigkeit zwingend mit Landschaftsqualifizierung verknüpft werden. New York hat den Central Park vorausschauend angelegt. Für die noch namenlose Landschaft zwischen Mondorf, Niederkassel, Zündorf und Troisdorf bedarf es eines starken Konzeptes, das diesen Raum nachhaltig in Wert setzt. Unser Vorschlag: ein einladendes Wegenetz, das gleichzeitig die E-Verkehre aufnimmt und punktuelle Stationen mit Nutzungsangeboten bietet. Dieses Netz-Stationen-Konzept an den Rändern der einzelnen Städte wird damit zur gemeinsamen Mitte. Dies muss interkommunal geplant und realisiert werden, damit es ein gemeinsamer Identitätsraum wird. Der synchronisierte Eigensinn bedeutet wenig Aufwand, hat aber einen hohen Mehrwert für die Inwertsetzung der Landschaft.

5. Neue Mobilität Rechtsrhein - Das Ziel zu den Menschen

Wir meinen, dass die Zukunft des rechtsrheinischen Raums in einer fortschreitenden Dezentralisierung liegen wird. Viele Großkonzerne wie Daimler, Continental oder Siemens haben die Präsenzpflcht am Arbeitsplatz abgeschafft; Distanzarbeit, Flexibilisierung oder projektbezogene Präsenz zeigen eine Arbeitswirklichkeit, die sich bereits jetzt vom gewohnten Büroalltag unterscheidet.

Wir schlagen vor, die Ziele des alltäglichen Lebens näher an die Menschen zu rücken. So lassen sich Verkehre vermeiden. Dafür müssen die weitestgehend monofunktional auf Mobilitätsbewältigung ausgerichteten Knoten durch CoWorking, Makerspace, Boardinghäuser und soziale Orte - aber auch durch Lagerräume und Lieferpunkte, die den logistischen Ansprüchen einer digital orientierten Gesellschaft genügen und die wohnortnah liegen, ergänzt werden.

6. Das Transferium

Das „Transferium“ wird in unterschiedlichen Ausstattungen in den suburbanen oder auch ländlichen Räumen an bestehenden Versorgungsstandorten (z.B. Grundschulen, Discountern, Mobilitätsknoten) anschließen. Es wird sowohl durch die regionalen Mobilitätsanbieter (Verkehrsbetriebe) als auch durch externe Anbieter betrieben und ist in seiner Ausstattung und architektonischen Ausbildung Bezugsort für das „Veedel“.

7. Unterstützung von Direktverkehren

Wir meinen, dass die Zukunft des rechtsrheinischen Raums in einer maximalen Vernetzung und in einer radikalen Unterstützung von Direktverkehren liegt. Szenarien der aktuellen „Megafon“-Studie aus der Region Stuttgart zeigen, dass es gelingen kann, bei 100 Prozent Ride-Sharing + Schienen-ÖPNV, den Straßenverkehr mit nur noch 7 Prozent der heute in der Region täglich genutzten Fahrzeuge abzuwickeln.

Die Reorganisation der Zubringerverkehre zu den existierenden Verbindungen im Betrachtungsraum sollte im Fokus aller Mobilitätsüberlegungen im rechtsrheinischen Raum stehen. E-Bike und Bike-Sharingkonzepte lassen sich bereits heute einfach koordinieren. Der Zugang zu den existierenden Bahnstationen im südlichen Vertiefungsraum liegt bei direkter Erschließung durch das ‚Weite Land‘ mit E-Bikes bei ca. 12 Minuten. Die direkte Erschließung ist daher in das Konzept ‚Weites Land‘ mit zu integrieren. Die Grünflächen und urbanen Parklandschaften sind für E-Bikes geöffnet. Im Sinne des synchronisierten Eigensinns ist auch hier eine interkommunale Abstimmung und Bezugnahme die Voraussetzung für das Ziel der 30 Minuten Stadt.

8. Rheinquerung - Seilbahn

Wer Straßen baut, erntet Autoverkehr. Autobahnen erzeugen Transitverkehr. Wir schlagen eine Rheinquerung für Fußgänger und Radfahrer vor. Eine Seilbahn wird zwischen Niederkassel (Evonik) und Wesseling eingerichtet. Eine Dreiseil-Umlaufbahn könnte hier bis 9.000 Personen/Stunde und Richtung befördern und die Anbindung über den Rhein problemlos bewerkstelligen. Eine Verbindung, die auch ein Erlebnis darstellt.

9. Magistralen

Die großen Magistralen sind häufig innere Ränder. Die Stadt zog sich zurück, die Straße wird vom Verkehr dominiert. Wir schlagen vor, Magistralen wie die Bergisch Gladbacher Straße zu bändigen und in ein neues Licht zu rücken. Sie werden umcodiert und zu einer Perlenkette von urbanen Kernen. Straßenraum wird öffentlicher Raum, städtebauliche Dichten und Baukultur produziert.

IV. Fazit:

Regionale Entwicklung muss heute neu gedacht werden.

Die **Ränder der Städte** rücken als Potential der wachsenden Region in den Fokus. Stadt-Land-Übergänge werden als eine regional wirksame Membran verstanden - REGIO STADT MEMBRAN. Verkehr wird radikal neu gedacht, die Ziele rücken näher an die Quellorte heran - 30 MINUTEN STADT Individualität und Eigensinn der Akteure bleiben, sie werden aber stärker aufeinander bezogen und abgestimmt – SYNCRONISIRTER EIGENSINN.