

# RAUM STRATEGIE 2038+

Projektdokumentation des  
Planungs- und Dialogprozesses  
*Juni 2021 bis August 2022*

## Team Revierknoten Raum:



Prof. Christa Reicher  
*Vorsitzende*



Benjamin Vossen  
*Projektleiter*



Christian Larisch



Ajdin Alagic



Marie Enders



Marc Maurer



Nicole Maurer



Canan Çelik



Martin Hamburg



Christine Schrooten



Annika Harkemper



Karim Knobloch



Lars König

## Begleitbüro des Revierknoten Raum, Team Jung Stadtkonzepte:



Rüdiger Wagner  
*Projektleitung*



Armin Jung



Anna Kothe



Britta Buch



Vanessa Müller



Sophie Juilfs



Helen Luginer



Bodo Wirtz



Anne Dittrich



Nadine Wisniewski



Kaja Seger



STRUKTURWANDEL  
**RHEINISCHES  
REVIER**





# Vorwort

Mit dem politischen Beschluss zum frühzeitigen Ausstieg aus der Braunkohleförderung steht die westdeutsche Transformationsregion, das Rheinische Revier im Städtedreieck zwischen Aachen, Mönchengladbach, Düsseldorf und Köln, vor enormen gesellschaftlichen, ökonomischen und gestalterischen Herausforderungen. Aus der „größten Landschaftsbaustelle Europas“ soll – so der Anspruch und die Zielsetzung – die erste klimaneutrale Modellregion Europas werden. Aber mit welchen Strategien und Konzepten kann der Umbau einer Region, die seit dem 19. Jahrhundert von Bergbau, Industrie und Umsiedlung geprägt ist, gelingen? Wie entstehen ein Raumbild und eine tragfähige Vision von einer zukunftsfähigen Region? Und wie sieht ein Prozessdesign aus, das die Erfahrungen und Erwartungen der Menschen vor Ort mit dem Expertenwissen zusammenbringt und hieraus eine Schubkraft für den Transformationsprozess generiert?

Auf der Suche nach Antworten auf diese und weitere Fragen hat sich der Revierknoten Raum am Institut für Städtebau und Europäische Urbanistik an der RWTH Aachen im Auftrag des damaligen Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen drei Jahre lang (von Oktober 2019 bis August 2022) mit den Talenten und Begabungen des Rheinischen Reviers befasst und einen Prozess gesteuert mit dem Ergebnis, erste Konzepte und Bausteine einer „Integrierten Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+“ zur Diskussion stellen zu können.

Auch wenn vor dem Hintergrund der wegbrechenden Arbeitsplätze in der Braunkohleförderung und den hiervon unmittelbar betroffenen Unternehmen den ökonomischen Herausforderungen eine zentrale Rolle zukommt, so stellt die Entwicklung einer attraktiven und nachhaltigen Region die beste Grundlage für die Ansiedlung von Unternehmen dar und ist damit eine relevante Stellschraube für die Zukunftsfähigkeit des Rheinischen Reviers.

Ausgehend von den Begabungen und Talenten der Region haben wir uns intensiv mit den Rahmenbedingungen für mögliche Zukunftspfade befasst, mit dem Wissen darum, dass nur eine integrierte Sichtweise auf die Themen der Siedlungsstruktur, der Landschaft, der Mobilität, der Landwirtschaft und des Tourismus die einzig überzeugende Strategie sein kann: Die Ansiedlung von Wohnen, Gewerbe und Industrie beeinflusst Infrastruktur sowie Mobilität – und umgekehrt. Die enormen Flächenkonkurrenzen lassen sich nur in einen Flächenkonsens überführen, wenn Nutzungseignung und Mehrfachnutzung ernst genommen und in kluge räumliche Konzepte überführt werden. Und der Landschaft mit ihren Grün- und (produktiven) Freiräumen muss in jeder räumlichen Entwicklungsstrategie eine zentrale Bedeutung zukommen.

Das entwickelte Prozessdesign, das auf verschiedenen aufeinander aufbauenden Phasen basierte und in jeder der Phasen eine umfassende Beteiligung von Vertretern und Vertreterinnen aus den betroffenen Kommunen, aus der Politik und den Landesministerien sowie von Experten und Expertinnen vorsah, hat sich als zielführend erwiesen. Auch die Entscheidung, mehrere interdisziplinäre Planungsteams in einem engen Dialog alternative Konzepte erarbeiten zu lassen, war die einzig richtige für diese komplexe Aufgabe. So konnte nicht nur ein Spektrum an Themen vertieft, sondern auch mit dem Blick auf die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Rheinischen Reviers die Vielfalt von möglichen Entwicklungspfaden aufgezeigt werden. Diese Dokumentation gibt einen Einblick in den komplexen Prozess auf dem Weg zu einer Integrierten Raumstrategie 2038+ für das Rheinische Revier.

Mein besonderer Dank gilt allen, die an der Erarbeitung der Strategie mitgewirkt und die sich engagiert in den Prozess eingebracht haben.

*Prof. Christa Reicher*

Direktorin des Instituts für Städtebau und  
europäische Urbanistik | RWTH Aachen University

## Aufgabe und Prozess:

### Die gemeinsame Zukunftsaufgabe 8

Planungsanlass und Rahmenbedingungen	9
Zeithorizonte des Strukturwandels	9

### Der Weg zur Raumstrategie 11

#### Die kooperativen Planungsschritte 12

Prozessdesign	12
Mehrfachbeauftragung und Planungsteams	14
Fachbeteiligung und Begleitgremien	15
Weitere Fachakteur:innen	16

#### Beteiligung der Öffentlichkeit 17

Raumlabor	17
RevierTalks	17

### Die Ausgangslage im Rheinischen Revier 19

#### Steckbrief 20

#### Regionale Grundlagen und Vorarbeiten 21

Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1	21
Unterstützung der sechs Revierknoten	21
Innovationsstudie 2021	23
Tagebaumfeldinitiativen	23

#### Die Raumdiagnose 24

Siedlungsstruktur	24
Mobilität	26
Freiraum	29
Energie	33
Wirtschaft	34
Tourismus	37

### Drei Planungsteams für die Region 39

#### Wie wurden die Konzepte erarbeitet? 40

Phase 0	42
Die Auftaktveranstaltung	42
Bereisung der Region	43
Kooperationswerkstatt Eins	43
Zwischenkolloquium	44
Kooperationswerkstatt Zwei	45
Ergebnispräsentation	45
Kooperationswerkstatt Drei	47
Drei Säulen der Transformation	49
Abschlussveranstaltung	50

## Die Ergebnisse ...

### Yellow Z – 2 Millionen Morgen Land 52

#### Zusammenfassung 54

#### Leitbild 55

#### Revierwerkzeuge 58

Konnektivität	59
Kleinteilige Zentralität	63
Multitalentierete Revierlandschaften	68
Revier-Koop	73
Innovationsregion	77

#### Phasen der Transformation 80

#### Leitlinien für die Zukunft des Rheinischen Reviers 82

#### Der Strukturplan 84

**ASTOC – Netzrevier: Gemeinsam Zukunft denken 86**

<b>Zusammenfassung</b>	<b>88</b>
<b>Ausgangsfrage</b>	<b>89</b>
<b>Ein Raumbild für 2050+</b>	<b>92</b>
<b>Eine differenzierte Entwicklungsstrategie</b>	<b>99</b>
Produktion	100
Existenz	104
Distribution	110
Kontemplation	114
<b>Vertiefungen:</b>	
Mobilitätsquartiere	118
Straßendorf 2.0	120
Kraftwerkstandorte	122
Energiewirtschaft	124
<b>Synthese und Empfehlungen</b>	<b>126</b>
<b>Der Strukturplan</b>	<b>136</b>

**AS+P – Seenrevier 2.0 138**

<b>Zusammenfassung</b>	<b>140</b>
<b>Planungsansatz</b>	<b>141</b>
Seen-Revier 2.0	142
Wandel und Identität	143
Weites Land	143
<b>Entwicklungslinien des Rheinischen Reviers</b>	<b>144</b>
<b>Leitziele:</b>	
Kompakte Lebens- und Arbeitslandschaft	148
Leistungsstarke und innovative	
Wirtschaftslandschaft	150
Inszenierung der Identitäts- u. Kulturlandschaft	154
Vernetzte Mobilitätslandschaft	160
Gemeinsam entwickeln	166
<b>Der Strukturplan</b>	<b>168</b>

## ... im Dialog.

**Ergebnisse nach thematischen Schwerpunkten 171**

Siedlungsentwicklung	172
Freiraum	174
Mobilität	176
Wirtschaft	180
Kooperation	182

**Erkenntnisse der Beteiligung 183**

<b>Vier Themenworkshops</b>	<b>184</b>
Leistungsstarke und innovative Region	185
Lebenswerten Region	187
Klimaneutrale Region	189
Vernetzte Region	190
<b>Die Kommunaldialoge</b>	<b>192</b>
<b>Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>194</b>

## Fazit:

**12 Realitäten aus Planung und Beteiligung 197****Der Dialog geht weiter 204**

Literaturverzeichnis	206
Impressum	208

# Die gemeinsame Zukunftsaufgabe

Das Rheinische Revier steht aufgrund des Kohleausstiegs und des beschleunigten Strukturwandels zukünftig vor großen Veränderungen und Herausforderungen. Mit der Raumstrategie 2038+ wird eine zukunftsweisende Strategie erarbeitet und zur Diskussion gestellt.

## Planungsanlass und Rahmenbedingungen

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und dem „Gesetz zur Reduzierung und zur Beendigung der Kohleverstromung und zur Änderung weiterer Gesetze (Kohleausstiegsgesetz)“<sup>1</sup> steht das Rheinische Revier vor großen Veränderungen und Herausforderungen. Mit der Raumstrategie 2038+ soll eine zukunftsweisende Strategie entstehen.

Die vorliegende Dokumentation liefert einen zusammenfassenden Bericht zum aktuellen Stand des Planungs- und Dialogprozesses. Dieser unterliegt vielfältigen Prämissen, planerischen Rahmenbedingungen und politischen Entscheidungen. Diese stecken den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Rheinischen Reviers ab.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat mit der Leitentscheidung vom 21.03.2021 den Strukturwandel weiter vorangebracht. Mit dem 2021 ebenfalls in einem gemeinsamen Dialogprozess erarbeiteten Wirtschafts- und Strukturprogramm werden die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Rheinischen Reviers geschaffen.

Die Flächen des Rheinischen Reviers liegen größtenteils im Geltungsbereich des Regionalplans Köln und teilweise im Geltungsbereich des Regionalplans Düsseldorf. Die formalen Entscheidungen zur Erarbeitung, Aufstellung und Fortschreibung der Regionalpläne werden unabhängig in den jeweiligen Regierungsbezirken durch die Regionalräte Köln und Düsseldorf getroffen. Das Verfahren ist im Raumordnungsgesetz (ROG) sowie im Landesplanungsgesetz (LPIG) NRW geregelt. Die Regionalpläne sowie deren Änderung und Fortschreibung werden von den Regionalplanungsbehörden der Regierungsbezirke erarbeitet.

Zum Geltungsbereich des Regionalplans Köln gehört die Region rund um Aachen, mit der Städteregion Aachen, den Kreisen Düren, Euskirchen und Heinsberg sowie die Teilräume aus der Region Köln mit der Stadt Köln und dem Rhein-Erft-Kreis. Laufende Änderungsverfahren gibt es für diese Bereiche aktuell nicht. Letzte Änderungen wurden 2021 vorgenommen. Im Regierungsbezirk Düsseldorf gehören die Stadt Mönchengladbach und die westlichen Teile der Stadt Neuss sowie der Rhein-Kreis Neuss zum Planungsgebiet des Rheinischen Reviers.

Die Ergebnisse aus dem Raumstrategieprozess sollen laufend als informeller Fachbeitrag für betroffene Verfahren zur Änderung und Fortschreibung der Regionalpläne dienen. Ein Großteil der planungsrechtlichen Sicherung regional formulierter Ziele fällt jedoch in den Aufgabenbereich der Kommunen. Hier werden Projekte und Maßnahmen am Ende umgesetzt. Ein Transfer regionaler Ziele in die Kommunen wird im Prozess überwiegend als Kommunikationsaufgabe deutlich.

## Zeithorizonte des Strukturwandels

Auf Grundlage der von den Planungsteams erarbeiteten Raumbildvarianten konnte der gemeinsame Planungs- und Beteiligungsprozess bereits einen grundsätzlichen Weg aufzeigen. Ein Weg, auf dem es gelingen kann, den vielfältigen raumwirksamen Herausforderungen im Rheinischen Revier in drei zeitlichen Etappen zu begegnen.

Die **erste Etappe bis 2038** ist eine Phase der Fokussierung nach innen, die von dem Anspruch einer Qualitätsverbesserung des Bestands und einem beginnenden Transformationsprozess in Richtung Klimaneutralität geprägt sein wird. Es ist die bedeutende Phase der Weichenstellung und somit eines Umdenkens, in der erste Zeichen des Wandels im Rheinischen Revier sichtbar werden. Äußerst relevant ist dabei jedoch auch, die während des Bearbeitungsprozesses zur Raumstrategie stattgefundenene politische Leitentscheidung des Landes Nordrhein-Westfalen, den Kohleausstieg um acht Jahre auf 2030 vorzuziehen.

Die **zweite Etappe bis etwa 2058** wird von der räumlichen Transformation geprägt sein. Eine zielgerichtete Umnutzung der bis dahin schrittweise freigewordenen Kraftwerks- und Tagebauindustriestandorte wird ein Anstoß für große, wegweisende Projekte des Strukturwandels sein. Insbesondere wird es darum gehen, den Seenbildungsprozess der Tagebauumfelder zu begleiten und zu gestalten. Die zuvor etablierten Weichenstellungen werden genutzt und Projekte realisiert.

In der dritten Etappe bis 2078, nähert sich die Entstehung der Seen als Tagebaufolgelandschaften ihrem Ziel. Dies ist als fortlaufender Prozess angelegt und wird als positive Vision begleitet, die Lust auf die Zukunft des Rheinischen Reviers macht.

<sup>1</sup> Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Gesetz zur Reduzierung und zur Beendigung der Kohleverstromung und zur Änderung weiterer Gesetze (Kohleausstiegsgesetz), Stand 14.08.2022



# Der Weg zur Raumstrategie

Eine Raumdiagnose führte Grundlagen und Raumbildvarianten, den Blick von außen sowie erste Trends für mögliche Konzepte zusammen. Im Prozess wurden – aufbauend auf einem soliden Fundament – sowohl externe Fachleute, regionale Akteurinnen und Akteure als auch die breite Öffentlichkeit umfassend beteiligt.

# Die Phasen der Raumstrategie – kooperative Planungsschritte

## Prozessdesign

Der Planungsprozess gliedert sich in drei Phasen. Vorgelagert und prozessbegleitend erfolgt die Phase 0 – eine dynamische Raumdiagnose, welche als laufend fortgeschriebene Bestandsaufnahme und Analyse fungiert und stetig thematisch erweitert wird.

### Phase 0 – Raumdiagnose

Der erste Planungsschritt, als „Phase 0“ bezeichnet, ist die ausführliche und über die Dauer des Prozesses fortlaufende **Raumdiagnose**. Das Team des Revierknotens Raum führte vorhandene Vorarbeiten und Studien aus der Region zusammen und ergänzte diese Planungsgrundlagen mit eigenen Analysen. Zudem galt es, die Rahmenbedingungen für den Prozess zu definieren und die Stände formeller Planungsverfahren zu sichten. Diese Vorarbeit diente als Grundlage für die Ausschreibung und die Formulierung eines Aufgabendossiers für die Mehrfachbeauftragung und der insgesamten Prozessstruktur. Die Raumdiagnose bildet dabei keinen starren Status Quo ab, sondern kann zukünftig auch auf die hohe Entwicklungsdynamik in der Region reagieren.

### Phase 1 – Raumbildvarianten

Mit der Auftaktveranstaltung der Mehrfachbeauftragung im Juni 2021 wurde die erste Phase des Prozesses eingeläutet. Basierend auf der dynamischen Raumdiagnose sind erste Raumbildvarianten und Entwicklungsziele für die Region durch die Planungsteams AS+P, ASTOC und Yellow Z erarbeitet.

### Phase 2 – Konkretisierung

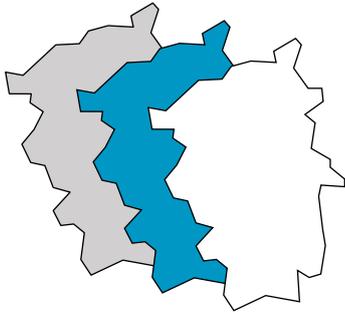
Mitte November 2021 startete die zweite Prozessphase der thematischen und räumlichen Konkretisierung der Konzepte durch die Planungsteams. Ergänzt wurden diese Ideen durch Beiträge verschiedener Expertinnen und Experten der Region.

### Phase 3 – Zusammenführung

Mit dem Abschluss der Mehrfachbeauftragung begann die dritte Prozessphase der ersten Etappe, welche von dem Team des Revierknoten Raums durchgeführt und durch das Planungsbüro Jung Stadtkonzepte begleitet wurde. Auf Wunsch regionaler Akteurinnen und Akteure gab es ein zweigeteiltes Beteiligungsverfahren. Zum einen mit dem Fokus auf teilregionale Akteurinnen und Akteure, zum anderen in Bezug auf den fachlichen Austausch relevanter, übergeordneter Themen der Region. Gleichzeitig gab es Angebote für einen fachlichen Austausch mit regionalen Expertinnen und Experten. Der in dieser Dokumentation vorliegende Stand der Raumstrategie ist dabei ebenfalls kein statisches Produkt, sondern vielmehr eine fundierte fachliche Grundlage, um zukünftige räumliche Entwicklungen aktiv begleiten und steuern zu können.

**Phase 1**

**Raumbildvarianten**



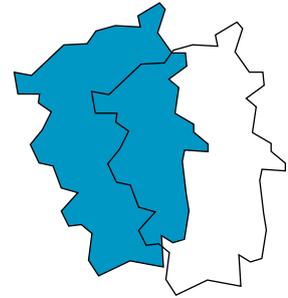
**Phase 2**

**Konkretisierung**



**Phase 3**

**Zusammenführung**



**Phase 0 - prozessbegleitend**

**Raumdiagnose**

**Vorarbeiten /  
Studien der Region**

Masterplan Indeland  
Landfolge Garzweiler  
Tagebau-Umfeldinitiative  
Hambach

**Studien /  
Analysen Revierknoten**

Integrierte Raumanalyse  
Grundlagenuntersuchung  
Mobilität

**Aktuelle Rahmen-  
bedingungen**

Wirtschaftliche  
Rahmenbedingungen  
Befüllungsgrad Restseen  
Förderlinien / Umsetzungs-  
projekte

**Formale Planung**

Regionalplanung Köln  
Regionalplanung Düsseldorf  
Landesentwicklungsplanung  
Braunkohlenplan

## Mehrfachbeauftragung und Planungsteams

Zur Entwicklung des Raumbilds diente eine Mehrfachbeauftragung mit europaweiter Interessenbekundung als vorgeschaltetem Qualifikationsnachweis. Die Mehrfachbeauftragung zielte auf einen kreativen Diskurs, auf unterschiedliche kritische Blickwinkel von außen sowie das Aufzeigen verschiedener Optionen durch Raumbildvarianten ab. In dem Ausschreibungsverfahren konnten drei Planungsteams für die Mehrfachbeauftragung und ein Begleitbüro zur Unterstützung des Prozesses gewonnen werden. **Das Ziel:** eine große Bandbreite an Lösungen für die zukünftige räumliche Entwicklung des Rheinischen Reviers zu erarbeiten. Drei interdisziplinäre Planungsteams um die Büros ASTOC (Köln), AS+P (Frankfurt) und Yellow Z (Berlin) richteten in dem Diskurs ihren fachlich kritischen und kreativen Blick auf die Region und entworfen wertvolle Konzepte mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Die Teams und Kooperationspartner im Überblick:

### Team AS+P

Hedderichstraße 108-110  
60596 Frankfurt am Main

### Team ASTOC

**Urbanista.ch,**  
**LOLA Landscape architects,**  
**Mrs partner AG,**  
**Futur A**

Maria-Hilf-Straße 15  
50677 Köln

### Team Yellow Z

**berchtoldkrass,**  
**rabe landschaften,**  
**ARGUS studio,**  
**Dr. Stefan Carsten**

Choriner Straße 55  
10435 Berlin

# Fachbeteiligung und Begleitgremien

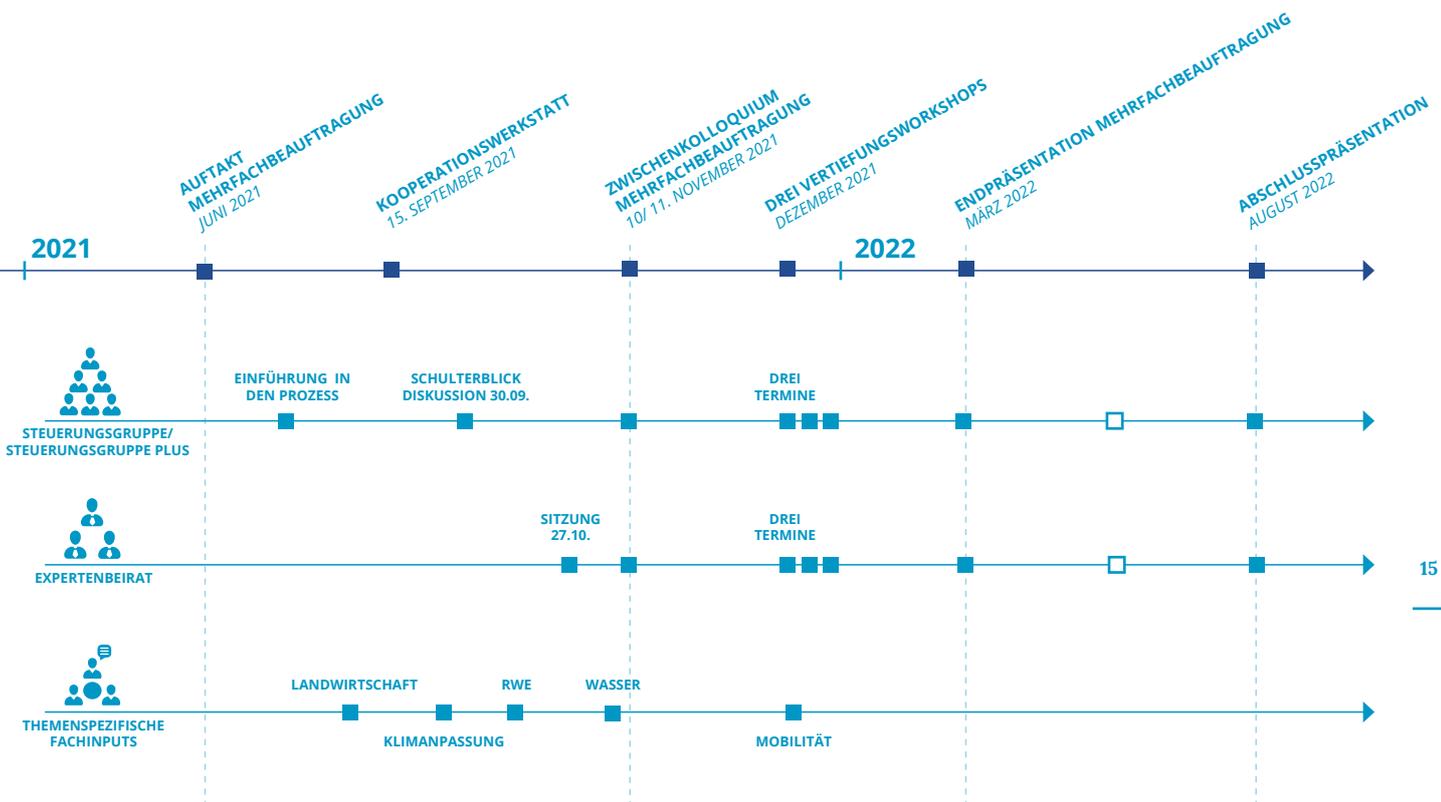
Die Raumstrategie wurde durch drei Gremien begleitet, welche regelmäßig in den Prozess eingebunden waren, um ein konsensgetragenes gesamtregionales Raumbild zu entwickeln: ein Expertenbeirat, die Steuerungsgruppe sowie die Steuerungsgruppe Plus.

Der **Expertenbeirat** aus nationalen und internationalen Fach- und Planungsexperten hatte die Aufgabe, die prozessuale und fachliche Qualität zu sichern. Die Mitglieder des Expertenbeirats:

- Peter Bertholet (Parkstat Stadtregion Limburg),
- Klaus Dosch (Factor X Agentur der Entwicklungsgesellschaft Indeland GmbH),
- Prof. Dr. Martina Fromhold-Eisebith (RWTH Aachen, Lehrstuhl Wirtschaftsgeografie),
- Hans Hoorn (Stadtsoziologe, ehem. Stellvertretender Direktor Stadtentwicklungsamt Maastricht),
- Wilhelm Natrup (Amtschef des Amtes für Raumentwicklung, Kanton Zürich),
- Prof. Dr. Lars Ribbe (TH Köln, Fakultät für Raumentwicklung und Infrastruktursysteme, Institute for Technology and Resources Management in the Tropics and Subtropics (ITT),
- Prof. Mark Michaeli (Technische Universität München, Lehrstuhl für Nachhaltige Entwicklung von Stadt und Land).

Die **Steuerungsgruppe** wurde durch Fachakteurinnen und Fachakteure der Region, aus den Kreisen, der Bezirksregierung und den Zweckverbänden sowie aus Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Landesministerien gebildet.

Die **Steuerungsgruppe Plus** umfasste Vertreterinnen und Vertreter der jeweiligen Fraktionen der Regionalräte Köln und Düsseldorf und begleitete das Gremium aus regionalpolitischer Perspektive.



# Weitere Fachakteure und Fachakteurinnen

(Auszug)

## **Zukunftsagentur Rheinisches Revier + Revierknoten:**

Revierknoten Infrastruktur und Mobilität  
Revierknoten Ressourcen und Agrobusiness  
Revierknoten Energie und Industrie  
Revierknoten Innovation und Bildung  
Revierknoten Internationale Bau- und Technologieausstellung

## **Wasserwirtschaft**

Wasserverband Eifel-Rur  
ERFTVERBAND  
NIERSVERBAND

## **Energiewirtschaft**

RWE Power AG (Abteilung Flächenmanagement und  
Umsiedlung)

## **Politik und Verwaltung**

Ministerium für Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und  
Energie des Landes Nordrhein-Westfalen  
Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und  
Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen  
Ministerium für Kultur und Wissenschaft des  
Landes Nordrhein-Westfalen  
Regionalrat Düsseldorf

## **Tagebauumfeldinitiativen**

Neuland Hambach GmbH  
Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler  
Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH

## **Tourismusverbände**

Innovationsnetzwerk Tourismus im Rheinischen Revier  
indeland Tourismus e.V.

## **Verkehrsverbände**

Nahverkehr Rheinland  
Verkehrsverbund Rhein- Ruhr

## **Verbände**

Landschaftsverband Rheinland

## **Weitere**

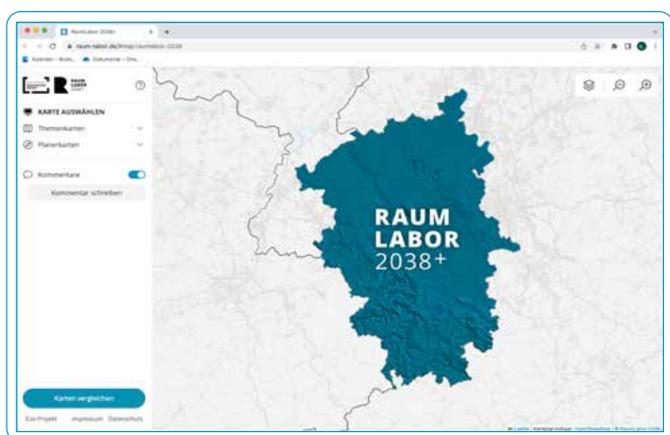
ReBAU - Regionale Ressourcenwende in der Bauwirtschaft  
Faktor X Agentur der Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH  
ZL´EU - Raumstrategie Zuid-Limburg im euregionalen Kontext

# Beteiligung der Öffentlichkeit

## Raumlabor

Für die Erarbeitung der Raumstrategie war es entscheidend, auch die Öffentlichkeit laufend in die transparenten Prozesse einzubinden. Während des gesamten Projektverlaufs kann auf der Website [www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de) der aktuelle Planstand der Raumstrategie eingesehen und kommentiert werden. Themenkarten der Raumdiagnose sowie die Themenkarten der drei Planungsteams sind dort stetig verfügbar, ebenso wie die jeweiligen übergeordneten Raumbilder. Alle Karten des Raumlabor können interaktiv miteinander verglichen werden. Anregungen können räumlich verortet und konkrete Bereiche mithilfe von Polygonen markiert werden. Insgesamt sind hier bisher zahlreiche Anregungen aus der regionalen Bevölkerung und den Fachakteuren und -akteurinnen eingegangen. Die Kommentare werden ausgewertet.

[www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)

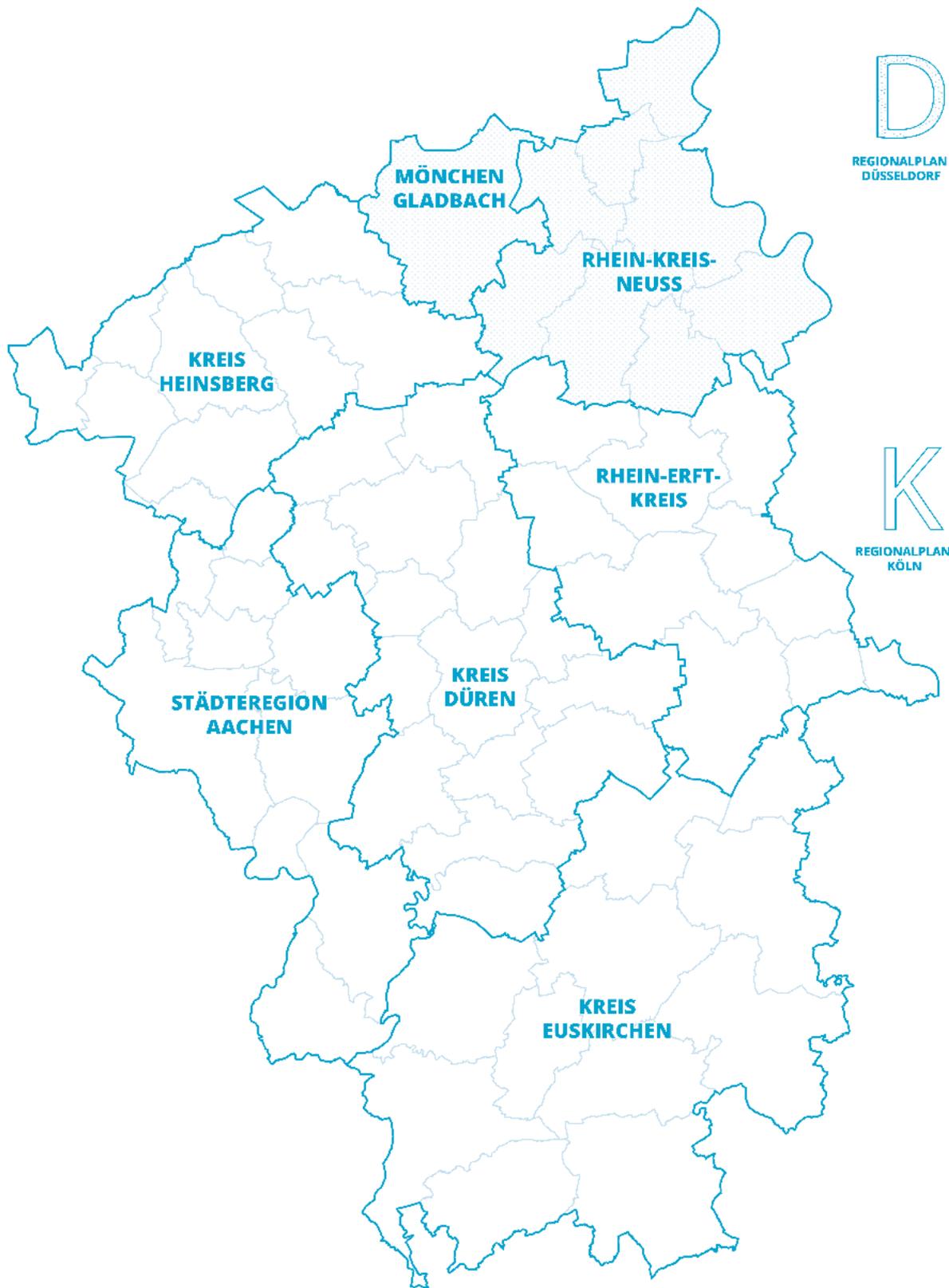


## RevierTalks

Information und Mitwirkung waren von Beginn an zentrale Bestandteile des Raumstrategieprozesses. Das Webangebot des Revierknotens Raum informierte die Öffentlichkeit stets über aktuelle Entwicklungen. So fand ab März 2021 jeweils an jedem letzten Montag im Monat von 18.00 – 20.00 Uhr eine digitale Diskussionsrunde zu ausgewählten Themenschwerpunkten statt.

In den Diskussionsrunden wurde der Prozess der Raumstrategie transparent kommuniziert und regionale Akteurinnen und Akteure mit ihrer Fachexpertise eingebunden. Zehn RevierTalks boten ein weites Themenspektrum zur öffentlichen Information:

- **29.03.2021:** Auf dem Weg zur Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+
- **26.04.2021:** Vom Innovation Valley Garzweiler zum Indeland
- **31.05.2021:** Neuerfindung des Rheinischen Reviers: Neue Stadtgründung und neuer Hochschulcampus?
- **28.06.2021:** Neue Chancen im ländlichen Raum: „Orte der Zukunft“
- **30.08.2021:** Kultur und Identität als Rückgrat für Raumentwicklung
- **27.09.2021:** Welchen Beitrag kann Forschung zur nachhaltigen Raumentwicklung im Rheinischen Revier leisten?
- **25.10.2021:** Klimasensible Raumentwicklung – Wiederaufbau nach der Flutkatastrophe
- **29.11.2021:** Zwischenpräsentation zur integrierten Raumstrategie 2038+
- **31.01.2022:** Landwirtschaft und grün-blaue Infrastruktur im Kontext der Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+
- **30.05.2022:** BürgerInnen Spezial: Öffentlichkeitsbeteiligung zur Raumstrategie 2038+



# Die Ausgangslage im Rheinischen Revier

Auf welcher Basis fußen die Entwicklungen des Strukturwandels? Was sind die Rahmenbedingungen der Region?

Eine Raumdiagnose und konzeptionelle Vorarbeiten der Region liefern die Grundlagen für die fachliche Auseinandersetzung in strategischer Planung und Beteiligung.

## Steckbrief – das Revier in Zahlen

Die Innovationsregion Rheinisches Revier umfasst sechs Kreise (Städteregion Aachen, Kreis Düren, Kreis Euskirchen, Kreis Heinsberg, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss) sowie die Stadt Mönchengladbach. Das Rheinische Revier erstreckt sich vom Niederrhein bis in die Eifel und verläuft südlich entlang der Grenze zu Rheinland-Pfalz und westlich entlang der Grenze zu den Niederlanden und Belgien. In der Region leben etwa 2,4 Millionen Menschen auf rund 5.000 km<sup>2</sup> in 65 Städten und Gemeinden<sup>1</sup>. Die Region weist eine polyzentrische Siedlungsstruktur auf und verfügt über eine besondere Lagegunst aufgrund der Nähe zum Rhein-Alpen-Korridor. Übergeordnete Verkehrsanbindungen bestehen in Richtung Amsterdam, Brüssel, Köln und Düsseldorf. Naturräumlich prägen der Erft- und Rurkorridor, die Tagebaugelände sowie die vielen ertragreichen Böden das Rheinische Revier.



Bis 2040 wird für die Region ein Bevölkerungszuwachs von 2,35% prognostiziert (vgl. S. 26). Das entspräche rund 56.000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern. Die durchschnittliche Wachstumsprognose für Nordrhein-Westfalen wird hier mit 0,74% angegeben. Eine Veröffentlichung der Innovationsregion zitiert Zahlen von IT-NRW aus 2014, nach denen die Bevölkerung in der Region im Schnitt um 2,1% bis 2030 sinken wird. Dabei ist die Spreizung in den Landkreisen hoch. Der Kreis Düren beispielsweise schrumpfte um 5%, der Rhein-Erft-Kreis wachse um 3%.

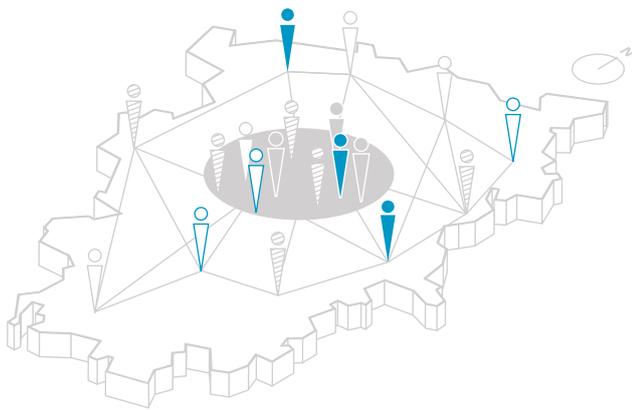
In der Region gibt es laut der Zukunftsagentur Rheinisches Revier rund 20.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze im Zusammenhang mit der Braunkohle. Rund 90.000 Beschäftigte werden hingegen der energieintensiven Industrie in der Region zugerechnet.<sup>2</sup> Der Ausstieg aus der Braunkohleverstromung wird weitreichende Folgen auf dem Arbeitsmarkt haben. Insbesondere für junge Arbeitnehmenden wird ein Beschäftigungs- oder Berufswechsel nötig sein. Ziel ist es, bis 2038 15.000 neue Arbeitsplätze zu schaffen.

<sup>1</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Engagement aus der Region für die Region. Daten und Fakten zum Rheinischen Revier, Stand März 2020

<sup>2</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier, Ralph Sterck: Zukunft ist unser Revier, Stand 2019

## Regionale Grundlagen und Vorarbeiten:

- | **Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1**
- | **6 Revierknoten**
- | **Innovationsstudie**
- | **Tagebauumfeldinitiativen**
- | **Raumdiagnose**



## Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1

Das Wirtschafts- und Strukturprogramm für das Rheinische Zukunftsrevier 1.1<sup>3</sup> wurde im Juni 2021 von der Zukunftsagentur Rheinisches Revier GmbH herausgegeben. Mit der Bewältigung des Strukturwandels steht das Rheinische Revier vor einer Jahrhundertaufgabe. Die Region hat hierzu den Anspruch erhoben, einen innovativen Transformationsprozess einer einzigartigen Modellregion zu entwickeln und voranzutreiben. Besonderer Fokus soll hierbei auf der Verbindung der Themen Klimaschutz, Wirtschaftskraft, Arbeit und Lebensqualität liegen. Als Modellregion will das Rheinische Revier zeigen, wie der Europäische Green Deal vorbildlich umgesetzt und Strukturfördermittel von fast 15 Milliarden Euro effektiv eingesetzt werden können.

Das Wirtschafts- und Strukturprogramm für das Rheinische Zukunftsrevier 1.1 hat hierzu eine Vision entwickelt und skizziert einen möglichen Weg hin zu den oben genannten Zielen. Zur Annäherung an ein Gesamtbild und der dafür notwendigen inhaltlichen Gestaltung der Maßnahmen. Dies spiegelt sich auch in den Zukunftsfeldern wider, auf die sich die Wirtschafts- und Strukturinvestitionen konzentrieren: Energie und Industrie, Ressourcen und Agrobusiness, Innovation und Bildung, sowie Raum und Infrastruktur. Das Wirtschafts- und Strukturprogramm hat daher folgende fünf Entwicklungslinien für die Schwerpunkte der Transformation der Region entwickelt:

### Lebenswerte Region

Innerhalb einer lebenswerten Region soll eine Verschränkung von Freiraum- und Siedlungsflächenentwicklung angestrebt werden, bei der das Identifizieren besonders geeigneter Standorte für künftige Siedlungsentwicklung im Vordergrund steht. In diesem Zuge sollen lebenswerte Stadtteil- und Dorfszentren geschaffen und erhalten werden. Eine Erweiterung des Mobilitätsnetzes, inklusive einer verbesserten Anbindung an den Nah- und Fernverkehr sind anzustreben. Zentrales Ziel der naturräumlichen Entwicklungen soll in diesem Kontext die Verbindung bestehender Naturräume (z.B. die Vernetzung von blau-grüner Infrastruktur) sein.

Innerhalb einer lebenswerten Region ist neben den naturräumlichen Aspekten auch der Erhalt von Heimat, Identität sowie (Kultur)orten der Begegnung unabdingbar.<sup>4</sup>

### Leistungsstarke Region

Das Rheinische Revier wird als leistungsstarke Wirtschaftsregion in ganz Europa zukunftsfähig und krisenfest gestaltet. Hierzu kann eine Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur, eine Stärkung und Spezialisierung von innovativen Schlüsselbranchen sowie die Identifikation besonderer Gewerbe- und Industrieflächenpotenziale beitragen.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1. Für das Rheinische Zukunftsrevier, Stand 06.2021

<sup>4</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1. Für das Rheinische Zukunftsrevier, Stand 06.2021, S. 11-12

<sup>5</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1. Für das Rheinische Zukunftsrevier, Stand 06.2021, S. 12

## Unterstützung der Revierknoten

### Innovative Region

Das Rheinische Revier besitzt Innovationspotenzial für wegweisende, internationale, wettbewerbsfähige Produkte und Dienstleistungen. Um ein wettbewerbsfähiges Rheinisches Revier zu erhalten, sind neben einem dynamischen Arbeitsmarkt Themen wie Innovation, Wissenstransfer und Bildung zu forcieren. Von einer solchen künftigen Forschungslandschaft und der damit einhergehenden Wertschöpfung durch Wissen sollen auch bereits bestehende innovative Unternehmen profitieren können.<sup>6</sup>

### Klimaneutrale Region

Als europaweit erste klimaneutrale Region kann das Rheinische Revier erneuerbare Energien aus grünem Wasserstoff, Wind und Sonne als Hauptquellen für die Erzeugung von Strom und Wärme, Antrieb und Kraftstoffe nutzen. Mit Hilfe besonderer Potenzialflächen für erneuerbare Energien innerhalb der regionalen Land- sowie Forst- und Holzwirtschaft wird ein relevanter Beitrag zur Klimaneutralität geleistet (CO<sub>2</sub>-Speicherung in Waldböden, Waldbeständen, Holzprodukten).<sup>7</sup>

### Vernetzte Region

Im europäischen Zusammenhang kann die interregional und global stark vernetzte Region Strahlkraft entwickeln. Durch zukunftsfähige Mobilität, umfangreiche Digitalisierung der Lebens- und Arbeitsbereiche sowie einer neuen Struktur des Wirtschafts-, Lebens- und Naturraumes wird eine polyzentrische Entwicklung gefördert. Eine enge Verzahnung aller Akteurinnen und Akteure der Region (Mobilität, Kommunikation, neue Lebens- und Arbeitsumfelder) trägt zur Vernetzung der Region bei.<sup>8</sup>

Die unterschiedlichen Revierknoten Energie und Industrie, Ressourcen und Agrobusiness, Innovation und Bildung, Infrastruktur und Mobilität, Raum sowie Internationale Bau- und Technologieausstellung (IBTA) unterstützen die Zukunftsagentur durch das Erstellen und Fortschreiben fachlicher Teilkonzepte des Wirtschafts- und Strukturprogramms. Hierzu beteiligen die Revierknoten relevante Fachakteurinnen und Fachakteure aus der Region, mit dem Ziel, das Fachwissen und den Ideenreichtum innerhalb des Rheinischen Reviers zu bündeln. Dabei setzen die unterschiedlichen Revierknoten verschiedene Schwerpunkte. So nimmt der Revierknoten Energie und Industrie bspw. eine führende Rolle im Strukturwandelprozess ein. Der Revierknoten Raum hingegen möchte durch die Erarbeitung der Raumstrategie 2038+ einen tiefgehenden Raumentwicklungsprozess in Bezug auf räumliche und infrastrukturelle Fragestellungen vorantreiben.

#### Revierknoten:

- Energie und Industrie
- Ressourcen und Agrobusiness
- Innovation und Bildung
- Infrastruktur und Mobilität
- Raum
- Internationale Bau- und Technologieausstellung (IBTA)

<sup>6</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1. Für das Rheinische Zukunftsrevier, Stand 06.2021, S. 13

<sup>7</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1. Für das Rheinische Zukunftsrevier, Stand 06.2021, S. 13

<sup>8</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1. Für das Rheinische Zukunftsrevier, Stand 06.2021, S. 14

## Innovationsstudie 2021 – Leuchttürme im Rheinischen Revier

Die Innovationsstudie 2021 befasst sich mit der Verbesserung des regionalen Innovationssystems im Revier<sup>9</sup>. Dabei werden potenzielle Innovationsfelder erfasst sowie die im Innovationssystem vorhandenen Stärken und Schwächen beleuchtet. Abschließend werden Handlungsempfehlungen aufgezeigt.<sup>10</sup>



Die Studie zeigt, dass das Rheinische Revier über eine gut vernetzte, abwechslungsreiche Wirtschaftsstruktur sowie über eine hervorragende Forschungslandschaft verfügt. Gleichzeitig werden u.a. Lücken in der Zusammenarbeit lokaler Wirtschaftsakteure mit Forschungssektoren identifiziert. Die Studienergebnisse zeigen zehn Innovationsfelder auf (Alternative Antriebstechnologien, Aviation, Bioökonomie, Digitale Medizin, Energiesystem der Zukunft, Katalyse, Nanoelektronik, Neue Materialien, Quanten- und Supercomputing, zukunftsfähige Industrie) und empfehlen zwei bis drei dieser Innovationsfelder als Leuchttürme aufzubauen.<sup>11</sup>



[www.neuland-hambach.de](http://www.neuland-hambach.de)



[www.indeland.de](http://www.indeland.de)



[www.landfolge.de](http://www.landfolge.de)

## Tagebauumfeldinitiativen

Mit dem Konzept **Raumentwicklungsperspektive Hambach** haben die Anrainerkommunen des Tagebaus sowie dessen Kooperationspartner gemeinsam ihre Vision der Raumentwicklung erarbeitet. Ziel dieser ist ein in die Zukunft gerichtetes Konzept für die Region, dass u.a. die wirtschaftliche Entwicklung, Klimaanpassungsmaßnahmen, die Verkehrswende sowie die Biodiversität berücksichtigt und ein Ort schafft, an dem die Menschen gerne leben.<sup>12</sup> Gezielte Projekte sind beispielsweise der „Hambach-Loop“ – ein interkommunaler Rundwanderweg, zur Verbindung der verschiedensten Landschaftsräume. Die „Zukunftsterrassen Elsdorf“ hingegen zeigen unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte des Tagebaurandbereiches in Elsdorf und das Projekt „Eingangstor zur Sophienhöhe – Niederzier“ beispielsweise trägt zur Errichtung eines Informationszentrums bei.<sup>13</sup>

Mit dem **Masterplan Indeland 2030** wurde ein Orientierungsrahmen geschaffen, der Perspektiven und Leitbilder für die Region aufzeigt. Ziel ist es u.a. den Strukturwandel positiv zu beeinflussen, die Bildungs-, Forschungs- und Wissenschaftslandschaft zu stärken und zu erhalten, den ländlichen Raum zu stabilisieren und zu entwickeln, ein Miteinander von Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz zu schaffen sowie eine übergeordnete Freizeit- und Tourismusregion zu werden.<sup>14</sup>

Das **Drehbuch Tagebaufolge(n) Landschaften Garzweiler**<sup>15</sup> wurde 2016 von der Stadt Mönchengladbach, der Stadt Erkelenz, der Stadt Jüchen und der Gemeinde Titz sowie weiteren Vertreterinnen und Vertretern regionaler Einrichtungen erarbeitet und dient als Grundlage für die planerischen Schritte mit dem Umgang der Tagebaufolgenlandschaft. Dieses Zukunftsbild wurde im Rahmen des **Drehbuchs Landfolge Garzweiler**<sup>16</sup> fortgeführt und zeigt auf, dass in der Zukunft ein Garzweiler See mit angrenzendem Innovation Valley und Real-laborlandschaft entstehen soll.<sup>17</sup>

<sup>9</sup> Vgl. Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Nachrichten. *Innovationsstudie 2021* für das Rheinische Revier, Stand 19.05.2021

<sup>10</sup> Zukunftsagentur Rheinisches Revier, Fraunhofer IMW, Görgen & Köller GmbH: *Innovationsstudie 2021. Leuchttürme im Rheinischen Revier*, Stand 30.04.2021

<sup>11</sup> Zukunftsagentur Rheinisches Revier: Nachrichten. *Innovationsstudie gibt Handlungsempfehlungen*, Stand 22.06.2021

<sup>12</sup> Vgl. Neuland Hambach: *Raumentwicklungsperspektive Hambach*, Stand 2021, S.7

<sup>13</sup> Vgl. Neuland Hambach: *Projekte mit Strahlkraft für die Region*

<sup>14</sup> Vgl. *Masterplan Indeland 2030*, Stand 23.03.2015

<sup>15</sup> Vgl. *Garzweiler Region in Bewegung. Drehbuch zur Tagebaufolge(n)landschaft*

<sup>16</sup> Vgl. Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler: *Drehbuch Landfolge Garzweiler. 1. Fortsetzung*, Stand 2022

<sup>17</sup> Vgl. Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler. „Drehbuch – das erste Konzept“

## Die Raumdiagnose:

Das Team des Revierknotens Raum an der RWTH Aachen hat zur Vorbereitung der Raumstrategie eine umfassende Raumdiagnose erarbeitet. Sie war sowohl Grundlage für das Aufgabendossier zur Mehrfachbeauftragung als auch für die Planung und Beteiligung in den Sektoren Siedlungsraum, Mobilität, Freiraum, Wirtschaft, Energie und Tourismus. Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen und der hohen Dynamik, in der sich die Rahmenbedingungen in der Region verändern, werden statische Analysen im Rheinischen Revier insbesondere in den kommenden Jahren nur eine geringe Halbwertszeit und entsprechend oftmals nur eine eingeschränkte Aussagekraft besitzen. Die durch den Revierknoten Raum bearbeitete Phase 0 beschränkt sich daher nicht auf eine Analyse bis zu einem bestimmten Stichtag, sondern ist als ein kontinuierlicher Prozess angelegt.

**Die Analysekarten finden Sie hier:**



[www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)

## Siedlungsstruktur

Die Region des Rheinischen Reviers ist geprägt durch eine polyzentrische und in vielen Bereichen eher ländlich anmutenden Siedlungsstruktur (vgl. *Abbildung S. 25*). Die Oberzentren Düsseldorf, Köln und Bonn entlang der Rheinschiene, Mönchengladbach im Norden sowie die Stadt Aachen im Westen weisen eine hohe Wachstumsdynamik auf. Speziell entlang der Rheinschiene bestehen Ausstrahlungseffekte auf das Umland. Dies spiegelt sich unter anderem in prognostizierten Wachstumswerten linksrheinisch von Neuss bis Euskirchen für den Zeitraum 2018-2040 wider. Eine der wenigen Ausnahmen in diesem Bereich stellt die Kommune Erftstadt dar.

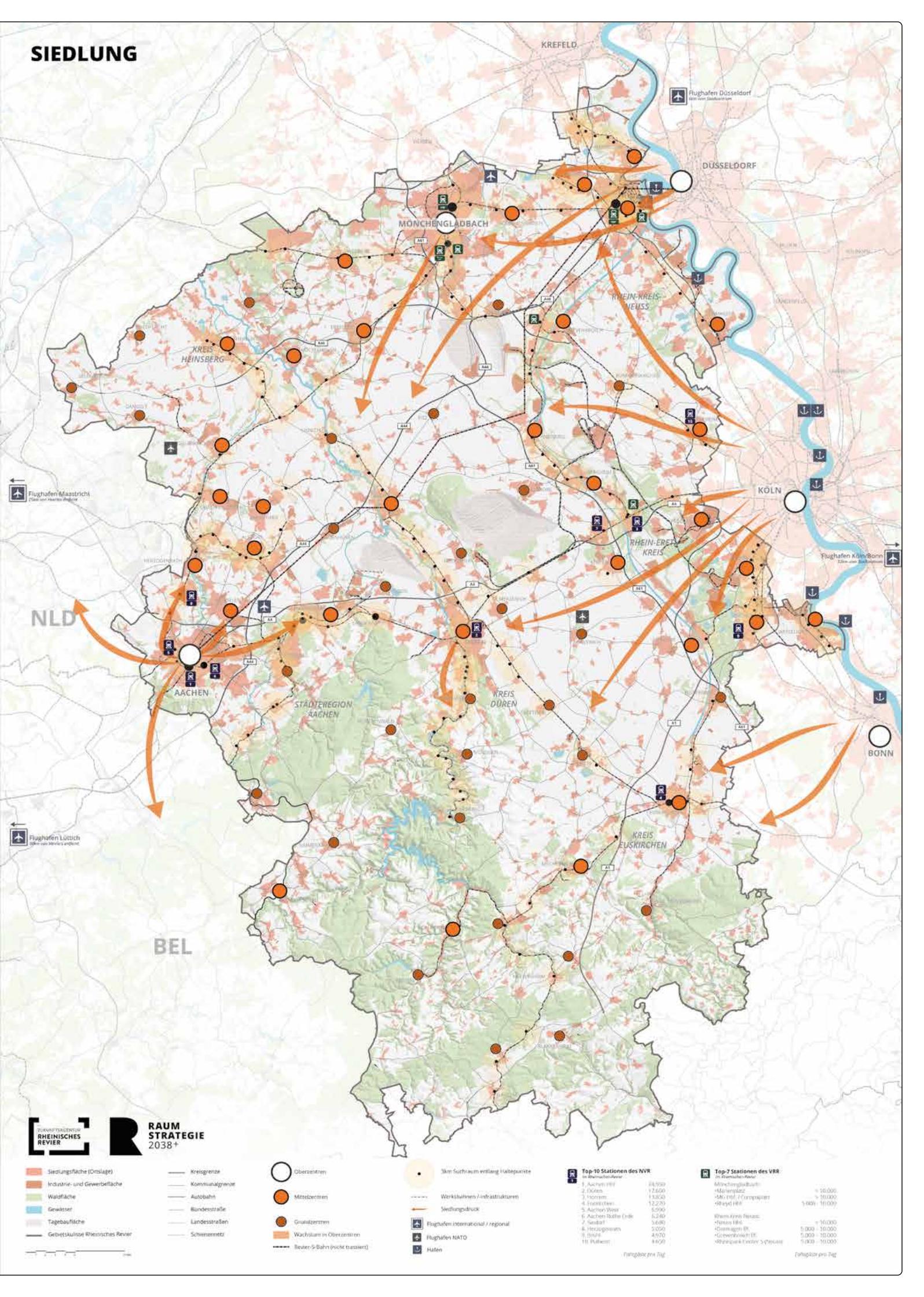
Im unmittelbaren Umfeld der Oberzentren, sowie entlang des Rur- und Erft-Korridors befinden sich überwiegend Mittelzentren. Die Bereiche zwischen Rur- und Erftschiene sind hingegen primär durch Unterzentren und Dorfstrukturen mit tendenziell niedriger baulicher Dichte geprägt. Im Süden des Rheinischen Reviers befinden sich vereinzelt verteilte Mittel- und Unterzentren, die insgesamt eine eher disperse Siedlungsstruktur ausbilden.

Bei einer Überlagerung der ehemaligen und neuen Regionalpläne der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf lässt sich die Entwicklung der Siedlungsflächen innerhalb der letzten 20 Jahre, sowie eine erste Deutung an Veränderungen der kommenden 20 Jahre ableiten. Es zeigt sich, dass das gesamte Rheinische Revier in den letzten 20 Jahren eine Abnahme an Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) und Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen (GIB) vorweist. Auffällig ist, dass die Zunahmen dieser beiden Gebietskategorien überwiegend im Zentrum und im Norden des Reviers zu verzeichnen sind, jedoch kaum im Süden.

Bei einer detaillierteren Betrachtung der Flächenentwicklungen zeigt sich, dass die Stadt Mönchengladbach und die Städteregion Aachen den stärksten Rückgang von ASB-Flächen zu verzeichnen haben. Während in Mönchengladbach die Flächenausweisung negativ ist, da die Rücknahmen die Zunahmen übersteigen, liegt in der Städteregion Aachen die absolute Zahl der Rücknahmen in den letzten 20 Jahren im Vergleich zu anderen Kreisen im Rheinischen Revier am höchsten (vgl. ebd.). Der Kreis Düren sowie der Rhein-Erft-Kreis weisen neben der Städteregion Aachen sowohl beim ASB als auch GIB die höchste gesamte Entwicklungsfläche auf. Beide Kreise weisen die höchste Anzahl an ASB und GIB Entwicklungspotentialflächen im gesamten Rheinischen Revier auf.

Die Raumstrategie soll potenzielle Siedlungsflächen für verschiedene Entwicklungsszenarien identifizieren. Im Rahmen der vorangegangenen Analyse wurden mögliche Siedlungsflächen in drei Kategorien unterteilt: Suchräume für potenzielle Siedlungsflächen im Umfeld bestehender SPNV-Haltepunkte und Achsen, Suchräume entlang von ausgewählten Korridoren und Suchräume im Tagebaumfeld. Die Landesinitiative „Bauland an die Schiene“ bietet Anknüpfungsmöglichkeiten

# SIEDLUNG



NLD

BEL



## RAUM STRATEGIE 2038+

- Siedlungsfläche (Ortslage)
- Industrie- und Gewerbefläche
- Waldfläche
- Gewässer
- Tagebaufläche
- Gebietskürse Rheinisches Revier
- Kreisgrenze
- Kommunalgrenze
- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraßen
- Schienennetz
- Oberzentren
- Mittelzentren
- Grenz- / Zentren
- Wachstum in Oberzentren
- Revier-S-Bahn (nicht trassiert)
- Siedlungsdruck
- Siedlungsdruck
- Verkehrsachsen / Infrastrukturen
- Flughafen international / regional
- Flughafen NATO
- Halten

- Siedlungsdruck
- Verkehrsachsen / Infrastrukturen
- Flughafen international / regional
- Flughafen NATO
- Halten

**Top-10 Stationen des NVR**  
im Rheinischen Revier

1. Aachen Hbf	28.998
2. Düren	12.660
3. Horrem	13.520
4. Eschweiler	12.270
5. Aachen West	5.990
6. Aachen Süd (rhd)	6.240
7. Sandorf	3.680
8. Herzogenrath	2.050
9. Sinzig	4.970
10. Pulheim	4.690

Fahrgäste pro Tag

**Top-7 Stationen des VRR**  
im Rheinischen Revier

Mönchengladbach	> 10.000
Marienberg	> 10.000
M. (rhd) / Compagny	5.000 - 10.000
Rehder Hbf	5.000 - 10.000
Rhein-Eifel-Renn	> 10.000
Hannes Weh	5.000 - 10.000
Großengraben (R)	5.000 - 10.000
Waldpark (rhd) / Spleis	5.000 - 10.000

Fahrgäste pro Tag

zur Siedlungsentwicklung an SPNV-Haltepunkten. Bestehende Restriktionen durch hohe naturräumliche und landwirtschaftliche Qualitäten (z.B. besonders hochwertige Böden) und Schutzbedürfnisse kanalisieren den Wohn- und Nutzungsdruck der Oberzentren sowie den begründeten Zusatzbedarf weiterer benötigter Wirtschaftsflächen auf die bereits herausgearbeiteten Suchräume sowie künftig zu identifizierende Potenzialflächen.

## Demografie

Bis zum Jahr 2040 soll laut Prognosen das Rheinische Revier einen Bevölkerungszuwachs von 2,35% erreichen (Prognose für NRW: + 0,74%). Mit Blick auf die Region lässt sich jedoch erkennen, dass für die unterschiedlichen Teilräume eine sehr differenzierte demografische Entwicklung erwartet wird.

Dabei fällt der Südwesten des Rheinischen Reviers hinsichtlich des hohen prognostizierten Bevölkerungsrückgangs bis zum Jahr 2040 auf. Dies lässt sich unter anderem auf den hohen Altersdurchschnitt in der Eifel zurückführen. Die Gemeinde Hellenthal weist den höchsten Anteil von Einwohnerinnen und Einwohner über 75 Jahren (ca. 14%) im gesamten Rheinischen Revier auf. Entlang der Rheinschiene und rund um die Ballungsräume im Osten ist die Bevölkerungsstruktur hingegen jünger. Den höchsten Anteil an 18- bis 30-jährigen weist die Städtereion Aachen auf. Als mögliche Ursache ist der überregional bedeutsame Hochschulstandort Aachen zu benennen.

Bei einer vertiefenden Betrachtung der Anrainerkommunen lässt sich rund um den Tagebau Garzweiler feststellen, dass für die Gemeinden, die Richtung Düsseldorf gelegen sind, eine Bevölkerungszunahme prognostiziert wird, während im restlichen Teil Stagnation erwartet wird. Die einzige Ausnahme bildet Erkelenz, wo Stand 2018 ein Rückgang zu erwarten ist. Die Anrainerkommunen der Tagebauggebiete Hambach und Inden verzeichnen überwiegend stabile Bevölkerungsentwicklungen für das Jahr 2040. Während der Gemeinde Inden ca. 17,3% Wachstum vorhergesagt wird (einer der höchsten Werte im gesamten Rheinischen Revier), wird in Merzenich und Niederzier (Tagebaus Hambach) ein starker Bevölkerungsrückgang prognostiziert.

## Zukünftige Herausforderungen der Siedlungsstruktur

Zusammenfassend zeigen sich sowohl im lokalen als auch regionalen Maßstab demographische Disparitäten, welche im Kontext der Raumstrategie zu adressieren sind. Wie stark und nachhaltig die aktuellen Entwicklungen im Zuge der COVID-19 Pandemie sind und welche Auswirkungen diese auf die regionale Entwicklung haben werden, ist derzeit schwer abzuschätzen. Bisher zeichnet sich vor allem eine stärkere Nachfrage nach Wohnraum auf dem Land ab.

Das Rheinische Revier ist durch eine polyzentrische Siedlungsstruktur, die Heterogenität einzelner Teilräume und parallel verlaufende Schrumpfung- und Wachstumsprozesse geprägt.

Die Tagebauggebiete im Zentrum der Region stellen dabei einen klaren Strukturbruch dar. Der demographische Wandel und teilräumliche Schrumpfungprozesse können zu Funktionsverlusten in Innenstädten und Dorfzentren führen. Es bedarf Strategien zur Revitalisierung und Weiterentwicklung dieser Räume zur Sicherung der Daseinsvorsorge und Teilhabe in allen Teilen der Region. Zusätzlich sollen durch die Aufwertung und Schaffung attraktiver und nachhaltiger Wohnraumangebote neue Standort- und Lebensqualitäten für Arbeitskräfte, Bewohnerinnen und Bewohner entstehen.

## Mobilität

Die im vorigen Kapitel skizzierte Siedlungsstruktur lässt sich auch im historisch gewachsenen Verkehrsnetz des Rheinischen Reviers ablesen (vgl. *Abbildung S. 27 und 28*). Die niedrige Dichte, die ländliche Prägung großer Teile der Region und die Strukturbrüche hatten und haben einen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsinfrastruktur. Dies spiegelt sich nicht nur im nur noch sporadisch vorhandenen Schienennetz im Umfeld der Tagebauggebiete wider, sondern beispielsweise auch im Bruch des Verlaufs der A61, dem ausbaufähigen Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV) und der allgemein hohen Affinität zum motorisierten Individualverkehr (MIV) der Region.

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Region ist durch vier Bundesautobahn-Achsen geprägt. Hier sind neben den Ost-West-Achsen A4 (Köln – Aachen – Süd Limburg) und A44/A46 (Düsseldorf, Mönchengladbach, Aachen, Belgien) die A61 und die A1 als Nord-Süd-Achsen zu nennen. Das Straßennetz wird auf regionaler Ebene durch eine Vielzahl an Bundesstraßen ergänzt, welche besonders in der Eifel wichtige Bezugspunkte darstellen. Neben angedachten Ausbaumaßnahmen der Hauptachsen, sind im Bundesverkehrswegeplan auch verschiedene Lückenschlüsse in der Planung, wie z.B. zwischen Heinsberg und Wassenberg oder in Rommerskirchen zu finden. Netzengpässe sind vor allem zu Stoßzeiten im Raum Köln zu konstatieren. Die bereits beschriebene Siedlungsstruktur geht mit in vielen Bereichen der Region hohen Motorisierungsraten einher. Diese liegen z.B. in Euskirchen bei 703 (Pkw je 1000 Einwohner), in Heinsberg bei 610, im Rhein-Erft-Kreis bei 586 und in Düren bei 598 (Referenzwert: Gesamt NRW 556).

### Radverkehr

Das bestehende Radverkehrsnetz ist auf interkommunaler und kreisübergreifender Ebene bisher primär auf touristische Fernradwege beschränkt. Zur Stärkung der Radverkehrs in der Alltagsmobilität wurde derzeit ein gesamtregionales Radverkehrskonzept erarbeitet, welches den Radverkehr im Rheinischen Revier und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern stärken soll. Dabei sollen die bestehende Infrastruktur ausgebaut und Netzlücken identifiziert und geschlossen werden. Des Weiteren sollen neu entwickelte und geplante Areale

# MOBILITÄT

RAD- UND STRASSENVERKEHR



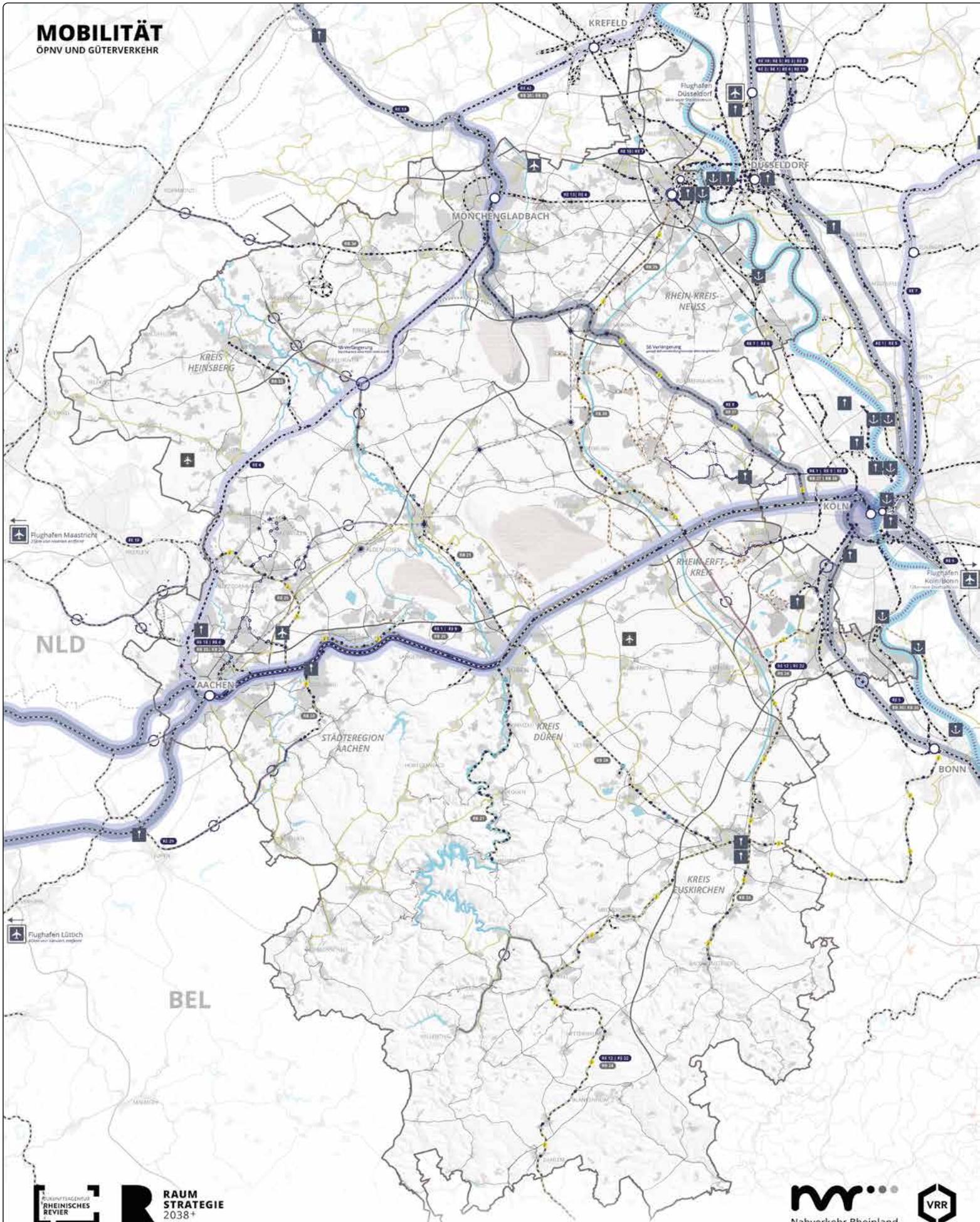
**RAUM STRATEGIE 2038+**

**Nahverkehr Rheinland**

- |   |   |   |  |  |  |
|---|---|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Siedlungsfläche (Ortslage)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #eee; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Industrie- und Gewerbefläche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #add8e6; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Gewässer</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Tagebaufläche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Gebietskürse Rheinisches Revier</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Kreisgrenze</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed #000; margin-right: 5px;"></span> Kommunalgrenze</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Autobahn • Auffahrt</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid #ffcc00; margin-right: 5px;"></span> Bundesstraße</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Landesstraßen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed #ccc; margin-right: 5px;"></span> Schienennetz</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dotted #ccc; margin-right: 5px;"></span> Radwege überregional</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #000; text-align: center; vertical-align: middle; margin-right: 5px;">✈</span> Flughafen international</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #000; text-align: center; vertical-align: middle; margin-right: 5px;">✈</span> Flughafen regional</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #000; text-align: center; vertical-align: middle; margin-right: 5px;">✈</span> Flughafen NATO</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #000; text-align: center; vertical-align: middle; margin-right: 5px;">✈</span> Häfen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #000; text-align: center; vertical-align: middle; margin-right: 5px;">✈</span> KV-Terminals (Kombizentraler Verkehr)</li> </ul> | <p><b>Ausbau-Strassen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Laufend &amp; fest disponiert Autobahn</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Laufend &amp; fest disponiert Bundesstraßen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Laufend &amp; fest disponiert Aus/Neubau Knotenpunkte</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed #000; margin-right: 5px;"></span> Vordringlicher Bedarf Aus/Neubau Knotenpunkte</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dotted #000; margin-right: 5px;"></span> Vordringlicher Bedarf Aus/Neubau Bundesstraße</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed #ccc; margin-right: 5px;"></span> Vordringlicher Bedarf Neubau Autobahn</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dotted #ccc; margin-right: 5px;"></span> Vordringlicher Bedarf Ausbau Bundesstraße</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dotted #ccc; margin-right: 5px;"></span> Vordringlicher Bedarf Ausbau Bundesstraße</li> </ul> | <p><b>Ausbau-Wasserstraßen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed #000; margin-right: 5px;"></span> Weiterer Bedarf Ausbau Autobahn</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dotted #000; margin-right: 5px;"></span> Weiterer Bedarf Neubau Bundesstraße</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed #000; margin-right: 5px;"></span> Vordringlicher Bedarf Ausbau Wasserstraßen</li> </ul> |
|---|---|---|--|--|--|

# MOBILITÄT

## ÖPNV UND GÜTERVERKEHR



**RAUM STRATEGIE 2038+**



- |  |   |   |  |   |  |  |
|--|---|---|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Siedlungsfläche (Ortlage)</li> <li> Industrie- und Gewerbefläche</li> <li> Gewässer</li> <li> Rhein-Alpen Korridor Gewässer</li> <li> Tagebaufläche</li> <li> Gebietsunter Rheinisches Revier</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Kreisgrenze</li> <li> Kommunalgrenze</li> <li> Autobahn</li> <li> Bundesstraße</li> <li> Landesstraßen</li> <li> Schienennetz</li> <li> Werksbahntrassen</li> <li> Schnellnetz</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Haltepunkte mit Regionalverkehrsanschluss</li> <li> Haltepunkte mit Fernverkehrsanschluss</li> <li> Rhein-Alpen Korridor Trassen</li> <li> Nordsee - Ostsee Korridor Trassen</li> <li> Neu-/Ausbau Stadtbahn</li> <li> ggf. neuer Haltepunkt</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Flughafen international</li> <li> Flughafen regional</li> <li> Flughafen NATO</li> <li> Hafen</li> <li> KW-Terminale (kombinierter Verkehr)</li> </ul> | <p><b>Ausbau-Schienennetz</b><br/> <small>(Südostdeutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen)</small></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Schienensztrake-Ausbau</li> <li> Schienensztrake-Neubau</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Schienensztrake-Ausbau und Elektrifizierung</li> <li> Schienensztrake-Elektrifizierung</li> <li> Schienensztrake-Elektrifizierung oder Alternative Antriebe</li> <li> Ausbaumassnahme / Neubau</li> <li> dreigleisiger Ausbau</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Neubauprojekt gemäß MBS</li> <li> Schaffung neuer Haltepunkte</li> <li> Schienen Realisierung</li> <li> Ausbau Knoten Köln</li> <li> Vorläufiger Bedarf</li> <li> Ausbaulängenverlängerung</li> <li> Geplante Linienerweiterung</li> </ul> |
|--|---|---|--|---|--|--|

an das bestehende Netz angebunden werden. Weitere Informationen sind unter [www.radverkehrsrevier.de](http://www.radverkehrsrevier.de) zu finden.

## Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Schienentrassen zwischen Köln und Aachen sowie Aachen, Mönchengladbach und Düsseldorf rahmen nicht nur das Zentrum des Rheinischen Reviers ein, sondern stellen neben den verschiedenen Radialachsen nach Köln dominierende Elemente des SPNV im Rheinischen Revier dar. Durch verschiedene Stadt-Umland-Beziehungen und Pendlerverkehre generieren die Oberzentren entlang dieser leistungsstarken Achsen ein signifikantes Maß an Zielverkehr. Das Verkehrsangebot entlang dieser Trassen ist dementsprechend leistungsstark ausgestaltet (vgl. Nahverkehrsplan 2016). Abseits der Hauptachsen besteht bei der Erschließungsqualität durch den Öffentlichen Verkehr Verbesserungspotenzial. Im Jahr 2016 waren 30% der Gemeinden im NVR-Gebiet ohne Bahnanschluss. Diese sind in der Regel über Zubringerlinien in Form von verschiedenen Bus- und On-Demand-Angeboten an das Bahnnetz angebunden. Dies geht jedoch mit einer nicht unerheblichen Steigerung der Reisezeit einher und führt zu einer höheren Abhängigkeit vom MIV. Lange Reisezeiten ergeben sich zudem auch für Klein- und Mittelstädte abseits der leistungsstarken Achsen. Diese sind in der Regel unzureichend mit dem öffentlichen Verkehr an Oberzentren der Region angebunden. Beispielhaft sind hier Heinsberg und Jülich zu nennen.

Dieser Problemlage soll im Zentrum des Rheinischen Reviers mit dem politisch beschlossenen Bau der Revier-S-Bahn begegnet werden. Diese soll von Aachen über Jülich, Bedburg und Grevenbroich nach Düsseldorf führen und die Erschließungsqualität erheblich steigern sowie die Anbindung an die beiden Oberzentren stärken. Parallel zur Revier-S-Bahn laufen in der Region einige Projekte zur Stärkung des SPNV. Neben dem Ausbau verschiedener Streckenabschnitte (u.a. der dreigleisige Ausbau zwischen Düren und Aachen) werden viele Nebenäste des Netzes elektrifiziert. Des Weiteren wird das Netz an verschiedenen Stellen ergänzt, sowie bereits identifizierte Lücken geschlossen. Dies umfasst u.a. die Reaktivierung der Bördebahn (Düren-Euskirchen), der geplanten Streckenreaktivierung zwischen Alsdorf und Jülich, den Lückenschluss zwischen Linich und Baal und die geplante Regio-Tram für Aachen.

## Güterverkehr

Durch die Lage am Rhein-Alpen-Korridor weist das Rheinische Revier im Kontext des Güterverkehrs eine besondere Lagegunst auf. Es bestehen Verbindungen zu internationalen Drehkreuzen wie z.B. Rotterdam oder Genua. Entlang der Trassen (besonders am Rhein) finden sich verschiedene Terminals für den kombinierten Ladeverkehr. Die stärkere Anbindung an die westlichen Rheinseehäfen bietet perspektivisch auch große Potenziale. Im Umfeld der leistungsstarken Güterverkehrsinfrastruktur sind Potenziale für Gewerbe- und Industrieareale zu identifizieren. Aktuell stellt der Knoten Aachen einen Engpass für den schienengebundenen Verkehr dar.

## Fern- und Flugverkehr

Im Bereich des Fernverkehrs bestehen in den Oberzentren Anschlusspunkte zu verschiedenen ICE- und IC-Verbindungen sowie zum Thalys Richtung Paris und Brüssel. Des Weiteren befindet sich das Rheinische Revier im Einzugsbereich mehrerer internationaler Flughäfen (Düsseldorf, Köln/Bonn und Maastricht Aachen) sowie dem Regionalflughafen Mönchengladbach und dem Forschungsflughafen Aachen-Merzbrück.

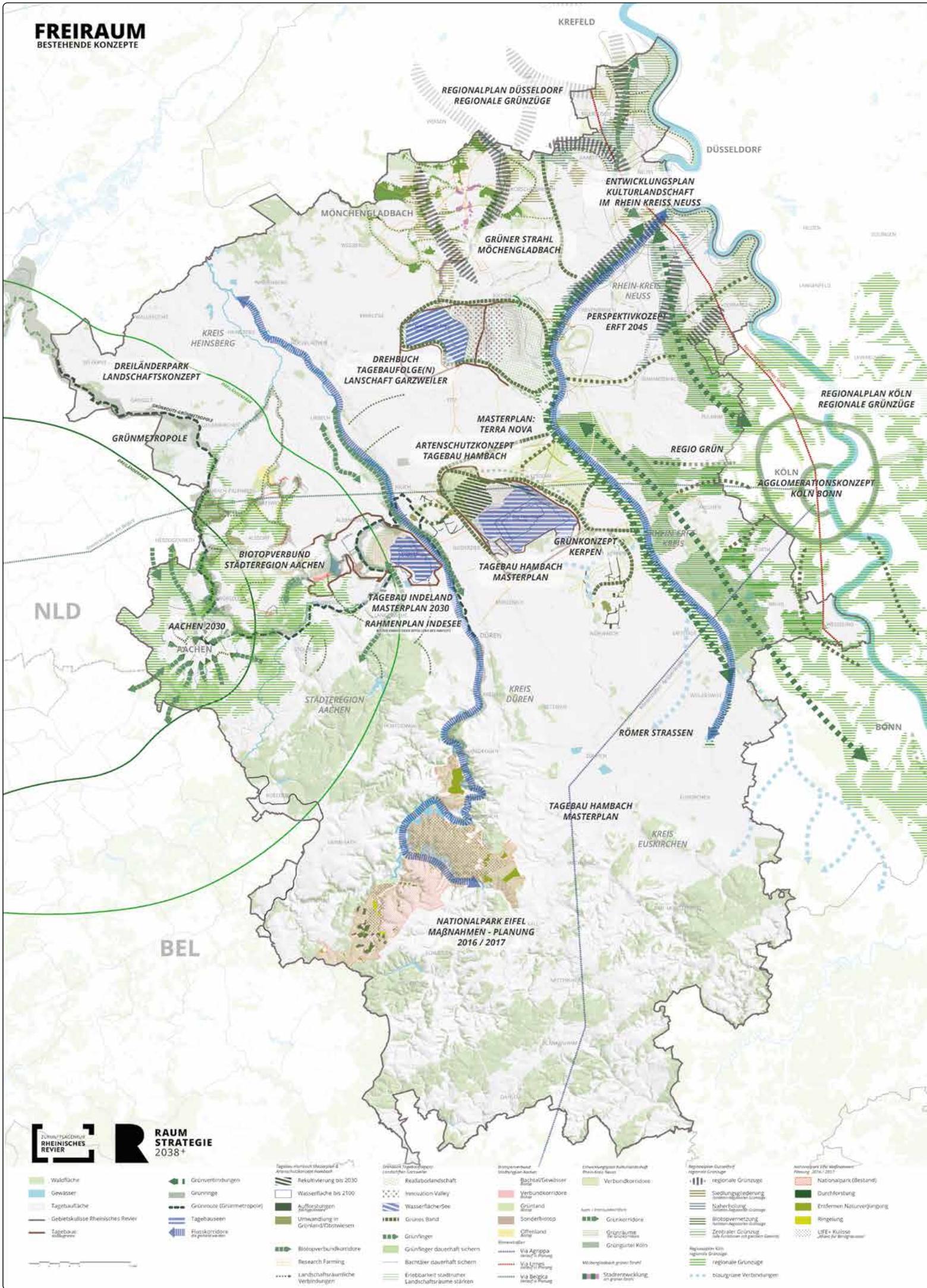
## Zukünftige Herausforderungen der Mobilität

Insgesamt bestehen derzeit Defizite im Bereich des Öffentlichen Verkehrs, denen mit verschiedenen Maßnahmen im SPNV begegnet wird. Perspektivisch sind Lösungen zu entwickeln, welche die Sicherung und Qualifizierung der Mobilität abseits des MIV im ländlichen Raum adressieren. Neben einer engen Kopplung zwischen Stadt- und Verkehrsplanung (z.B. im Rahmen der Landesinitiative Bauland an die Schiene), bietet die Stärkung der Multimodalität einen Ansatz zur künftigen Weiterentwicklung. Vorliegende Förderanträge für Mobilstationen und Smarte Park-and-Ride-Anlagen bieten hierbei Anknüpfungspunkte.

## Freiraum

Das Rheinische Revier wird durch verschiedene Auen- und Flusslandschaften gegliedert und weist eine heterogene Freiraumstruktur auf. Auffällig sind die unzerschnittenen und verkehrersarmen Landschaftsräume mit einer Fläche von über 20km<sup>2</sup>, die sich von Neuss im Nordosten quer über das Rheinische Revier bis in den Südwesten ziehen (vgl. [Abbildung S. 30 und 31](#)). Die Tagebauareale bilden als erhebliche anthropogene Eingriffe in den Landschaftsraum Strukturbrüche aus, welche das Landschaftsband aufsplitten. Weitere Zäsuren stellen die Flussauen Rur und Erft sowie verschiedene Verkehrsstrassen dar. Anstehende und laufende Flutungsprozesse der Braunkohleabbaugebiete lassen mittel- bis langfristig eine weitreichende Seenlandschaft entstehen, welche es zu entwickeln, zu schützen und in bestehende Strukturen einzubetten gilt. Der Status Quo und die bereits angestoßene Entwicklung machen das Rheinische Revier zur größten Landschaftsbaustelle Europas.

Im Süden der Region befindet sich die Eifel, ein Mittelgebirge welches Teil des Rheinischen Schiefergebirges ist und westlich in die Ardennen übergeht. Die Eifel gliedert sich in die Landschaftsbereiche Kalkeifel, Rureifel, Hohes Venn, Vennvorland, westliche Hocheifel, Mechernicher Voreifel, Münstereifel und Ahreifel. Große Teile des Gebietes stehen unter Naturschutz und sind in Landschaftsparks eingebettet. Hier bieten sich vielfältige Potenziale zur Naherholung und für den Tourismus. Der Norden des Rheinischen Reviers wird durch den Naturpark Schwalm-Nette geprägt. Von Norden nach Süden werden die beiden Landschaften durch die Rur, neben der weiter östlich gelegenen Erft eines der wichtigsten Fließgewässer des Re-

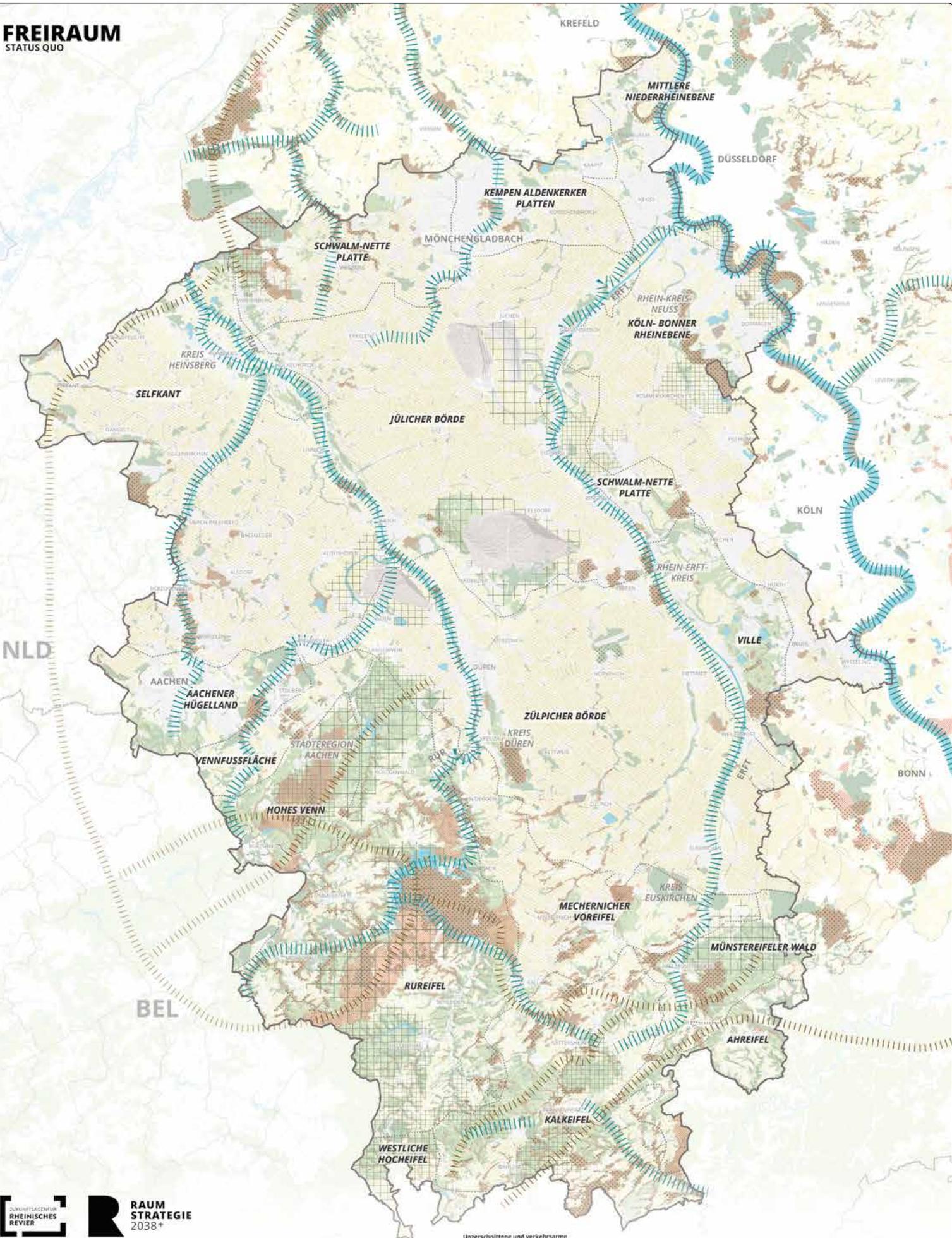


**RAUM STRATEGIE**  
2038+

- |  |  |  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Waldfläche</li> <li>Gewässer</li> <li>Tagebaufläche</li> <li>Gebietskulisse Rheinisches Revier</li> <li>Tagebau-Altgebiete</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Grünverbindungen</li> <li>Grünzüge</li> <li>Grünroute (Grünmetropole)</li> <li>Tagebausen</li> <li>Flusskorridore als Grünachsen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Rekultivierung bis 2030</li> <li>Wasserfläche bis 2100</li> <li>Aufforstungen</li> <li>Umwandlung in Grünland/Dachweiden</li> <li>Biotopeverbundkorridore</li> <li>Research Farming</li> <li>Landschaftsräumliche Verbindungen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Realisatorlandschaft</li> <li>Innovation Valley</li> <li>Wasserfläche-See</li> <li>Grünes Band</li> <li>Grünfinger</li> <li>Grünfinger dauerhaft sichern</li> <li>Bachflüsse dauerhaft sichern</li> <li>Erkennbar stadtnahe Landschaftsräume stärken</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bachfließgewässer</li> <li>Verbundkorridore</li> <li>Grünland</li> <li>Sonderbiotop</li> <li>Differenzland</li> <li>Grünkorridore</li> <li>Grünräume im Siedlungsraum</li> <li>Grünzüge Köln</li> <li>Städterweiterung an grüner Stadt</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbundkorridore</li> <li>regionale Grünzüge</li> <li>Siedlungserweiterung (vorherrschende Grünzüge)</li> <li>Naherholung (urbaner Naherholungsraum)</li> <li>Biotopeverbund</li> <li>Zentraler Grünzug (als Achse für grünen Raum)</li> <li>regionale Grünzüge</li> <li>biogroße Verbindungen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nationalpark (Bestand)</li> <li>Durchforstung</li> <li>Erfermen Naturverjüngung</li> <li>Ringelung</li> <li>UFE+ Klause</li> <li>UFE+ Klause</li> <li>UFE+ Klause</li> </ul> |
|--|--|--|--|--|--|---|

# FREIRAUM

STATUS QUO



## RAUM STRATEGIE 2038+

- Waldfläche
- Gewässer
- Tagewälder
- Gebietskürze Rheinisches Revier
- überregionale Wilderkorridore
- landesweite Auernkorridore
- Grenzen natürlicher Haupteinheiten
- Natur-, Umwelt- & Bodenschutzgebiete
- landwirtschaftliche Nutzflächen
- hochwertige Bodengüte
- Biotopkataster
- Gesetzlich geschützte Biotope
- Fauna-Flora-Habitat

- Unzerschnittene und verkehrsarme Räume
- 20-30 km<sup>2</sup>
  - 30-40 km<sup>2</sup>
  - 40-50 km<sup>2</sup>
  - über 50 km<sup>2</sup>

viers, und die Ruraue verbunden. Auffällig ist die fehlende Verbindung der Erftaue zum Naturpark Schwalm-Nette. Der angelegte Lückenschluss und weitere Herausforderungen entlang der Erftaue werden in aktuellen Planungen und Konzepten adressiert.

Zwischen und entlang von Rur und Erft befinden sich die aktuell aktiven Tagebaue Garzweiler, Inden und Hambach, die zukünftig zu Seen umgewandelt werden sollen. Bereits heute nehmen einzelne Tagebauseen im Rheinischen Revier eine wichtige Rolle im Landschaftsgefüge ein. Südlich von Köln in der Ville zeugen der Liblarer See, der Heider Bergsee, der Bleibtreusee und der Otto-Maigler-See, im Norden der Kasterer See und der Neurather See sowie im Westen des Rheinischen Reviers der Zülpicher See, der Neffelsee, der Echtzer See und der Blausteinsee von ehemaligen Tagebaugebieten.

Die entstehende Seenlandschaft kann in Kombination mit dem hohen Wasserverbrauch der Landwirtschaft künftig zu Wasserengpässen im Rheinischen Revier führen. Allgemein ist der hydrologische Kreislauf in der Region im Zuge der starken anthropogenen Eingriffe vor allem in Kernrevier gestört. Die Grundwasserpegel sind im Zuge des Braunkohleabbaus teils stark abgesenkt. Der perspektivische Grundwasseranstieg und die Sicherstellung der regionalen Trinkwasserversorgung stellen langfristige Herausforderungen dar.

Die Zülpicher und Jülicher Börde bietet mit ihren hochwertigen Lößböden gute Voraussetzungen für die Landwirtschaft, welche historisch in der Region verwurzelt ist und viele Landschaftszüge bis heute prägt. Neben den hochwertigen Böden bilden die zahlreichen Landschaftsschutzgebiete Restriktionen für die Siedlungsentwicklung. Neben Wildtierkorridoren befinden sich insbesondere in der Eifel bis in den Westen zum hohen Venn Naturschutz und Flora-Fauna-Habitat-Gebiete. Entlang der Erft, der Rur und des Rheins bestehen wiederum Restriktionen durch die Überschwemmungsgebiete.

Weitere zu konstatierende Probleme sind thermische Belastungen, sowohl im ruralen als auch im urbanen Raum sowie teilräumliche Eutrophierungsprozesse.

In der gesamten Region gibt es ein breites Spektrum an aktuell laufenden Planungen. Teilräumliche Konzepte betreffen sowohl die urbanen Zentren als auch die perspektivische Weiterentwicklung der Tagebauareale Inden, Hambach und Garzweiler. Überregionale Konzepte knüpfen z.B. an die Landschaftsräume Naturpark Schwalm-Nette im Norden und die Eifel im Süden an.

## Vernetzung Stadt-Umland

Ein Kernthema aktueller Planungen für das Rheinische Revier stellen Freiraumverbindungen zwischen bestehenden Landschaftsräumen und Städten dar. Sowohl innerhalb des Reviers als auch über seine Grenzen hinweg bestehen Planungen, die ein Netzwerk aus grünen Korridoren und Verbindungen ausbil-

den sollen. Das Projekt „Grünmetropole“ ist eines der überregionalen und internationalen Projekte, welches eine Grün- und Metropolroute zwischen den Braunkohleabbaugebieten in Deutschland, den Niederlanden und Belgien plant. Angrenzend an dieses Planungsareal knüpft das Stadtentwicklungsprojekt „Aachen 2030“ an. Dieses nimmt die Grünfinger und Verknüpfungen der Region auf und verbindet sie bis nach Belgien und in die Niederlande. Vertiefend entwickelt der „Biotopverbund Städteregion Aachen“ weitere grüne Verbindungsstrukturen innerhalb der Städteregion.

Das Projekt „Regio Grün“ baut auf den zwei Grüngürteln Kölns auf und soll langfristig Verbindungen nach Bonn, Kerpen, zur Erftaue sowie nach Chorbusch, Leverkusen und Bergisch Gladbach bieten. Diese Verbindungen wurden bereits im „Agglomerationskonzept „Köln Bonn“ implementiert. Der Fokus der Planungen liegt dabei insbesondere auf dem Erftkorridor. Dieser soll auch mithilfe des „Perspektivkonzeptes Erft 2045“ weiterentwickelt werden. Dabei steht die Umgestaltung des Auenbereichs zwischen Kapellen und Wevelinghoven im Fokus. Anknüpfend an den Erftkorridor sowie die Gebiete auf der westlichen Rheinseite soll mit dem „Entwicklungsplan Kulturlandschaft im Rhein-Kreis Neuss“ ein Netzwerk an Kulturlandschaften mit diversen Korridoren und Landschaftsinseln entwickelt werden.

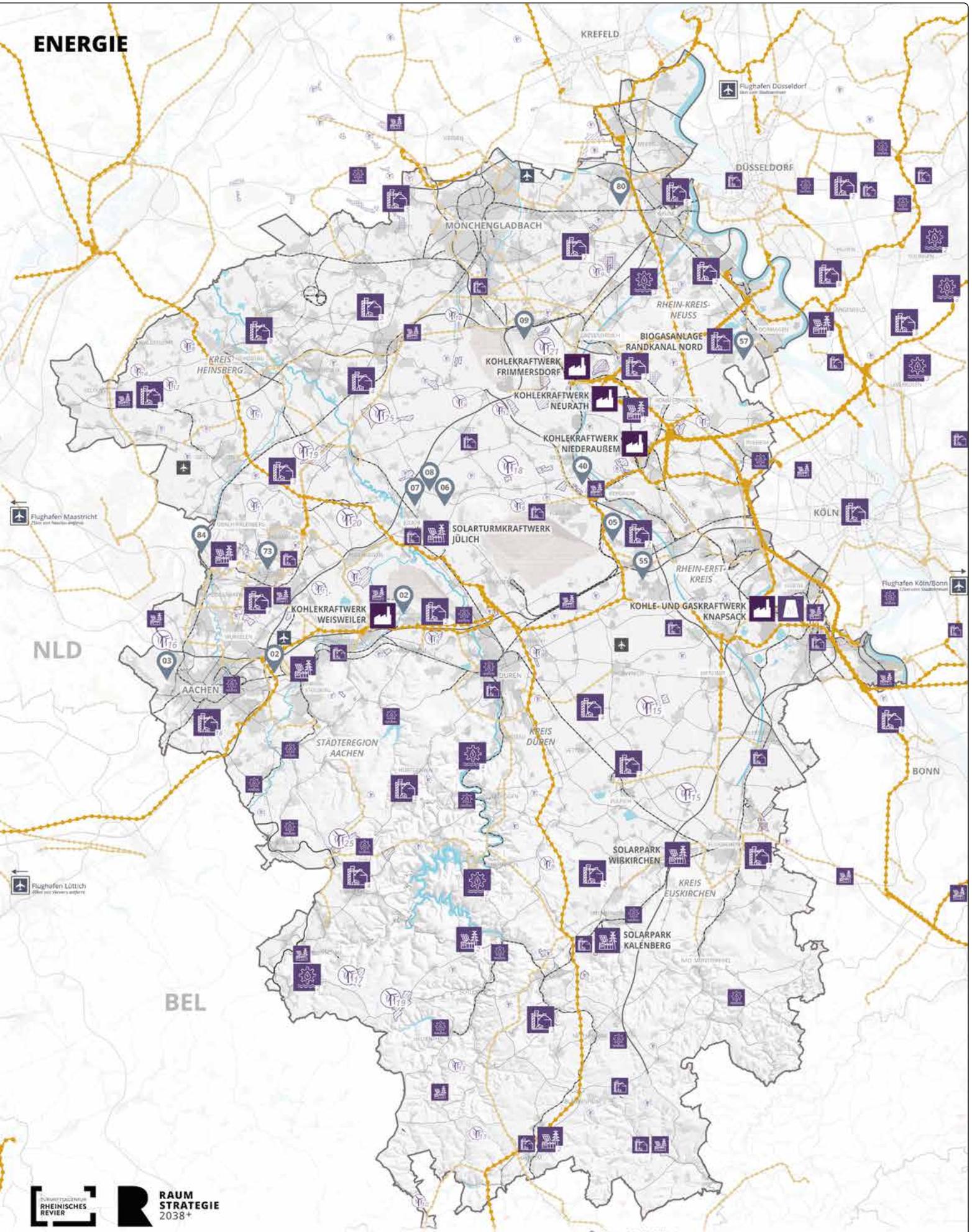
## Tagebauumfelder

Eine der größten Herausforderungen im Rheinischen Revier ist die Umgestaltung und Integration der Tagebauareale. Derzeit prägen u.a. tiefe Gruben und hohe Schuttberge wie z.B. die Sophienhöhe das Landschaftsbild im Kernrevier. Die geplanten Flutungen werden zwar erst zum Ende des 21. Jahrhunderts vollständig abgeschlossen sein, müssen allerdings bereits heute in den Planungen berücksichtigt werden. Es soll eine attraktive Seenlandschaft entstehen.

Die geplante Weiterentwicklung des Tagebaus Garzweiler basiert auf dem Projekt „Drehbuch Tagebaufolge(n)landschaft Garzweiler“. Zukünftig soll aus dem Tagebau der Garzweiler See entstehen sowie angrenzend ein Innovation Valley und eine Reallaborlandschaft, die durch ein grünes Band verbunden werden. Mit dem angrenzenden Projekt „Grüner Strahl Mönchengladbach“ sind Planungen vorgesehen, die die Innenstadt Mönchengladbachs mit den Landschaftsräumen des Rheinischen Reviers bis nach Garzweiler verknüpfen sollen.

Der „Hambach Masterplan“ sieht eine Verbindung der Seen Hambach und Inden durch Radwege vor. Mit dem Artenschutzkonzept „Tagebau Hambach“ ist eine forstliche und landwirtschaftliche Rekultivierung der angrenzenden Sophienhöhe angedacht. Zudem soll mithilfe einer Umwandlung von Offenland in baumbeständiges Grünland eine Verbindung zur Ruraue entwickelt werden. Weitere Verbindungen zeigen die Projekte „Masterplan: Terra Nova“ und „Grünkonzept Kerpen“ auf. Vorgesehen ist ein Biosphären-Band zwischen Bergheim, Bedburg und Elsdorf, das an Hambach anknüpft. Ebenso gibt es Planun-

# ENERGIE



NLD

BEL

## RAUM STRATEGIE 2038+

- Siedlungsfläche (Ortsort)
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Tagbaufläche
- Gebietskürse Rheinisches Revier

- Kreisgrenze
- Kommunalgrenze
- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraßen
- Schienennetz

- Übertragungsnetz (220kV, 380kV)
- Verteilnetz (10kV, 150kV)
- Testfeld für Windkraftanlagen
- Konzentrationszone Windenergie KNF (ausschließlich Zugang über Internet)

- Kohlekraftwerk
- Gaskraftwerk
- Photovoltaik-Freiflächenanlage
- Biomertoranlage
- Wasserkraftwerk
- Windenergieanlage

19 Anzahl der Anlagen

### Städteprogramme für Zukunftsenergie

- 02 Aufbau von Energieerzeugern durch Bürgerbeteiligung und Energieeffizienzmaßnahmen in Wohngebieten, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 03 Aufbau einer flächendeckenden, dezentralen Energieerzeugung durch Bürgerbeteiligung
- 04 Entwicklung von Energieerzeugern in Industrie- und Gewerbegebieten
- 05 Aufbau von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 06 Nutzung von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 07 Entwicklung von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 08 Entwicklung von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen

- 06: Anreizsysteme für Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 55: Aufbau von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 57: Aufbau von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 72: Entwicklung von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 73: Entwicklung von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 80: Entwicklung von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 84: Entwicklung von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen
- 85: Entwicklung von Energieerzeugern in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätten und Unternehmen

gen einer Vernetzung der regionalen Grünbereiche, die an die Erftaue und Hambach angrenzen.

Das Projekt „Tagebau Indelandmasterplan 2030“ hat Ziele entwickelt, die den künftigen Indesee als Zentrum betrachten. Darüber hinaus soll es Biotopverbundkorridore geben, beispielsweise entlang der Ruraue und Indeaue. Außerdem sind Planungen vorgesehen, die landschaftsräumliche Verbindungen zum künftigen Tagebausee Hambach entstehen lassen sollen. Das Projekt knüpft bei seinen Ansätzen an die Eifelregion und die Grünroute aus dem Projekt „Grünmetropole“ an.

### Zukünftige Herausforderungen Freiraum

Die größte Herausforderung der Rekultivierung im Rheinischen Revier stellt die Integration aller Planungen, Prozesse und Interessen in eine gesamtheitliche Planung dar. Sowohl die Rekultivierung und Wiederherstellung der naturräumlichen Landschaft im Revier als auch die künftige Seenlandschaft, die zu einer gänzlich neuen Freiraumstruktur führen wird, ergeben ein komplexes Gefüge an Herausforderungen und erfordern innovative und integriert gedachte Lösungen. Aufgrund des langen Zeithorizontes gilt es kurz- und mittelfristige Lösungsansätze zu entwickeln, welche die Zeit bis zur Vollendung der Seenlandschaft adressieren. Dabei sind die Sicherstellung der regionalen Wasserversorgung und die Besonderheiten des hydrologischen Kreislaufs zu berücksichtigen. Zukünftig ist insbesondere und mit Blick auf die Hochwasserkatastrophe des Jahres 2021 eine resiliente Ausgestaltung der Region zu berücksichtigen.

## Energie

Die Region ist bisher durch die Gewinnung, Verstromung und Veredlung der Braunkohle geprägt. Dies ermöglichte einen schnellen und sicheren Zugang zu Energie sowie Wertschöpfungsketten mit Schwerpunkten im Produktionsprozess. Auch abseits der Bodenschätze ist das Rheinische Revier ein attraktiver Standort für Industrie und Wirtschaft. Dies liegt u.a. an der räumlichen Nähe zu wichtigen europäischen Transportwegen sowie einer aus der zentralen Lage im Rheinland und in Mitteleuropa resultierenden Nähe zu Märkten in Belgien, den Niederlanden, Luxemburg sowie zu den Metropolregionen Rheinland und Ruhrgebiet (vgl. *Abbildung S. 33*). Die Metall- und Chemiebranche, die Papier-, Maschinenbau-, Lebensmittel-, Petrol und die Aluminiumindustrie sind Beispiele für energieintensive Industrien von besonderer Bedeutung für die Region und stellen ein charakteristisches Merkmal des Reviers dar. Mit ihren am Rande oder in der Nähe des Rheinischen Reviers gelegenen Anlagen und Chemieparcs sind sie Impulsgeber für nachfolgende Wertschöpfungsprozesse. In den drei Industrie- und Handelskammerbezirken des Rheinischen Reviers arbeiten rund 93.000 Beschäftigte in energieintensiven Betrieben, die einen jährlichen Umsatz von 32 Milliarden Euro erwirtschaften.

Neben der energieintensiven Industrie sind auch die Baubranche und der Maschinenbau mit ihren zahlreichen, zumeist mittelständischen marktführenden Unternehmen, sowie die Textil- und Papierbranche prägend für die Region. Zudem ist die Region, unter anderem bedingt durch ihre Lagegunst, einer der wichtigsten Logistikstandorte Nordrhein-Westfalens. Eine Besondere regionale Begabung liegt, u.a. aufgrund des langjährigen Braunkohleabbaus, im Transport von Massengütern.

Die Braunkohle steht heute vor Ort – nach Angaben des RWI-Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung – immer noch für ca. 9.000 Arbeitsplätze direkt beider RWE Power AG und weitere rund 5.000 Beschäftigte, die in der Region bei Zulieferern, Dienstleistern, Handwerkern und durch Multiplikatoreffekte indirekt von der Braunkohlewirtschaft profitieren. Bisher halten die Braunkohlekraftwerke im Rheinischen Revier eine installierte Leistung von ca. 10 Gigawatt (GW) vor, dies wird durch die bestehenden bundespolitischen Beschlüsse und die Leitentscheidung des Landes NRW bis zum Ende des Jahres 2030 schrittweise beendet. Es sind vielfältige Implikationen auf den Arbeitsmarkt in der Region zu erwarten. In den Branchen, die an der Kohleverstromung beteiligt sind, werden Arbeitsplätze wegfallen. Dabei sind etwa 70 Prozent der Beschäftigten über 45 Jahre alt. Bei vielen besteht durch den schrittweisen Ausstieg die Möglichkeit, regulär in Rente zu gehen. Bei den jüngeren Beschäftigten wird hingegen ein Beschäftigungs- oder auch Berufswechsel notwendig sein. Aufgrund der Verknüpfung zu weiteren Wirtschaftszweigen, werden die Beschäftigungswirkungen auch in anderen Branchen spürbar sein. Zielvorgabe ist es ca. 15.000 Arbeitsplätze bis zum Jahr 2038 zu schaffen.

## Wirtschaft

Das Thema der Flächenkonkurrenzen spiegelt sich auch im Bereich der Wirtschaft wider. Dabei kommt den landwirtschaftlichen Flächen im Spannungsfeld der Ernährungs- und Energieerzeugung eine besondere Bedeutung zu. Hier bestehen Ansätze der Multicodierung z.B. durch Agro-Photovoltaik, welche allerdings rechtlich noch unreguliert sind. Diese Ansätze sind allerdings immer wieder mit bestehenden Schutzanforderungen rückzukoppeln.

Die im sogenannten Plankonzept verankerten Flächenentwürfe (vgl. *Abbildung S. 35*) für den Beschluss des neuen Regionalplans (ab 2025) basieren auf einem standardisierten, rechtssicheren Berechnungsverfahren zur Ermittlung der für die jeweilige Kommune zustehenden Flächen für den Prognosehorizont bis 2043. Der Erarbeitungsbeschluss für die Neuaufstellung mit einer formellen Beteiligung wird voraussichtlich Ende 2021 im Regionalrat aufgestellt. In einem von der Zukunftsagentur beauftragten Gewerbeflächenkonzept für die Kernrevierkommunen konnten mehrere Flächen (ca. 176ha für sechs Kommunen) identifiziert werden, die nun kurzfristig in einem vorgezogenen, laufenden Verfahren den Kommunen zur Änderung ihrer Flächennutzungspläne zur Verfügung ge-



stellt werden. Insgesamt beinhaltet das Plankonzept (20-25 Jahre Planungszeitraum ab voraussichtlich 2025) für das Kernrevier ca. 420 ha GIB Reserven. Für das gesamte Revier sind es ca. 1.400 ha (jeweils ohne die Flächenpotenziale der jeweiligen FNP). Erfahrungsgemäß sind 50-70% der dargestellten Gewerbeflächen in der Regel nicht aktivierbar.

Zur Bewirtschaftung der Tagebaue hat der Bergbautreibende (RWE AG) umfangreiche Pachtverhältnisse eingerichtet und Flächenkäufe getätigt. Die Besitzverhältnisse der Flächen sind dabei weiterhin oftmals kleinteilig, so dass der Bergbautreibende nach Beendigung des Braunkohleabbaus entsprechend des Stilllegungsplans Flächen für die nur gepachteten Bereiche, die innerhalb der Seeflächen „verschwinden“ werden, als Ausgleichsmaßnahme bereithalten muss. Für den Kraftwerksstandort Grevenbroich wird aktuell untersucht, ob die Flächen an Investoren (teilweise) veräußert werden oder diese selbst weiterentwickelt werden, dies jeweils in Absprache mit den Kommunen. Der Standort Weisweiler geht 2029 vom Netz und wird sich voraussichtlich zu einem Forschungs- und Anwendungsfeld für neue Energien entwickeln (u.a. Tiefengeothermie, um die Fernwärmeversorgung in Teilen von Aachen zu substituieren). Die im Braunkohleplan festgesetzten Maßnahmen zur Rekultivierung betreffen weite Bereiche der Tagebaumfelder und beinhalten ebenso Zwischennutzungen während der Befülldauer der sogenannten Restseen. Hier kommt der aktuellen Leitentscheidung eine rahmengebende Funktion zu, da die Braunkohlepläne für die Tagebaue Hambach und Garzweiler angepasst werden müssen. Für den Tagebau Inden werden nur geringfügige Änderungen in den laufenden Plan eingebracht. Grundsätzlich wirft das Thema des Bergrechts neue Fragestellungen auf, für die exemplarisch Antworten gefunden werden müssen, weil Flächen unter Bergrecht einer behördlichen Aufsicht (Bezirksregierung Arnsberg) unterliegen und Planungsrecht dort nur unter bestimmten Bedingungen zu erreichen sein wird. Beispielhaft sei hier auf die Entwicklung in Inden-Schophoven verwiesen.

Im kreativen Umgang mit den verschiedenen Flächenanforderungen ist auch das Thema der Ausgleichsflächen zu berücksichtigen. Dies lässt sich am Beispiel der Renaturierung der Erft veranschaulichen. Durch die verkürzte Nutzungsdauer des Tagebaus Hambach wird die Erft bis 2030 zu renaturieren sein. Der Erftverband hat dazu ein Perspektivkonzept veröffentlicht. Da zur Entwicklung von Gewerbeflächen auch Ausgleichsflächen benötigt werden, können die Maßnahmen an der Erft auch zum nachhaltigen Umbau der Gewerbeflächen beitragen.

Zu den sogenannten landesbedeutsamen flächenintensiven Großvorhaben gehören die LEP VI-Flächen, die im Landesentwicklungsplan aufgeführt sind. Drei Standorte sind in dieser Region verzeichnet: Zwischen Geilenkirchen und Hückelhoven, bei Euskirchen und bei Grevenbroich. Diese und auch die kommenden Wirtschaftsflächen sollen durch „NRW.Global Business“ vermarktet werden. Diese Standorte eignen sich besonders für sehr große Produktionsanlagen.

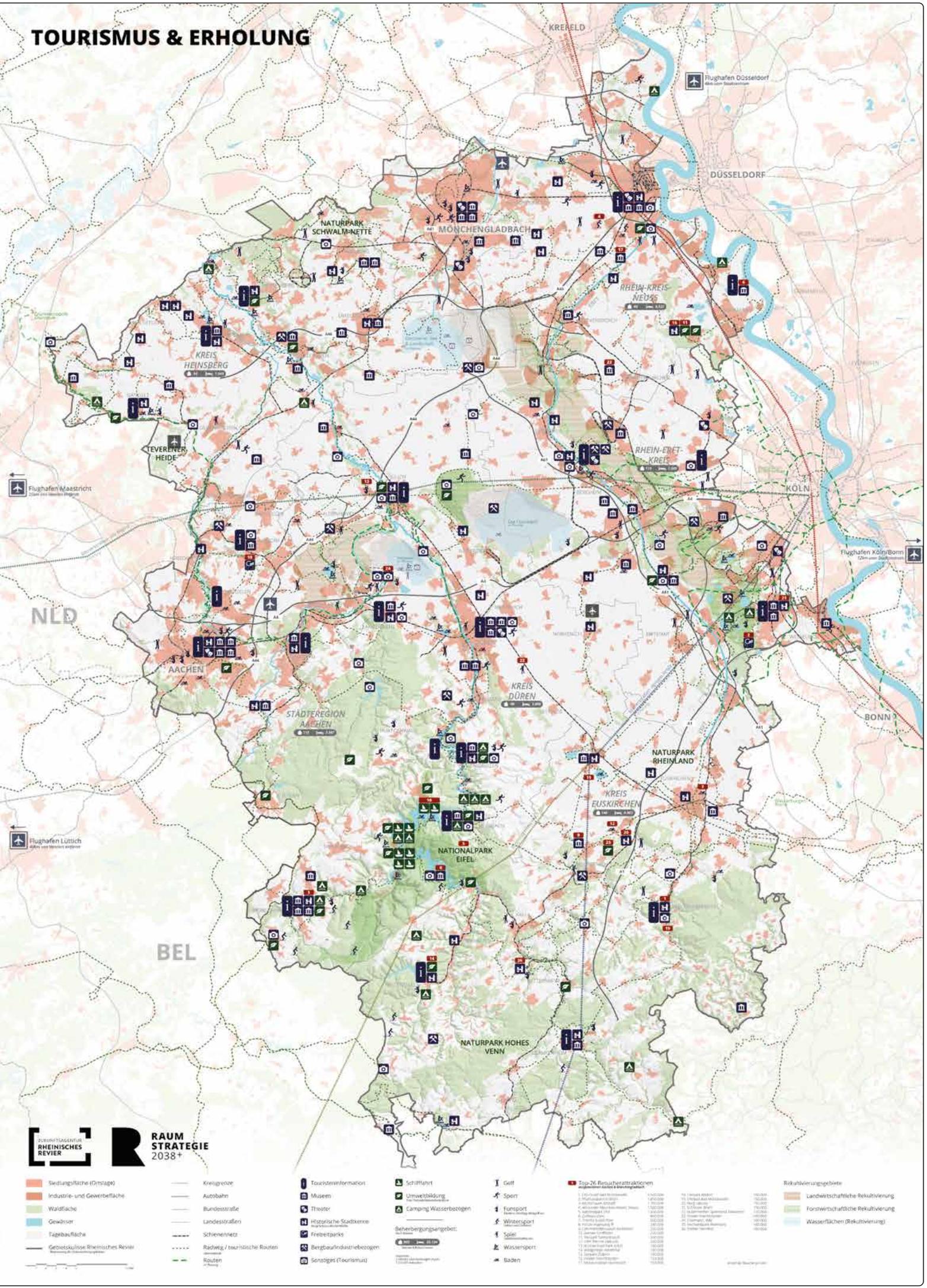
## Kompetenzstandorte

Die aufkommenden Förderaufrufe (seit April 2021) beschäftigen sich mit dem nachhaltig orientierten Strukturwandel des Rheinischen Reviers (Regelprogramm). Hierbei soll die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur neben einer nachhaltigen Entwicklung auch regional ausgewogen geschehen. Hierzu sollen bedeutsame Kompetenzstandorte geschaffen werden, die thematische Cluster entstehen lassen und dadurch auch weit über die Grenzen des Reviers sichtbar sind. Beispielhaft können der BrainergyPark in Jülich (Energiewende), das Aldenhoven Testing Center (neue Mobilität), der Forschungsflugplatz Merzbrück (Themenbereich Aviation), der Bau der weltgrößten Anlage zur Einspeicherung von grünem Wasserstoff in Dormagen und ein künftig möglicher Internet-Netzknoten mit Gigabit-Drehkreuz und Digitalpark sowie das geplante Helmholtz-Cluster Wasserstoff (HCH<sub>2</sub>) genannt werden. Zudem sind gemäß einer Studie des Prognos-Instituts Dienstleistungsbranchen wie die Logistik sehr stark verankert und es bestehen hohe Kompetenzen in der Kreislaufwirtschaft durch die hohen Stoffflüsse in der Region. Die bestehenden Kompetenzstandorte sollen entsprechend gestärkt und im Revier verankert werden. Dies beinhaltet auch die Vernetzung der Hochschulen und Forschungszentren mit der lokalen Wirtschaft. Hierzu können auch die identifizierten Innovationsfelder aus der Studie des Fraunhofer IMW hilfreiche Anknüpfungspunkte darstellen: Alternative Antriebstechnologien, Aviation, Bioökonomie, Digitale Medizin, Energiesysteme der Zukunft, Katalyse, Nanoelektronik, Neue Materialien und Werkstoffe, Quanten- und Supercomputing und digitalisierte Produktion.

## Energieversorgung

Wesentliche Grundzüge zur Situation der Energieversorgung im Revier mit Hinweisen zu künftigen Anpassungen können der jüngst erschienenen BET-Studie entnommen werden. Der Verlauf der Nord-Süd-Trasse zur Anbindung der Offshore-Windenergieparks an Süddeutschland erfolgt durch das Rheinische Revier. Zudem wird ein Konverter am Nordrand des Reviers in Osterath errichtet. Durch den Gigawattpakt soll möglichst kurzfristig 1 GW an erneuerbarer Energieerzeugung im Revier entstehen, vornehmlich PV-Anlagen. Trotz aller Anstrengungen zur Errichtung von erneuerbaren Energiewandlungsanlagen wird das Rheinische Revier nach Beendigung der Braunkohle zu einer Stromimportregion werden. Eine räumlich interessante Frage werfen die 110kV-Hochspannungsleitungen auf, die große Bereiche des Reviers durchziehen und Kraftwerkstandorte mit Umspannwerken verbinden. Durch Verschiebungen in der Energienutzungsstruktur könnten einige der Leitungen entfallen oder unterirdisch gelegt werden und damit Flächenpotenziale erschließen, die sonst durch Restriktionen belegt sind. Der elektrischen Energieinfrastruktur bedarf neuer Bausteine (Ladestationen, Elektrolyseure, Energiespeicher). Ihr kommt aktuell und künftig eine besondere Rolle in der Region zu, im Besonderen zur Sicherstellung einer sektorübergreifenden Versorgung z.B. im Kontext der E-Mobilität.

# TOURISMUS & ERHOLUNG



RAUM STRATEGIE 2038+

- Siedlungsfläche (Ortstage)
- Industrie- und Gewerbefläche
- Waldfläche
- Gewässer
- Tagbaufläche
- Gebietskürze Rheinisches Revier
- Kreisgrenze
- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Landesstraßen
- Schienennetz
- Radweg / touristische Routen
- Routen
- Touristeninformation
- Museen
- Theater
- Historische Stadtkerne
- Freizeitparks
- Bergbau/Industriebezogen
- Sonstiges (Tourismus)
- Schifffahrt
- Umweltausbildung
- Camping Wasserbezogen
- Sehebergungsgebiete
- Golf
- Sport
- Fornsport
- Wintersport
- Spiel
- Wassersport
- Baden
- Top-26 Besucherattraktionen
- Reaktivierungsgebiete
- Landwirtschaftliche Reaktivierung
- Forstwirtschaftliche Reaktivierung
- Wasserflächen (Reaktivierung)

**Top-26 Besucherattraktionen (ausgewählte Anzahl & Besucherzahlen)**

Attraktion	Besucherzahl (ca.)
1. Zoo Köln	1.200.000
2. Botanischer Garten Köln	1.100.000
3. Zoo Mönchengladbach	1.000.000
4. Naturpark Schwalm-Nette	900.000
5. Zoo Wuppertal	800.000
6. Zoo Duisburg	700.000
7. Zoo Aachen	600.000
8. Zoo Bonn	500.000
9. Zoo Münster	400.000
10. Zoo Leipzig	300.000
11. Zoo Regensburg	200.000
12. Zoo Gießen	150.000
13. Zoo Braunschweig	100.000
14. Zoo Chemnitz	100.000
15. Zoo Jena	100.000
16. Zoo Halle	100.000
17. Zoo Erfurt	100.000
18. Zoo Koblenz	100.000
19. Zoo Trier	100.000
20. Zoo Krefeld	100.000
21. Zoo Bielefeld	100.000
22. Zoo Osnabrück	100.000
23. Zoo Hamm	100.000
24. Zoo Paderborn	100.000
25. Zoo Münster	100.000
26. Zoo Gießen	100.000

Quelle: Statista

Insgesamt weist das Rheinische Revier, auch abseits des Energiesektors, eine diverse und leistungsstarke Wirtschaftsstruktur mit einer Vielzahl an Kompetenzstandorten auf. Dabei bestehen, auch aufgrund der vorhandenen Infrastrukturen, starke Verflechtungen mit der Energiegewinnung. Die Weiterentwicklung der Region muss dabei nicht nur den wegfallenden Arbeitsplätzen gerecht werden, sondern auch Lösungsansätze für Flächenkonkurrenzen aufzeigen. Der regenerativen (und zumeist flächenintensiven) Energieerzeugung kommt eine Schlüsselrolle zu.

## Tourismus

Das Rheinische Revier besitzt eine lange Geschichte mit einem vielfältigen kulturellen Erbe, welches enorme Potenziale für die touristische Erschließung und Entwicklung der Region aufweist. Die Nähe zu verschiedenen Ballungs- und Agglomerationsräumen sowie vorhandene hochwertige Freiraumstrukturen stellen Standortvorteile dar (vgl. *Abbildung S. 37*). Durch den angestoßenen Strukturwandel besteht ein starkes Momentum zur touristischen Weiterentwicklung der Region, nicht nur durch beschlossene Fördermaßnahmen sondern auch durch die Nachnutzung und Weiterentwicklung der Braunkohletagebauegebiete. Das vorhandene Freizeit- und Tourismusangebot ist vielfältig und – ihrer polyzentrischen Struktur entsprechend – über die Region verteilt. Dabei lassen sich drei zentrale Angebotsgruppen identifizieren, welche im Folgenden kurz dargestellt werden.

Der Braunkohleabbau und die industriellen Wurzeln der Region spiegeln sich schon zu Beginn des Transformationsprozesses stark im Freizeitangebot des Rheinischen Reviers wider. Die bestehenden Tagebauegebiete sind durch verschiedene Angebote wie Aussichtsplattformen (z.B. den Skywalk Hochneukirch und das Forum :terra nova in Elsdorf) oder durch Tagebauführungen touristisch erschlossen. Während diese Bereiche erst in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts als Seenlandschaft eine stärkere Naherholungsfunktion erfüllen sollen, bestehen derlei Angebote bereits an einigen schon vorhandenen Seen wie z.B. dem Otto-Maigler-See, dem Blausteinsee oder den Villesen. Das Angebot rund um den Strukturwandel wird durch Halden wie die Sophienhöhe oder Landmarken wie den Indemann ergänzt.

Das breitgefächerte Angebot an Naturparks und großflächigen Naherholungsgebieten stellt eine weitere Standortqualität des Rheinischen Reviers dar. Dabei ist neben dem Naturpark Schwalm-Nette im Besonderen die Eifel und das Hohe Venn hervorzuheben, welche durch ein breites Angebot an Radwegen und Wanderrouten gut touristisch erschlossen sind. Kleinräumige Naherholungsgebiete ergänzen das Angebot in den einzelnen Teilräumen. Hierzu zählen u.a. die Talräume der lokalen Gewässer, welche eine wichtige Naherholungsfunktion aufweisen.

Das vielfältige historische Erbe in der Region spiegelt sich in verschiedenen touristischen Attraktionen und Anziehungspunkten wieder. Neben einer Vielzahl von Mühlen, Schlössern und Klöstern als Zeugen der verschiedenen historischen Epochen stellt die Zitadelle Jülich – eine der besterhaltenen Festungsanlagen nördlich der Alpen – ein touristisches Highlight dar. Auch viele dieser Angebote sind bereits durch spezielle Wander- und Radrouten wie z.B. die Wasserburgenroute oder die Mühlenroute erschlossen. Zudem stellt die historische Via Belgica – als alte römische Handelsroute – ein spannendes touristisches Motiv dar, welches allerdings heute nicht mehr ablesbar ist. Das Freizeitangebot wird durch zahlreiche Museen, Theater, Spiel- und Sportstätten, Freizeitparks (PhantasiaLand) und attraktive historische Stadtkerne abgerundet. Zahlreiche Campingplätze ergänzen das bestehende Beherbergungsangebot der Region. Das City Outlet Bad Münstereifel zieht mit jährlich ca. 2,5 Mio. die meisten Besucher in der Region an. Programmatisch ist eine gemeinsame gemeindeübergreifende Strategie mit klarem Angebotsprofil derzeit allerdings nicht erkennbar. Dieser Aufgabe widmet sich das im Aufbau befindliche Tourismusnetzwerk Rheinisches Revier.

### Identifizierte Leitthemen des Innovationsnetzwerk Tourismus im Rheinischen Revier im Überblick:

- Natur- und Erholungsrevier
- Kultur- und Bildungsrevier
- Sport- und Aktivrevier
- Energie- und Klimaschutzrevier

### Zukünftige Herausforderungen Tourismus

Insgesamt sind in Folge des noch aktiven Tagebaus im Kern des Reviers bisher nur wenige für Freizeit und Erholung attraktive oder in Wert gesetzte Räume zu finden. Die bereits neugestalteten Landschaften besitzen jedoch bereits heutzutage eine hohe Bedeutung für die lokale und regionale Naherholung. Hier ergeben sich perspektivisch weitere thematische und räumliche Anknüpfungspunkte, die auch im Zuge des angedachten Imagewandels („vom Protestort zum Transformationsort“) eine wichtige Rolle einnehmen können.

Perspektivisch wird die Profilierung der entstehenden Seen, sowie die Klärung der Beziehung der einzelnen Standorte zueinander, eine zentrale Herausforderung darstellen. Während Garzweiler und Inden näher an größeren Ortschaften und Städten liegen, gilt es im Falle von Hambach die Erreichbarkeit und Erschließung zu sichern. Durch die Nähe zu den verschiedenen Ballungsräumen und das bestehende breite Tourismus- und Freizeitangebot ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten für lokale und regionale Wertschöpfungsketten. Insgesamt kann und soll das Kultur- und Freizeitangebot dazu beitragen, dass Rheinische Revier zu attraktiveren, nachhaltig lebenswerter zu gestalten und einen Beitrag zur Identitätsbildung zu leisten.

Alle im gesamten Prozess erarbeiteten Pläne können online eingesehen und interaktiv verglichen werden:

[www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)

# Drei Planungsteams für die Region

Zur Entwicklung der strategischen Raumbilder konnten drei interdisziplinäre Planungsteams um die Büros ASTOC (Köln), AS+P (Frankfurt) und Yellow Z (Berlin) gewonnen werden. Sie haben dem Diskurs ihren fachlichen, kritischen und kreativen Blick auf die Region geliehen und Konzepte mit unterschiedlichen Schwerpunkten entwickelt.

Die Teams wurden im Rahmen einer europaweiten Interessenbekundung als vorgeschaltetem Qualifikationsnachweis ausgewählt.

Die folgenden Kapitel beschreiben den internen Arbeitsprozess und geben die Ergebnisse zusammenfassend und einordnend wieder.

# Wie wurden die Konzepte erarbeitet?

## Planungsschritte und Ergebnisformate:

### **Aufgabenbeschreibung für die interdisziplinären Teams:**

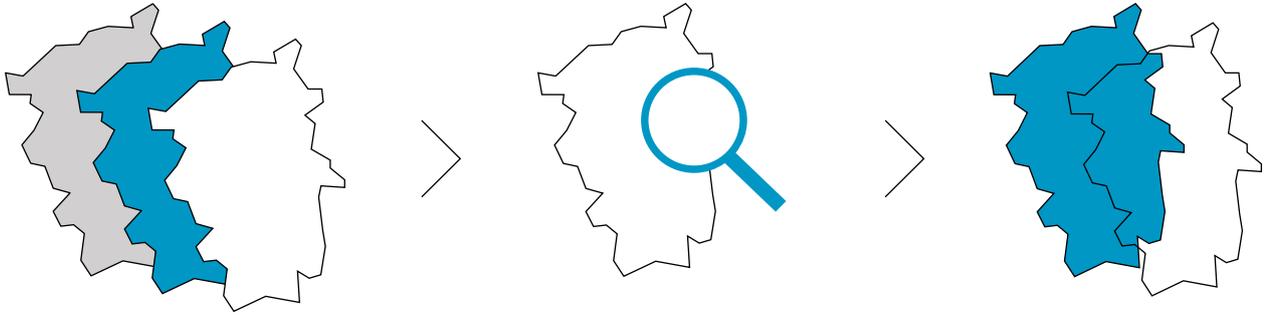
Die „Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+“ zeichnet einen Zukunftspfad für die räumliche Entwicklung der Region bis zum Jahr 2038 und darüber hinaus auf. Die bestehenden Potenziale sollen im Kontext der Raumstrategie gebündelt und in ein konsensfähiges Raumbild überführt werden. Die Leistungsbeschreibung bündelte die grundlegenden Aufgaben zu den Themen Siedlung, Freiraum, Wirtschaft, Energie, Mobilität sowie Tourismus und Erholung. Folgende Schwerpunkte wurden in der Aufgabendefinition formuliert.

Der Raumstrategieprozess fungiert dabei als Diskussionsforum für die regionalen Akteure mit dem Ziel, tragfähige Bausteine und Zielvorstellungen gemeinsam zu definieren. Es gilt zeitnah die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft im Rheinischen Revier zu stellen, um den vielfältigen Zukunftsaufgaben mit einer durchdachten, nachhaltigen und tragfähigen Transformationsstrategie zu begegnen.

Das Team des Revierknotens Raum hat als fundierte räumliche Grundlage für die Arbeit der drei Planungsteams ein Aufgabendossier zur Raumstrategie 2038+ erstellt. Das Dokument gibt eine komprimierte Übersicht über die Struktur und die zukünftigen Aufgaben des Rheinischen Reviers. Ziel war es, den Planungsteams einen Einblick in die Region zu ermöglichen und die Aufgabenstellung verbindlich zu formulieren.

Ein weiteres Ziel des Prozesses ist ein intensiver, regionaler Diskurs, um die Herausforderungen und Potenziale zu identifizieren und gemeinsame programmatische und räumliche Zielvorstellungen sowie Leitplanken mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort zu entwickeln.

Im Folgenden werden die einzelnen Veranstaltungen und Werkstätten zur Formulierung der Zielvorstellungen vorgestellt.



**Phase 1**

**Raumbildvarianten**

**Phase 2**

**Konkretisierung**

**Phase 3**

**Zusammenführung**

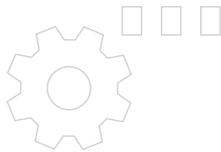
**Termine**

**Bereisung der Region - Intro**

10. Juni 2021

**Auftaktveranstaltung**

11. Juni 2021



**Kooperationswerkstatt 1**

15. Sept. 2021



**Zwischenpräsentation/-kolloquium**

10. und 11. Nov. 2021

**Kooperationswerkstatt**

02. Feb. 2021



**Ergebnispräsentation**

11. März 2022

**Vier Themenworkshops**

Leistungsstarke u. innovative Region

06. Mai 2022

Lebenswerte Region

09. Mai 2022

Klimaneutrale Region

16. Mai 2022

Vernetzte Region

24. Mai 2022

**Sechs Kommunaldialoge**

Rhein-Kreis Neuss und

Stadt Mönchengladbach

(Bezirksregierung Düsseldorf)

02. Mai 2022

Kreis Heinsberg (digital)

11. Mai 2022

Städteregion Aachen (digital)

11. Mai 2022

Kreis Euskirchen (digital)

13. Mai 2022

Kreis Düren (digital)

18. Mai 2022

Rhein-Erft-Kreis (digital)

20. Juni 2022

**Kooperationswerkstatt 3**

31. Mai - 02. Juni 2022

**Bürgerdialog**

11. Juni. 2022



**Abschlussveranstaltung**

**Revierknoten Raum**

**26. Aug. 2022**

## Phase 0 – die Raumdiagnose

Der erste Planungsschritt, als „Phase 0“ bezeichnet, war eine ausführliche und prozessbegleitende Raumdiagnose (vgl. S. 24ff). Das Team des Revierknotens Raum führte in diesem Rahmen die vorhandenen Vorarbeiten und Studien aus der Region zusammen und ergänzte diese Planungsgrundlagen um eigene Analysen. Zudem galt es, die Rahmenbedingungen des Prozesses zu definieren und die Arbeitsstände formeller Planungsverfahren zu sichten. Diese Vorarbeit war essenziell für die Struktur des gesamten Prozesses und grundlegend für die Ausschreibung.



Team Revierknoten Raum: Lars König, Marie Enders, Ajdin Alagic, Benjamin Vossen, Prof. Christa Reicher, Christian Larisch, Karim Knobloch, (v.l.n.r)

## Die Auftaktveranstaltung

Die Auftaktveranstaltung am 11. Juni 2021 im Energeticon in Alsdorf startete den Planungsprozess. Dort wurde der geplante Raumstrategieprozess erstmals vorgestellt und die Ergebnisse der Raumdiagnose, ebenso wie die Planungsaufgabe selbst, von dem Team des Revierknotens Raum erläutert. Die drei Planungsteams stellten sich in ihren jeweiligen Konsortien vor und erläuterten ihr Aufgabenverständnis sowie das geplante weitere Vorgehen. Eine Podiumsdiskussion zum Strukturwandel und den möglichen Zielen einer Raumstrategie 2038+ rundete die Veranstaltung ab.



Minister Andreas Pinkwart eröffnete per Videoschleife die Auftaktveranstaltung im ENERGETICON in Alsdorf



Podiumsdiskussion: Prof. Christa Reicher (Vorsitzende Revierknoten Raum), Dr. Alexandra Renz (Leiterin Landesplanung), Rainer Deppe MdL, Rainer Thiel (SPD-Kreistagsfraktion) (v.l.n.r.)

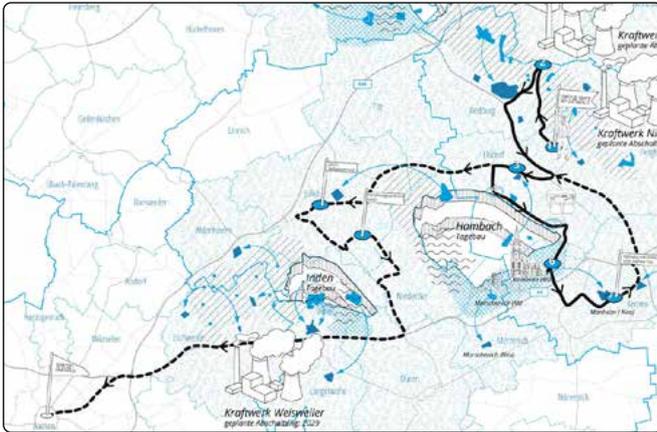


Workshop im ENERGETICON in Alsdorf mit den Planungsteams

## Bereisung der Region – Intro

Im Rahmen des Auftakts zur Mehrfachbeauftragung des Raumstrategieprozesses Rheinisches Revier 2038+ fand am 10. Juni 2021 eine Bereisung der Tagebauregion mit den Planungsteams statt.

Geleitet durch den ortskundigen Führer Sebastian Pisi wurden die Vertreterinnen und Vertreter der unterschiedlichen Planungsteams per Funk durch das Rheinische Revier geführt. Verschiedene Stationen wie zu Beispiel das Schloss Paffendorf oder der Aussichtspunkt Terra Nova am Tagebau Hambach wurden abgefahren und dienten als Treffpunkte um erste Eindrücke für die anstehende Planungsaufgabe zu sammeln.



Route der Bereisung der Region



Besichtigung Tagebau Hambach



Exkursionsstart am Schloss Paffendorf

## Kooperationswerkstatt Eins

Am 15. September 2021 stellten die Planungsteams einer ganztägigen Kooperationswerkstatt im Reiff Forum der RWTH Aachen ihre ersten Arbeitsstände und Ideen zur Diskussion vor. Im Dialog ging es dabei um das Kennenlernen der Region und die Entwicklung eines gemeinsamen Raumverständnisses. Dazu präsentierten die Planungsteams ihre jeweiligen aktuellen Arbeitsstände und die weitere Vorgehensweise. Offene Fragen wurden diskutiert und Rahmenbedingungen sowie grundlegende Parameter abgestimmt.

Ein Fachbeitrag zur Klimafolgevorsorge der Region von Prof. Stefan Greiving (TU Dortmund) ergänzte das Aufgabenverständnis, insbesondere in Bezug auf einen nachhaltigen Strukturwandelprozess.



Kooperationswerkstatt im Foyer des Reiff-Museums in Aachen



## Zwischenkolloquium

Auf Basis der ersten Kooperationswerkstatt entwickelten die drei Teams ihre Konzepte weiter und präsentierten diese im Rahmen des Zwischenkolloquiums am 10. und 11. November 2021 im Energeticon in Alsdorf. Basierend auf der Diskussion mit den Akteuren und Akteurinnen vor Ort und dem anschließenden Austausch mit der Steuerungsgruppe, wurden vertiefende Überarbeitungsaufträge für die Planungsteams formuliert und im Aufgabendossier 2.0 festgehalten.

Bei den Überarbeitungsempfehlungen spielten vor dem Hintergrund der Flutkatastrophe im Juli 2021 das Thema des Hochwasserschutzes, das Ziel einer höheren Resilienz, ebenso wie die Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen jeweils eine besondere Rolle.

Nach dem Zwischenkolloquium standen zusätzlich Expertentermine auf dem Programm, die einen vertieften Austausch mit den regionalen Akteurinnen und Akteuren in den Bereichen Verkehr und Wasserwirtschaft ermöglichten. Zusätzlich dienten in der Zeit vom 2. bis 4. Februar 2022 digitale Vertiefungsworkshops der Rückkopplung mit dem Team des Revierknotens Raum sowie dem Begleitbüro.

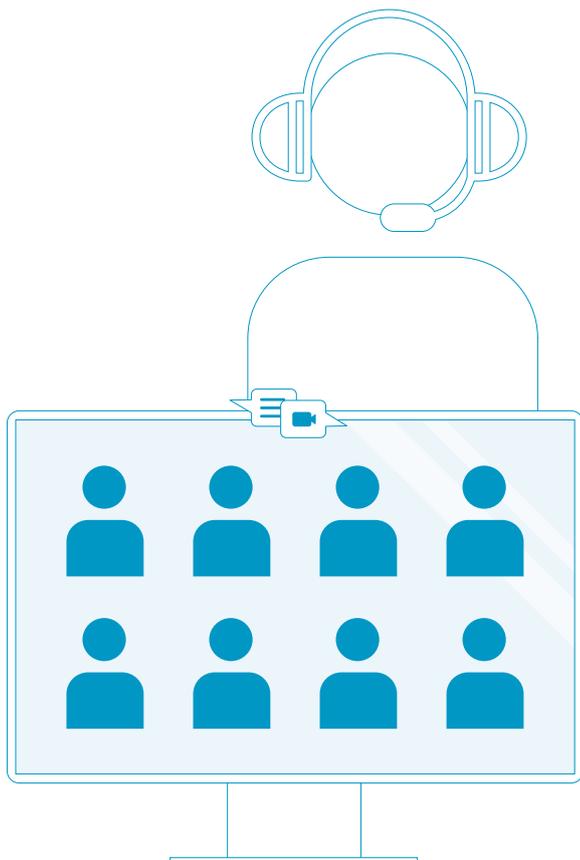


Impressionen vom Zwischenkolloquium im ENERGETICON in Alsdorf

## Kooperationswerkstatt Zwei

Am 24. Februar 2022 wurden in einer weiteren digitalen Kooperationswerkstatt gemeinsame, programmatische Empfehlungen zur Entwicklung des Rheinischen Reviers zusammengetragen.

Ziel der dreistündigen Werkstatt waren gemeinsame, teamübergreifende und konsensfähige Haltungen zu den zukünftigen Entwicklungen des Reviers und Empfehlungen für die darauffolgende Phase 3 der Zusammenführung. Zusätzlich sollte eine gemeinsame fachliche Sichtweise der Teams zur zukünftigen Strategie für das Rheinische Revier erarbeitet werden, auch in Vorbereitung auf das Schlussplädoyer für die Endpräsentation am 11. März.



## Ergebnispräsentation der Mehrfachbeauftragung

Am 11. März 2022 wurden die Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung im Zuge eines hybriden Veranstaltungsformats, digital und zugleich vor Ort im Medio.Rhein.Erft in Bergheim der Öffentlichkeit vorgestellt. Vertreterinnen und Vertreter der Planungsteams AS+P, ASTOC und Yellow Z präsentierten ihre Raumbilder für das Rheinische Revier. Anschließend konnten die Konzepte in einem Workshopformat mit den rund 250 digital zugeschalteten Personen in Kleingruppen an einer digitalen Pinnwand diskutiert werden. Zusätzlich gab es eine Podiumsdiskussion mit Referent:innen aus dem Expertenbeirat, regionalen Planer:innen sowie Vertreter:innen des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen. Eine Videobotschaft von Prof. Dr. Andreas Pinkwart, Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, betonte die Bedeutung der ambitionierten und integrierten Strategie für die räumliche Entwicklung des Rheinischen Reviers.



Dr. Markus Nollert präsentiert das Konzept von Team ASTOC



Podiumsdiskussion: Wilhelm Natrup (*Expertenbeirat*), Alexandra Landsberg (*Leiterin der Stabsstelle Strukturwandel Rheinisches Revier des MWIKE*), Dirk Brügge (*Kreisdirektor des Rhein-Kreises Neuss*) (v.l.n.r.)

## Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung als Meilenstein im Prozess

Die im kooperativen Prozess erarbeiteten Konzepte stellten die Ergebnisse der zweiten Prozessphase dar und bildeten die Grundlage für die anschließende Diskussion mit den Akteurinnen und Akteuren sowie den Bürgerinnen und Bürgern der Region.

Mit diesem Meilenstein begann die dritte Prozessphase der Zusammenführung der planerischen Ergebnisse der Teams. Auf Wunsch regionaler Akteurinnen und Akteure wurde ein zweifaches Beteiligungsverfahren in Form von Themenworkshops und Kommunaldialogen zusätzlich in den Prozess aufgenommen, welche auch die Möglichkeit eines fachlichen Austauschs mit Expertinnen und Experten aus der Region vorsah.



Digitaler Diskurs der Teambeiträge, Team yellow Z



Dr. Alexandra Renz (*Leiterin Landesplanung*)



Bodo Middeldorf (*Geschäftsführer Zukunftsagentur Rheinisches Revier*) und Stephan Muckel (*Bürgermeister Erkelenz*) (v.l.n.r.)



Gruppenfoto der Planungsteams, Begleitbüro und Revierknoten Raum: Dr. Markus Kaltenbach, Rüdiger Wagner, Britta Schümmer, Oliver Bormann, Silke Volkert, Christian Larisch, Sebastian Clausen, Benjamin Vossen, Annika Harkemper, Marianne Gatti, Sabine Rabe, Jörg Schatzmann, Dr. Markus Nollert, Prof. Dr. Rolf Kuhn, Stefan Kornmann, Lars König, Stefanie Wladika, Ajdin Alagic, Karim Knobloch (v.l.n.r.)

## Kooperationswerkstatt Drei

Eine dreitägige Kooperationswerkstatt, fand vom 31. Mai bis zum 02. Juni 2022 im Eurogress in Aachen statt. Mit Vertreterinnen und Vertretern der drei Planungsteams, des Revierknotens Raum und des Begleitbüros wurden die Ergebnisse der ersten beiden Prozessphasen, sowie die der verschiedenen Teilnehmungsformate diskutiert. In einem intensiven Diskurs ist es gelungen, einen fachlichen Konsens und gemeinsame Haltung zu den verschiedenen Themen (Siedlung, Verkehrs, Freiraum) zu entwickeln. Dabei wurden sowohl die Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede der verschiedenen Beiträge intensiv diskutiert. Die erarbeiteten Ergebnisse werden folgend kompakt zusammengefasst.



Impressionen aus der dritten Kooperationswerkstatt



## Kernergebnisse der 3. Kooperationswerkstatt

**Wertige Siedlungsräume brauchen wertige Planungsprozesse:** Hochwertiger Wohnraum in gemischten Quartieren und Dörfern umfasst neben den Angeboten des täglichen Bedarfs vor Ort ein grünes Umfeld und wohnortnahe Arbeitsplätze. Ein lebenswerter Ort verfügt in der Regel über einen Wunsch der Bewohner und Bewohnerinnen nach besonderer Identität. Der Anspruch an Qualität und Identität sind Antrieb für die Transformation und Neuentwicklung von Siedlungsflächen. Die beliebige Ausweisung von Flächen, ohne individuelle Qualitätssicherung stellen hingegen keine akzeptable Lösung für die Region dar. Dies ist ebenso fachlicher Konsens wie die Erkenntnis, dass allgemeingültige Qualitätsaussagen für die gesamte Region wenig zielführend sind, weshalb es hier spezifischer Kategorien und Aufgaben in den Teilräumen bedarf. Die Planungsteams rund um ASTOC und Yellow Z differenzieren daher verschiedene Siedlungstypen, welche Aufgaben, Ziele und Qualitäten für verschiedene Teilräume definieren. Diese Ziele sind als regionale Belange in qualifizierenden, kommunalen Planungsprozessen individuell abzuwägen und zu sichern.

**Priorität auf dreifache Innenentwicklung:** Im Kontext der Siedlungsflächenentwicklung geht es im Sinne des nachhaltigen Umgangs mit Grund und Boden, prioritär um die Nachnutzung oder Nachverdichtung bereits versiegelter Flächen. Dies ist fachlicher Konsens. Es ist zu betonen, dass Neuansiedlungen regional vereinbarte Qualitätshürden nehmen müssen. Je nach Siedlungstyp gilt es, zunächst Zentren zu stärken, diese zu qualifizieren und möglichst lokal verträglich zu verdichten. Doppelte Innenentwicklung bedeutet jedoch auch, die Entwicklung von Stadträumen nicht nur am Kriterium der Dichte zu messen, sondern diese ebenso an die Erhaltung, die Weiterentwicklung und die Qualifizierung der Grünräume zu koppeln. Beides zusammen muss als Einheit individuell abgewogen und anschließend zusammengeführt werden. Darüber hinaus werden bei der dreifachen Innenentwicklung Angebote effizienter, multimodaler Mobilität in den Siedlungsräumen mit einbezogen. Diese Merkmale der dreifachen Innenentwicklung müssen Antrieb und Ziel für die Region sein.



**Starke Landschaft für den Siedlungsraum:** Vermehrt auftretende Klimaextreme erfordern planerische Antworten und konsequentes Handeln, um entsprechende Klimafolgen zu mildern. Insbesondere der Umgang mit Wasser wird in den nächsten Jahrzehnten eine der größten Herausforderungen sein. Zunehmende Starkregenereignisse erfordern einen gemeinsamen Hochwasserschutz, immer länger werdende Trockenperioden verlangen nach Maßnahmen zur Wasserspeicherung in Siedlungs- und Landschaftsräumen. Hierzu bedarf es zusammenhängender Landschaftskorridore, welche Habitate verknüpfen und diese mit den angrenzenden Landschaftsräumen verbinden. Um die Klimafolgenanpassung handhaben zu können, erfordert es durchgrünte Siedlungsräume in Verbindung mit einer lokalen Niederschlagswasserbewirtschaftung. Die Schutzgüter Boden, Wasser, Wald und das Landschaftsbild sind regionale Belange und von hoher Bedeutung für nachhaltige Siedlungen und erfahrbare Erlebnisräume.

**Der ländliche Raum für die Region:** Der ländliche Raum spielt eine große Rolle für die Identität des Rheinischen Reviers. Ein unkontrolliertes Wachstum wird diese Identität zerstören. Darin sind sich die beteiligten Fachleute einig. Im ländlichen Raum bedarf es der Sicherstellung eines hohen baukulturellen Qualitätsstandards in den Planungsprozessen, der expliziten Sicherung von Freiflächen sowie der Wertschätzung kultureller und identitätsstiftender Orte für die Region. Die Funktion der Eifel als Kompensator von regionalen Emissionen, ebenso wie die eines wichtigen Wasserspeichers, kann neben der Produktion nachwachsender Rohstoffe nicht hoch genug eingeschätzt werden. Auch wird es Aufgabe der ländlichen Räume sein, die Biodiversität zu sichern und Laborräume für nachhaltige Landwirtschafts- und Erholungsräume zu entwickeln. All dies setzt neben der Wertschätzung auch die Unterstützung insbesondere der kommunalen Akteure und Akteurinnen voraus. Das Ziel muss eine überregional funktionierende Gemeinschaft sein. Im Prozess wurden dazu zahlreiche Anregungen zum Thema Revier-Governance eingebracht.

**Mobilität mit neuer Lebensqualität verbinden:** Eine leistungsstarke Region braucht leistungsfähige und verbundene Zentren, so bringt es Team ASTOC auf den Punkt. Es gilt diese neuen „Revieranker“ vorrangig am Netz der Schiene zu entwickeln und zu qualifizieren. Hier greift das Planungsprinzip des Transit Oriented Development (TOD). Dies ist ein Konsens in allen Konzepten der Planungsteams wie auch in den Themenworkshops. Das Wachstum darf nicht bloß in der Fläche sein, sondern muss systematisch gelenkt werden. Das Mobilitätsverhalten ist insgesamt nicht nachhaltig. Wenn es einen erkennbaren Model-Shift zugunsten des Umweltverbunds geben soll, ist neben der Akzeptanzsteigerung des ÖPNV der parallele Einsatz von Push & Pull-Maßnahmen sinnvoll. Damit ist das regionale Ziel zum Umbau der Mobilität ein Treiber für Veränderung im Sinne eines Qualitätsgewinns für die Bürgerinnen und Bürger in der Region. Im Diskurs der Kommunal-dialoge wird klar: Die geänderten Prioritäten bei der Flächeninanspruchnahme für den motorisierten Individualverkehr in der kommunalen und regionalen Planung werden Gewohntes in Frage stellen und Widerstand auslösen nicht zuletzt bei den Stellplatzansprüchen.

**Identität, Naherholung und Tourismus in der Tagebaufolgelandschaft:** Es besteht Konsens darüber, dass jeder Ort in der Teilregion über eigene individuelle Schätze verfügt, die Raumstrategie sich jedoch auf gesamtregionale Muster und Verbindungen konzentrieren sollte. Dazu gehören vor allem die heutigen Tagebauflächen bzw. künftige Seenlandschaften. Aufgrund der langen Zeiträume, die mit dem einmaligen Prozess der Entstehung einer neuen Landschaft im geologischen Zeitraffer verbunden sind, wird das Warten auf einen See den Fokusraum in den nächsten fünfzig Jahren prägen. Es gilt dieses Warten gemeinsam zu gestalten und ehrlich damit umzugehen, dass die Tagebauflächen noch längere Zeit dem Bergrecht unterliegen. Hier gibt es den zu lösenden Konflikt zwischen Sicherheit und dem Anliegen nach (temporärer) Nutzung. Es gilt den Wandel erlebbar zu machen und die lokalen Akteure und Akteurinnen aktiv einzubinden.



## Drei Säulen der Transformation

Der Strukturwandel benötigt neben dem Raumbild Qualitätsziele und eine Kooperationsstrategie. Insbesondere der Dialog der dritten Kooperationswerkstatt zeigt, dass Qualität, Identität und regionales Zusammenwirken nicht allein durch räumliche Planung zu erreichen sind. Es bedarf zusätzlich geeigneter Vorgehensmodelle für alle Akteurinnen und Akteure, die gemeinsam an einer erfolgreichen Zukunft arbeiten. Es werden Empfehlungen erwartet, die sich an den lokalen Aufgaben der Kreise und Kommunen orientieren und einen gemeinsamen Weg für gezielte Veränderung aufzeigen. An welchen Stellen und mit welchen Schwerpunkten diese zielgerichtet wirken können – dazu hat der Prozess bereits Hinweise geliefert. Es bedarf einer Einigung auf eine strategische Vorgehensweise in Bezug auf sektorübergreifende, gesellschaftliche Prozesse, verbunden mit einer räumlichen, qualitativen und organisatorischen Transformation.

In der ersten Etappe des Prozesses wurden Raumbilder der Planungsteams aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet, regionale Qualitätsziele diskutiert sowie Anregungen zu Vorgehensmodellen mit dem Aufruf zu größtmöglicher Kooperation eingebracht. Durch den Dialog der Themenworkshops und der Kooperationswerkstatt hat sich gezeigt, dass ein Vorgehensmodell für die räumliche Entwicklung über drei Ebenen verfügt:



### Revier-Raumbild

Das Raumbild beschreibt eine Empfehlung zur Entwicklung der Region und stellt ein gemeinsames Zielbild dar. Der erreichte Status quo beschreibt das Ergebnis aus dem umfangreichen Planung- und Beteiligungsprozess im Revierknoten Raum. Dabei liegt der Fokus auf der Identifizierung von Eignungsräumen für regional bedeutsame Qualitäten. Diese haben Einfluss auf die räumliche Entwicklung, da universell formulierte Qualitäten allein nicht in allen Kommunen gleichermaßen umsetzbar sind.



### Revier-Qualität

Die Revier-Qualität formuliert Eigenschaften und Bedingungen, welche die räumlichen Aussagen des Raumbildes flankieren und ergänzen. Diese Empfehlungen qualifizieren die räumlichen Entwicklungen in der Region und differenzieren sich dabei auch nach teilregionalen Talenten. Diese Qualitätsziele sind in der Region zu etablieren und als Belange der Raumordnung und Regionalentwicklung in den Planungsprozessen der Region zu berücksichtigen. Einer derartigen Qualifizierung wurde auch seitens der regionalen Akteure und Akteurinnen eine hohe Bedeutung beigemessen.



### Revier-Governance

Die Governance-Empfehlungen für die Region sind eine Möglichkeit, die Basis für eine intensivere Zusammenarbeit auf regionaler Ebene und soll künftig maßgeblich zur Umsetzung der Modellregion beitragen. Dabei kommt der stärkeren Kooperation der sehr heterogen vom Strukturwandel betroffenen Teilregionen eine Schlüsselrolle zu. Mit diesen lassen sich aus Sicht der Planungsteams, und auch aus Sicht der Beteiligten, Transformationsziele modellhaft und kooperativ umsetzen.

## Abschlussveranstaltung

Die Abschlussveranstaltung fand am Freitag, dem 26. August in der Kulturmuschel in Jülich statt. Nach einem Grußwort der zugeschalteten NRW-Wirtschaftsministerin Mona Neubaur und des Jülicher Bürgermeisters Axel Fuchs haben die rund 120 Gäste auf den bisherigen Erarbeitungsprozess der Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+ zurückgeblickt.

In einem ersten Zwischenfazit wurden zwölf „Realitäten“ vorgestellt, die der Revierknoten als erste Erkenntnisse aus den Arbeiten der Mehrfachbeauftragung und den bisherigen Ergebnissen der Beteiligung ableiten konnte. Dabei wurden unter anderem die Bedeutung von Kooperation und Zusammenarbeit innerhalb der Region, der schonende Umgang mit der Ressource Boden sowie die frühzeitige Absicherung von Handlungsoptionen für die Zukunft betont, um die ambitionierte Zielsetzung einer Modellregion für den European Green Deal Wirklichkeit werden zu lassen.

Vor dem Hintergrund der „Realitäten“ haben die beteiligten Planungsteams (ASTOC aus Köln, YellowZ aus Berlin, und Albert Speer und Partner aus Frankfurt) in vertiefenden Gesprächsrunden nochmals Einblicke in Inhalte und Hintergründe ihrer Arbeiten gegeben und diese mit Experten und Expertinnen aus der Region diskutiert. Abschließend diskutierte Prof. Christa Reicher u.a. mit Bodo Middeldorf, Alexandra Landsberg, Thomas Hissel und Dr. Alexandra Renz welche Anforderungen und Erwartungen an den weiteren Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess gestellt werden. Der Revierknoten Raum wird seine Arbeit innerhalb der Zukunftsagentur Rheinisches Revier fortsetzen.



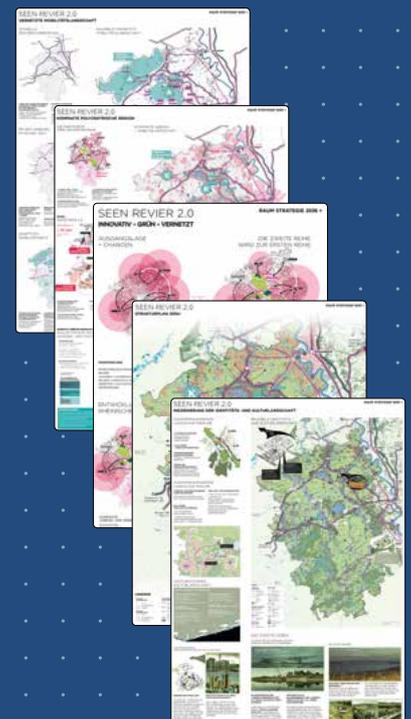
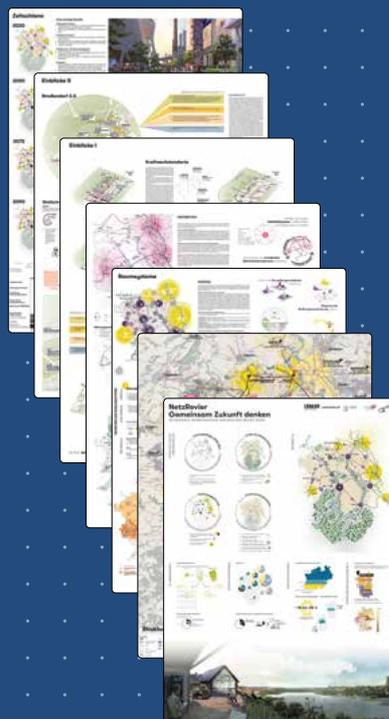
# Die Ergebnisse des Prozesses

Die Konzepte der beteiligten Planungsteams zeigen eine große Bandbreite von räumlichen Lösungen und Strategien auf und bilden so eine tragfähige Grundlage für die zukünftige räumliche Entwicklung der Region. Neben Raumbildern in den unterschiedlichen Handlungsfeldern wurde auch der Blick auf interkommunale Organisations- und Governancemodelle gerichtet. Die folgenden Kapitel geben die Arbeiten der Teams umfassend wieder und führen die zentralen, gemeinsamen Erkenntnisse zusammen.

| Yellow Z

| ASTOC

| AS+P



### ANLEITUNG Vertraue der Zukunft!

Das Rheintal ist ein Gebiet, das sich über Jahrhunderte hinweg als ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur in Mitteleuropa etabliert hat. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

### TIMELINE

Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

### LEITSÄT

Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

### REVIERLANDSCHAFTEN ENTWICKELN Neue Lösungen durch Multicodierung statt Flächenkonkurrenz

Das Rheintal ist ein Gebiet, das sich über Jahrhunderte hinweg als ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur in Mitteleuropa etabliert hat. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

### REGIONALE KOOPERATIONEN bestimmen die Siedlungsentwicklung und machen das Rheinische Revier zur Metropolregion

Das Rheintal ist ein Gebiet, das sich über Jahrhunderte hinweg als ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur in Mitteleuropa etabliert hat. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

### KLEINTEILIGE ZENTRALITÄTEN für eine bodenverträgliche Siedlungsentwicklung

Das Rheintal ist ein Gebiet, das sich über Jahrhunderte hinweg als ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur in Mitteleuropa etabliert hat. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

### KONNEKTIVITÄT STÄRKEN Mobilitätswende im regionalen Kontext denken

Das Rheintal ist ein Gebiet, das sich über Jahrhunderte hinweg als ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur in Mitteleuropa etabliert hat. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

### STRUKTURPLAN 2038 +

## 2 MIO MORGEN LAND

Das Rheinische Revier wird in den kommenden Jahrzehnten einem tiefgreifenden Transformationsprozess durchlaufen, welcher die heutigen sozio-ökonomischen Strukturen, das Raumbild und das Selbstverständnis der Region herausfordert. Der Arbeitsbegriff 'Morgen' fängt dabei eine räumliche und zeitliche Dimension dieser Zukunftsaufgabe ein: Wie kommt die Fläche des Reviers (5.000 km<sup>2</sup> + 2 Mio Morgen) ins Morgen? Der bewusste Umgang mit Landschaft und Schutzgut Bod muss eine entscheidende Rolle spielen.

1. Wie kommt das Rheinische Revier ins A  
2. Der Umgang mit der Landschaft entsche

### GRUNDSÄTZE

Das Rheintal ist ein Gebiet, das sich über Jahrhunderte hinweg als ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur in Mitteleuropa etabliert hat. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

### REVIER-WERKZEUGE

Das Rheintal ist ein Gebiet, das sich über Jahrhunderte hinweg als ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur in Mitteleuropa etabliert hat. Die Region ist durch ihre geographische Lage an der Westgrenze Europas und an der Rheinlinie, die von den Alpen bis zum Nordsee verläuft, gekennzeichnet.

Yellow Z

2 Millionen

Morgen Land

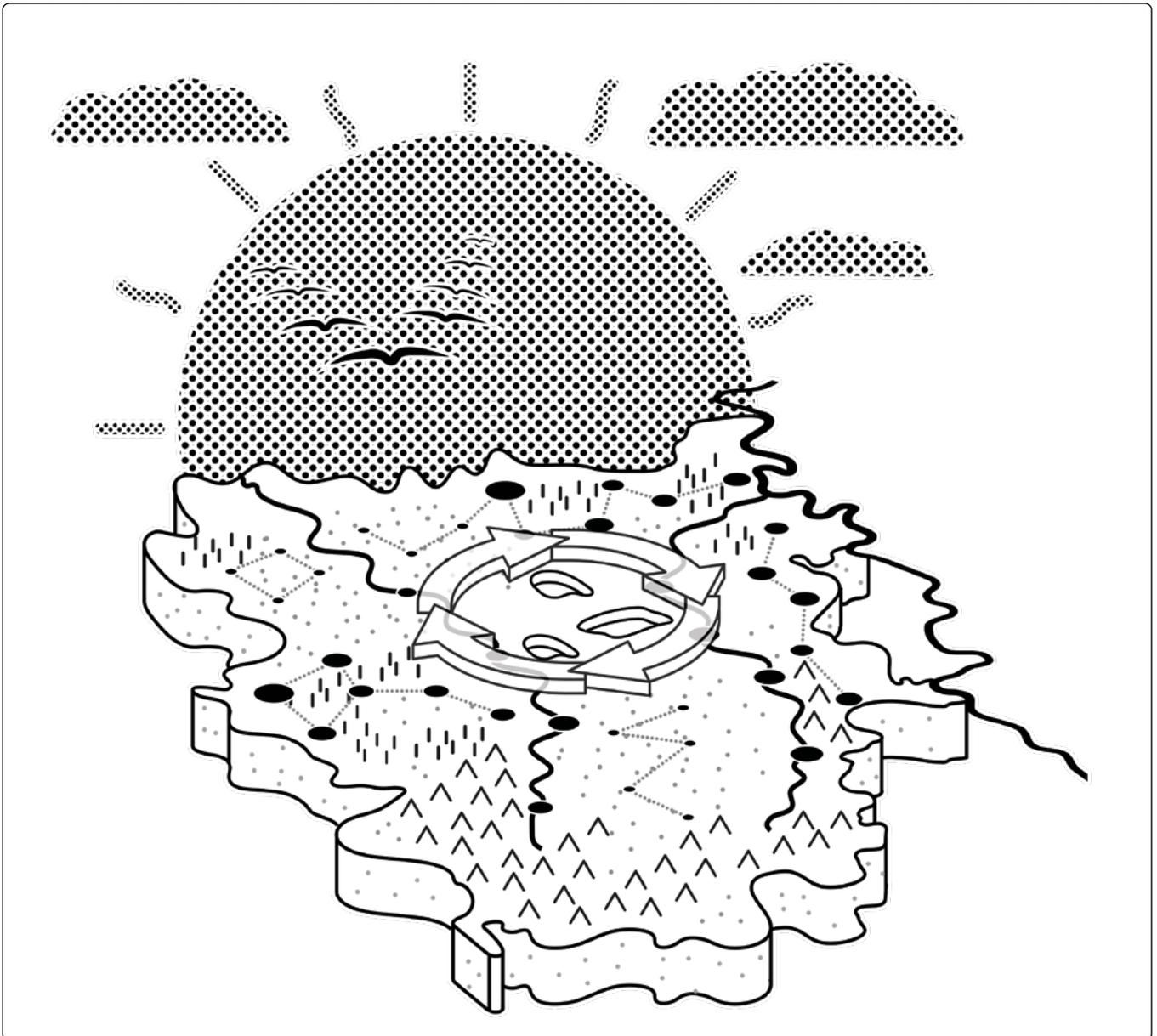
# Zusammenfassung

Das Planungsteam Yellow Z sieht das Rheinische Revier aktuell in einem tiefgreifenden Transformationsprozess, welcher die heutigen sozioökonomischen Strukturen, die räumlichen Strukturen und das Selbstverständnis der Region herausfordert. Ihre Antwort darauf ist das Konzept **2 Millionen Morgen Land**. Das Planungsteam hat fünf Handlungsfelder erarbeitet, die strategische Kernbausteine enthalten und zusammen ein Set an handlungsorientierten Werkzeugen ergeben. Das Handlungsfeld **Konnektivität** beinhaltet die Vernetzung der verschiedenen Maßstabsebenen und Hierarchien. Eine gute und differenzierte Konnektivität schafft die Voraussetzungen für eine gesteuerte räumliche Entwicklung. Das öffentliche Verkehrsnetz soll gestärkt und ergänzt, die Potenziale der Region als Güter-, Daten- und Energieknoten gehoben und die Mobilität von Morgen schon heute gelebt werden. Die **Revier- Landschaften** sollen als Multitalente fungieren und eine zunehmende Anzahl von Aufgaben erfüllen. Im Fokus steht der konsequente Schutz der Landschaft mit intelligenten Nutzungsüberlagerungen und bedachter Weiterentwicklung. Landschaftslabore sollen Zukunftsfragen beantworten, Multiparks zwischen Stadt und Land entstehen, um hybride Landnutzungsformen zu ermöglichen.

Die **kleinteilige Zentralität**, ist im Rheinischen Revier bereits angelegt und soll zukünftig die Leitmaxime der räumlichen Disposition bleiben. Ein vernetztes, polyzentrisches Bild der Revierstädte mit unterschiedlichen Dynamiken und differenzierten Profilen soll entstehen. Der Fokus liegt auf der Innenverdichtung. Stadt- und Ortsprofile sollen geschärft und lebendige Dörfer und Städte durch eine intensive Nutzungsmischung entstehen. Damit eine Vernetzung der Region auf Ebene der Verwaltung und Steuerung entsteht, gibt es die **Revier-Koop**. Anstatt einer Kirchturmpolitik soll partnerschaftliche Zusammenarbeit gestärkt werden. Bestandteil ist eine präzise gesteuerte, qualitätsgetriebene Raumentwicklung mit einer monetären Ausgleichsstrategie zwischen den Teilräumen bzw. den Gemeinden. Die **Innovation** wird für die postfossile Zukunft des Rheinischen Reviers von entscheidender Bedeutung sein. Es gibt bereits Anknüpfungspunkte, um branchen- und themenübergreifende Innovationscluster zu schaffen und Laborräume zu ermöglichen.

Die folgenden Seiten geben die planerischen Ergebnisse des Teams ausführlich wieder.

# Das Leitbild:



**2 Millionen Morgen Land:** Das Rheinische Revier befindet sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess, welcher die heutigen sozioökonomischen Strukturen, die räumlichen Strukturen und das Selbstverständnis der Region herausfordert. Der Arbeitsbegriff ‚Morgen‘ fängt dabei eine räumliche und zeitliche Dimension dieser Zukunftsaufgabe ein: Die Fläche des Rheinischen Reviers umfasst rund 5.000 km<sup>2</sup>, was ca. 2 Millionen Morgen entspricht. Die numerische Bezifferung der Flächengröße soll die Endlichkeit und Unvermehrbarkeit der

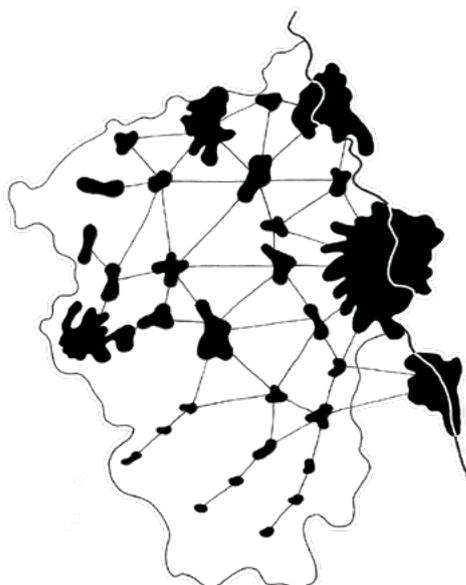
Ressource Boden verdeutlichen, welche nach einem bewussten und verantwortungsvollen Umgang verlangt. Das Morgen als zeitliche Dimension unterstreichen die Unmittelbarkeit und Direktheit des Transformationsprozesses im Revier.

Die begriffliche Symbiose von Raum und Zeit im ‚Morgen‘ steht dabei exemplarisch für eine zukunftsgerechte, prozessuale und nachhaltige Entwicklung des Rheinischen Reviers.

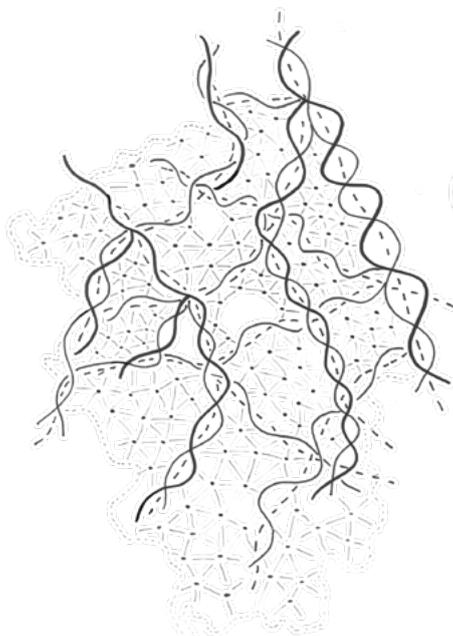
# GRUNDSÄTZE



**! Der Boden ist nicht vermehrbar!**  
 Kohle und Flächeninanspruchnahme stehen nicht länger im Zentrum einer wirtschaftlichen Entwicklung und Wohlstand, sondern Wissen, Kreativität und Dienstleistungen. Der Boden hingegen muss geschützt werden, um den Klimawandel, Landwirtschaft, Energie, Natur und Erholung Raum zu schenken.

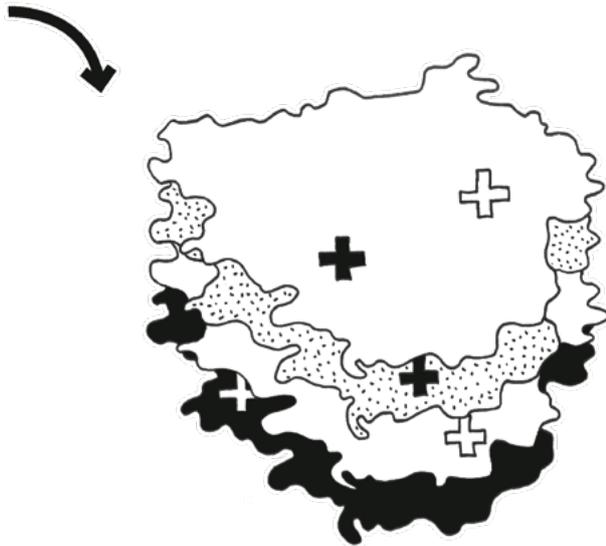


**! Ein starkes Dazwischen - zwischen den Metropolen!**  
 Das starke Dazwischen basiert auf einem ÖV-orientierten, dezentralen Wachstumsmodell. Die Vielzahl der Mittel- und Kleinstädte bietet Qualitäten, die ausgebaut und in Kooperation gestärkt werden müssen. Untereinander vernetzt und im Zusammenspiel mit den Landschaftsräumen kann dieses Netz seine Eigenständigkeit gegenüber Metropolen behaupten und einen symbiotischen Konterpart zu diesen bilden.



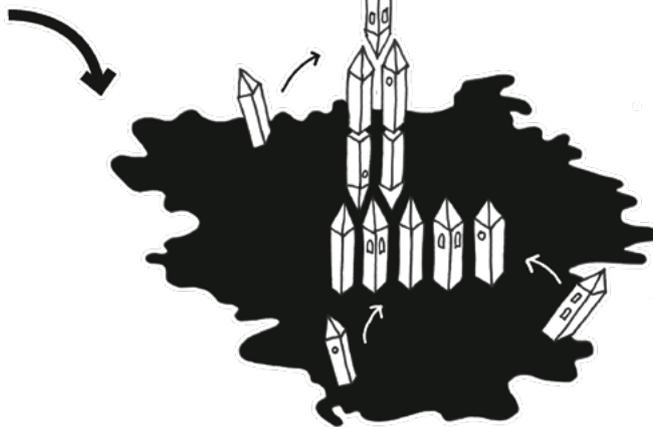
**! Alle mitnehmen!**  
 Alle Mitnehmen! Die Montanindustrie hat die Region über Jahrzehnte geprägt und getragen. Das Rheinische Revier basiert zukünftig auf neuen Prinzipien: eine neue Dezentralität, Wertschätzung von Flächenressourcen und Natur sowie Mobilität, die auf den öffentlichen Verkehr, aktiven Lebensstilen und Autonomisierung. Diese Eigenschaften prägen die Identität über die Region hinaus und sorgen für einen Wohlstand weit über den Planungszeitraum hinaus.





**Nutzungsüberlagerung:**

Ein verantwortungsvoller Umgang mit Fläche und Boden bedeutet konsequente Nutzungsüberlagerung an jedem Ort, in jeder Parzelle. Die Multikodierung des Reviers wird zur zentralen Planungsprämisse. Straßen werden von Autos, Radfahrer:Innen und Bussen, sowie zur Energieerzeugung und als Biodiversitätshabitate und -korridore genutzt, das Gemeinschaftszentrum ist gleichzeitig ökonomisches Innovationszentrum und der Naturraum kann Erholung, Bildung und Energie. Eine neue Vertikalität und Durchmischung, die die Ressource Fläche anerkennt und schützt, sind vor diesem Hintergrund die logische Folge.



**Gemeinsames Kirchturmdenken!**

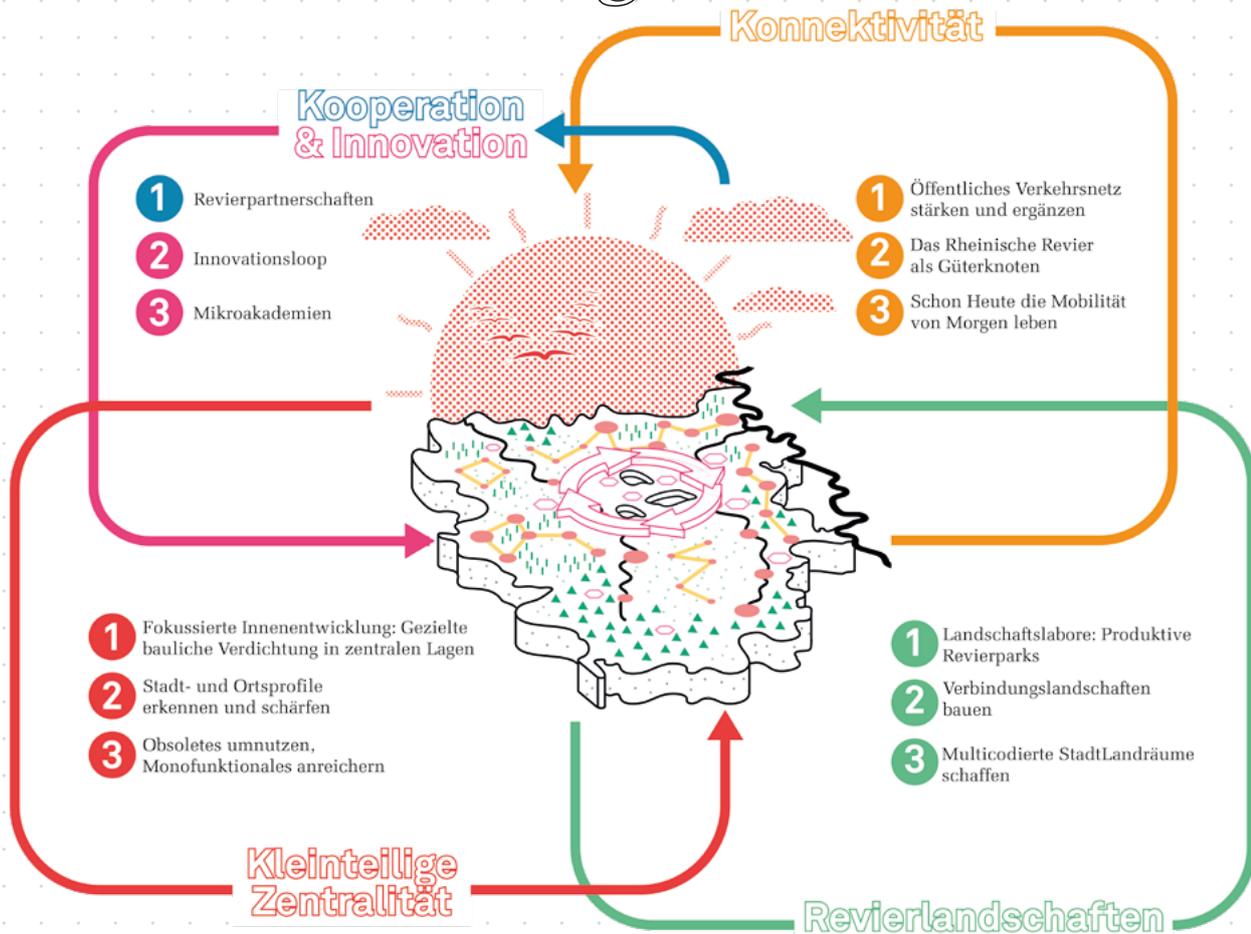
Schluss mit dem Kirchturmdenken! Nur ein gemeinsames Kirchturmdenken hilft jetzt noch. Kooperationsmodelle, digitale Infrastrukturen, Zugang zu Mobilität und Räume für Partnerschaften sind dafür die Voraussetzung. Das Rheinische Revier braucht eine neue Identität, ab sofort. Es ist die Basis für einen neuerlichen Aufschwung und die Umsetzung eines neuen Governance-Modells, das Kooperation als zentralen Wettbewerbsbegriff definiert.



**Ein Gütesiegel für die Region!**

Ohne Zutun (und ohne zusätzliche Investitionen) privater Entwickler und Investoren wird jegliche bauliche Entwicklung zukünftig mit einer ökologischen Qualifizierungsmaßnahme im Rheinischen Revier gekoppelt. Das Governance-Modell von Revierpartnerschaften wird dabei nicht zum Hemmnis für Investitionen, sondern vielmehr zum Anreiz für Investitionen im Revier.

# Revier-Werkzeuge



Um den Transformationsprozess zu lenken und das Rheinische Revier in eine gewünschte Zukunft zu führen, bedarf es einer umfassenden Strategie, deren Bausteine sinnvoll ineinandergreifen. Aufgefächert in fünf Handlungsfelder werden im Folgenden strategische Kernbausteine benannt, die anhand konkreter Beispiele veranschaulicht werden. Damit entsteht eine Bandbreite an handlungsorientierten Werkzeugen, welche die räumlichen Potenziale klar benennen, und Handlungsoptionen aufzeigen.

**Konnektivität** bedeutet eine intensive Vernetzung auf verschiedenen Maßstabsebenen und Hierarchien sowie in unterschiedlichen Modi. Sie lässt die Orte näher zusammerrücken, ermöglicht einen verbesserten, gleichwohl „verträglicheren“ Zugriff auf den Raum und bindet an die umliegenden Metropolen und Landschaftsräume an. Gute und differenzierte Konnektivität schafft die Voraussetzungen einer sinnvoll gesteuerten räumlichen Entwicklung.

**Kleinteilige Zentralität** ist im Rheinischen Revier bereits grundsätzlich angelegt und wird zur Leitmaxime der künftigen räumlichen Disposition. Aufbauend auf dem Mobilitätsnetz und lokaler Gunstfaktoren entsteht ein vernetztes, polyzentrisches „Sternbild“ der Revierstädte, mit unterschiedlichen Dynamiken und eigenständigen Profilen.

**Revier-Landschaften** müssen eine zunehmende Zahl von Aufgaben erfüllen und werden als „Multitalente“ verstanden. Durch Bedarfe von Naturschutz, Klimaschutz, Landwirtschaft, Tourismus, Energiegewinnung sowie Bauland- und Infrastrukturentwicklung bündeln sich in der Landschaft Interessenskonflikte, denen einerseits durch konsequenten Schutz, andererseits durch kluge Nutzungsüberlagerung und umsichtige Weiterentwicklung begegnet werden muss.

**Revier-Koop** leistet die Vernetzung der Region auf Ebene der Steuerung und Verwaltung. Statt einer verbreiteten „Kirchturnpolitik“ greift eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, welche neben einer präzise gesteuerten, qualitätsgetriebenen Raumentwicklung für monetären Ausgleich zwischen den unterschiedlich begünstigten Teilräumen bzw. Gemeinden sorgt. Als Nebeneffekt kann ein regionales Bewusstsein daraus erwachsen.

**Innovation** wird für die postfossile Zukunft des Rheinischen Revier von entscheidender Bedeutung sein. Der Strukturwandel bedeutet einen Ablöseprozess vornehmlich in wirtschaftlicher Hinsicht. Er bedeutet aber auch eine teilweise „Neuerfindung“ des bisherigen Raum- und Selbstbildes. Innovation kann großräumig (Seenlandschaft) und mit Technologiesprüngen, aber auch sehr kleinteilig und lokal begrenzt erfolgen. Das Revier bietet eine Vielzahl sehr guter Anknüpfungspunkte, um branchen- und themenübergreifende Innovationscluster zu schaffen und „Laborräume“ zu ermöglichen.

# Konnektivität

Um die Mobilität innerhalb der Region zu verbessern und im Sinne der Mobilitätswende voranzutreiben, soll die Dynamik der bereits begonnenen Transformationsprozesse genutzt werden. Ziel ist es, die bestehende Infrastruktur so zu aktivieren und zu erweitern, dass die Siedlungsentwicklung konsequenter am ÖV-Netz ausgerichtet werden kann.

## Öffentliches Verkehrsnetz stärken und ergänzen

Aktuell ist das Netz des öffentlichen Verkehrs teilweise stark ausgelastet oder lückenhaft ausgebildet. Das Grundnetz des Schienenverkehrs wird heute durch Busverbindungen ergänzt. Die teilweise mangelhafte Erschließung erkennt man sehr gut anhand der ÖV-Güteklassifizierung. Durch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, die Mitnutzung der Trassen der RWE- Werksbahnen sowie den Neubau der Revier-S-Bahn, wird das Schienennetz in Zukunft optimiert und erheblich ausgebaut. Takterhöhungen führen zudem zu einer flexibleren und attraktiveren Nutzung des ÖVs. In dem Zukunftsszenario fahren S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt sowie RB- und RE-Züge statt 60- im 30-Minuten-Takt (Ausnahme: RB28 von 120- auf 60-Minuten-Takt).

Aufgrund der großen Anzahl an Buslinien sowie Stadtbahn- bzw. Schnellbuslinien im Rheinischen Revier, wurde hier keine händische Anpassung der Takte durchgeführt. Haltestellen, die eine Taktung zwischen 60 und 200 Minuten aufweisen, wurden allesamt auf 60 Minuten gesetzt. Diese Anpassung hat jedoch keinen großen Einfluss auf die ÖV-Güteklassifizierung. Da das Busnetz durch ein Shuttle-System ergänzt wird, ist der Bedarf nach einer Takterhöhung im Busverkehr nicht so entscheidend wie die Takterhöhung auf den Bahnstrecken.

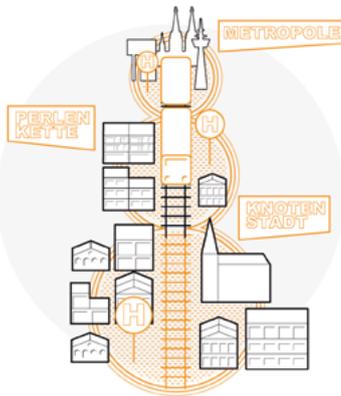
Durch die Erschließung neuer Trassen sowie die Takterhöhung auf der Schiene ist anhand der ÖV-Güteklassifizierung deutlich zu erkennen, dass sich die Güte des ÖV-Netzes im Rheinischen Revier durch die Maßnahmen deutlich erhöht.

## Mobilität im ländlichen Raum

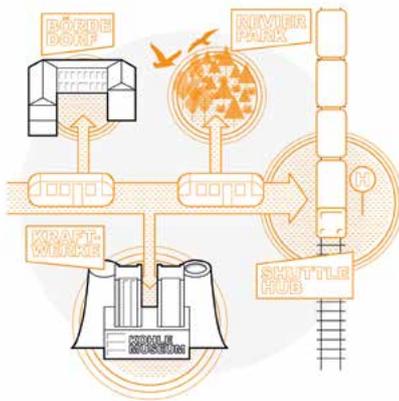
Die Erreichbarkeit des ländlichen Raumes wird durch die Setzung strategisch sinnvoller Knotenpunkte verbessert. Definiert sind die Knoten auf Basis der Zwischenergebnisse aus der ÖV-Güteklassifizierung: Schienenknoten mit der Haltestellenkategorie I oder II sind Hauptknoten, während Schienenknoten der Haltestellenkategorie III bzw. Schienenhalte mit der Haltestellenkategorie I oder II Nebenknöten darstellen. Das Netz wird durch Shuttle-Anschlussstellen, an denen das Shuttle-Netz auf Schienenhalte mit geringer Güte trifft, ergänzt.

So können ergänzende Verbindungen zum Beispiel durch ein Netz autonomer Shuttle-Busse auf dem bestehenden Straßennetz – vor allem auf Autobahnen und Landesstraßen – hergestellt werden. Das Shuttle-Netz ermöglicht eine attraktive Erschließung peripherer Räume, da schnellere Verbindungen,

### 1 Öffentliches Verkehrsnetz stärken und ergänzen



a Stärkung der Schiene: Mehr Strecken, mehr Takt in Klein- und Mittelstädten



b Einführung eines ÖV-Shuttle Systems

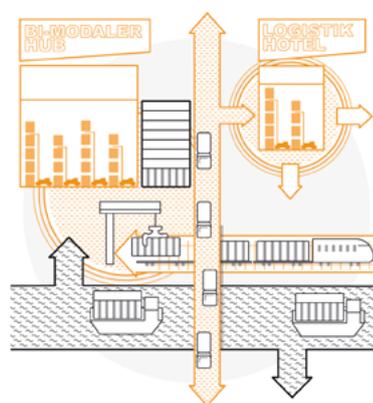
dichtere Fahrplankontakungen sowie zusätzliche Anbindungen an Ortschaften, die nicht am Schienennetz liegen, möglich sind. Grundlage für die Entwicklung des Shuttle-Netzes ist die Knotendefinition. Knoten, die nah aneinander liegen und nicht gut durch Schienenstrecken verknüpft sind, werden mit Hilfe von Wunschlinien, welche die Basis des Shuttle-Netzes darstellen, verbunden. Im nächsten Schritt werden die Wunschlinien auf das Straßennetz projiziert und daraus das Shuttle-Netz abgeleitet. Vervollständigt wird das Netz durch Multirouten für den Fuß- und Radverkehr, sodass ein engmaschiges Gewebe an ÖV-Infrastruktur entsteht.

### Potenziale der Region als Güter-, Daten- und Energieknoten heben

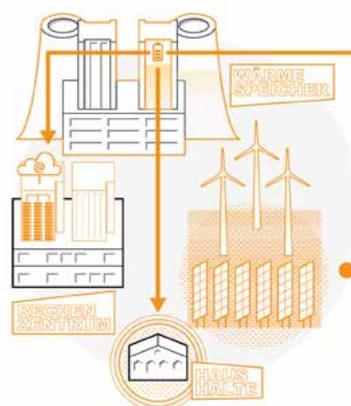
Eine weitere Stellschraube, um die Mobilität in der Region nachhaltiger und zukunftsfähiger zu gestalten, ist die Neuorganisation der Logistikverkehre. Von großer Bedeutung ist dabei, dass mehr Waren auf dem Schienenweg transportiert werden, um so die umliegenden Straßen zu entlasten. Durch die Verknüpfung der Schienen- und Straßenlogistik an Straßen-Schienen-Hubs, kann ein einfaches Umladen der lokalen LKW-Lieferketten auf die Schiene gewährleistet werden. Die Anbindung an das überregionale Güterverkehrsnetz ist im Rheinischen Revier aktuell schon durch den Rhein-Alpen-Korridor gegeben und soll durch eine Nord-Süd-Verbindung aus den niederländischen und belgischen Häfen Richtung Bonn ergänzt werden.

Der polyzentrische Charakter der Region wird durch die Agglomeration von Wohnen und Gewerbe entlang der ÖV-Netze gestärkt und der Flächenverbrauch minimiert. Hier sollten die Potenzialflächen an den Schienenhaltestellen, welche an die bestehenden urbanen Strukturen anschließen, bevorzugt werden. So wird der Zersiedelung der Landschaft entgegengewirkt und die Strecken zu Autobahnen oder Bahntrassen werden verkürzt. Bei den angedachten Ausbauten der Autobahnen soll auch von Anfang an der ÖV mitgedacht werden. Hier wären beispielweise gesonderte Fahrstreifen für die autonomen Shuttle-Busse möglich.

## 2 Potenziale der Region als Güter-, Daten- und Energieknoten heben

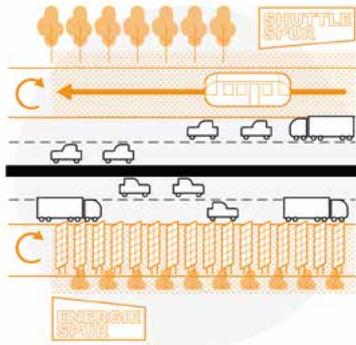


a Neue Logistikhubs in Verknüpfung mit Schiene und Straße

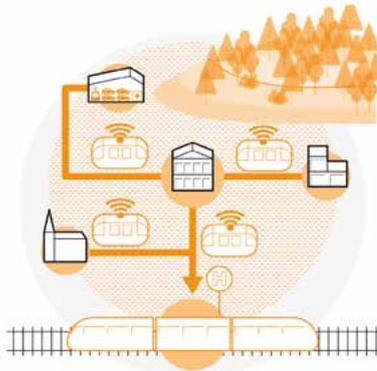


b Konversionsorte als Distributions- und Speicher-Hubs für Energie und Daten

### 3 Schon Heute die Mobilität von Morgen leben



a Road-Diet



b Testzone autonomes Fahren in der Eifel

### Schon heute die Mobilität von Morgen leben

Die klare Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und die Orientierung der Siedlungsentwicklung an den zukünftigen ÖV-Netzen sorgt nicht nur für autoärmere und damit klimaschonende Mobilität, sie ist zudem sozial gerecht und spart langfristig natürliche und finanzielle Ressourcen.

Die Shuttle-Verkehre werden überwiegend auf eigenen ÖV-Trassen abgewickelt, welche aus dem bestehenden Straßennetz entnommen werden. Hierbei sollen insbesondere die massiv ausgebauten Autobahnen im Revier für die Bereitstellung von eigenen Fahrstreifen genutzt werden und damit eine „Road Diet“ herbeigeführt werden. Darüber hinaus sollen bestehende Landesstraßen ebenso als Teil des neuen ÖV-Netzes herangezogen werden.

1a Regionale Hubs als Konnektivitätspunkte in ruralen Gebieten

1b ÖV-Shuttle System bindet periphere Räume an das Schienennetz an

1a Schieneninfrastruktur als Rückgrat der Region

1b bauliche Ergänzungen in Gewerbegebieten

1a Multifunktionale Mobilitätshubs mit konsequenter Nutzung der 5. Fassade und langer, robuster Nutzungsperspektive

1a Siedlungsentwicklung in Bahnhofsnahe

2a Bi- und Trimodale Hubs für Gewerbe/Logistik zur Verknüpfung von Schiene und Straße

1b ÖV Shuttlebusse binden Gewerbegebiete an das Schienennetz an

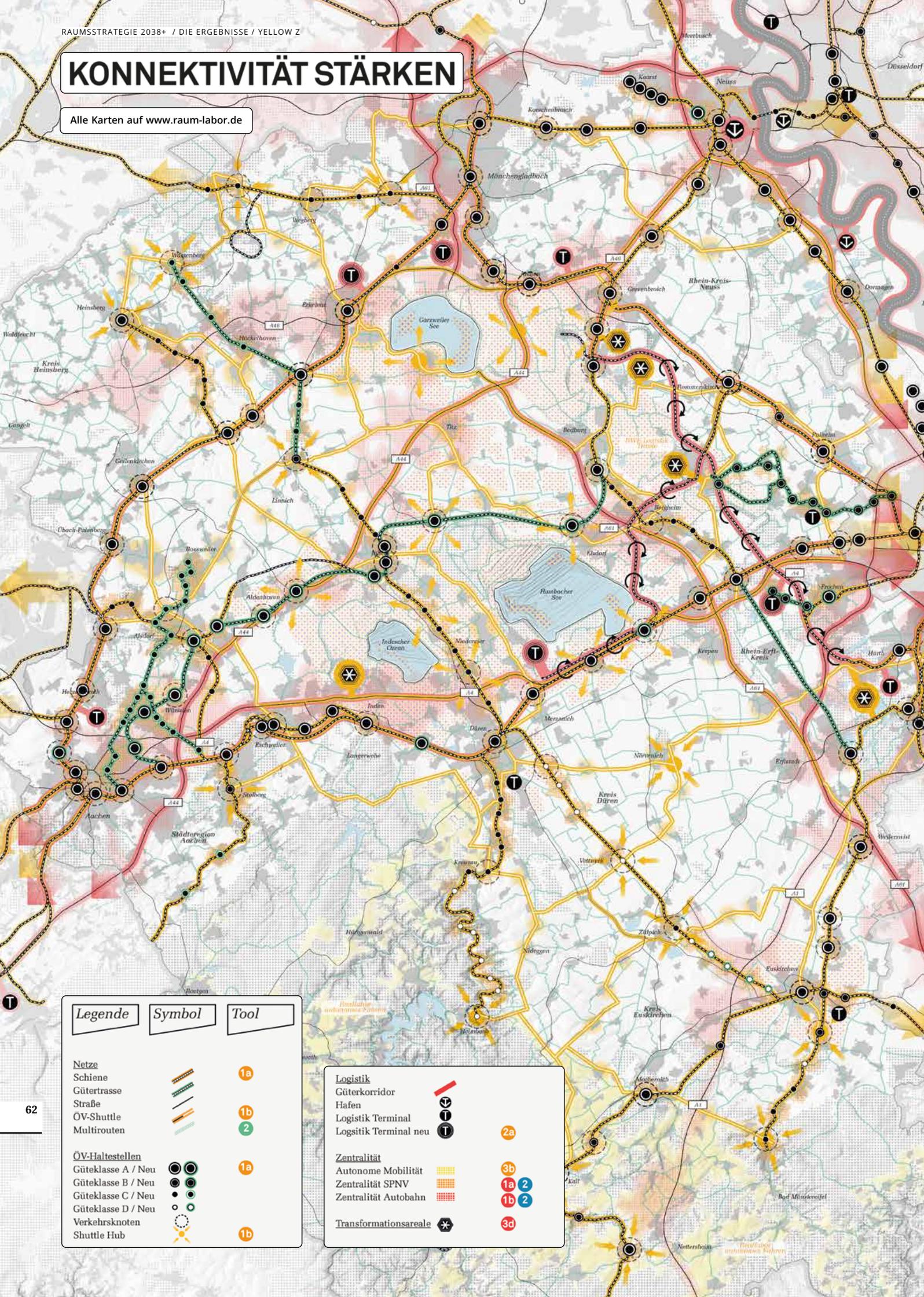
3a Road Diet Reservierung von Fahrstreifen für (elektrifizierten) ÖV und Transformation zu Energieproduktions- und Biodiversitätsbändern

2a Multirouten als Verbindungsräume für Mensch, Flora und Fauna



# KONNEKTIVITÄT STÄRKEN

Alle Karten auf [www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)



## Legende

## Symbol

## Tool

### Netze

- Schiene
- Gütertrasse
- Straße
- ÖV-Shuttle
- Multirouten



- 1a
- 1b
- 2

### ÖV-Haltestellen

- Güteklasse A / Neu
- Güteklasse B / Neu
- Güteklasse C / Neu
- Güteklasse D / Neu
- Verkehrsknoten
- Shuttle Hub



- 1a
- 1b

### Logistik

- Güterkorridor
- Hafen
- Logistik Terminal
- Logistik Terminal neu



- 2a

### Zentralität

- Autonome Mobilität
- Zentralität SPNV
- Zentralität Autobahn



- 3b
- 1a 2
- 1b 2
- 3d

### Transformationsareale



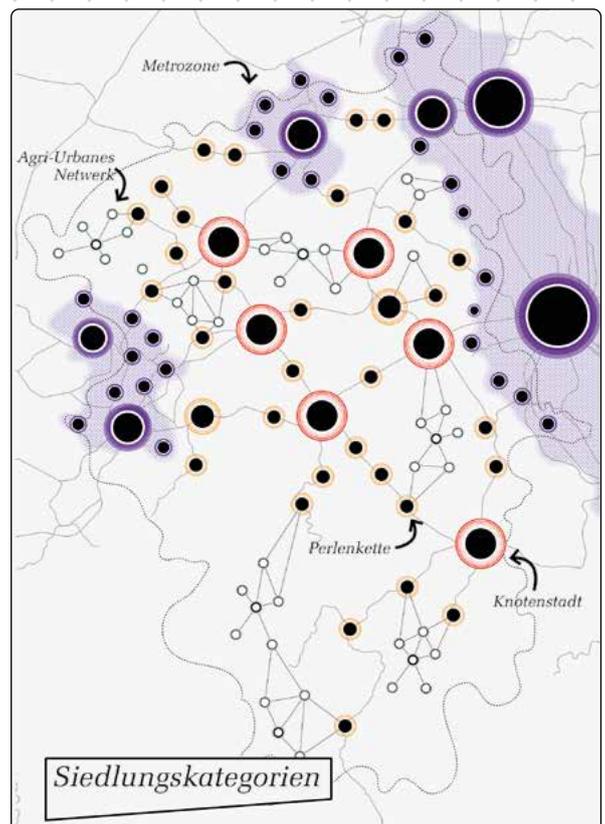
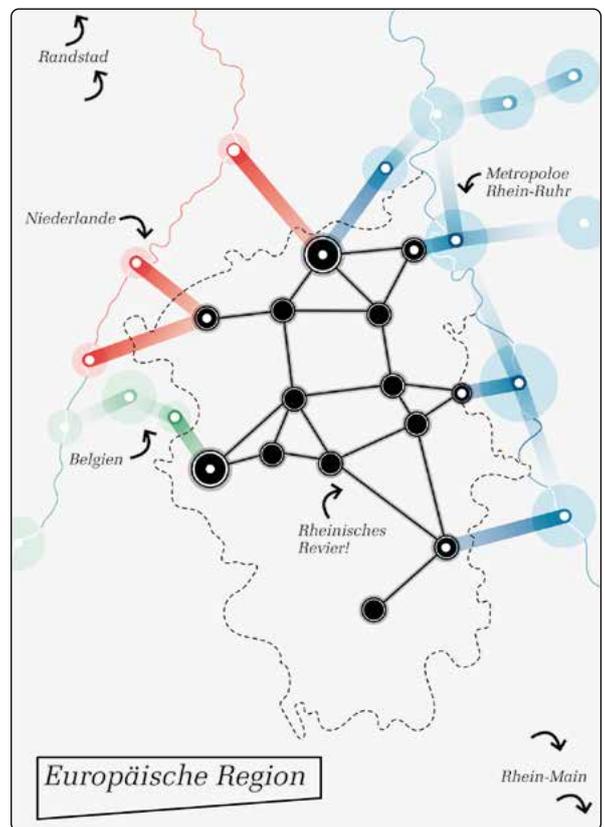
- 3d

## Kleinteilige Zentralität

**Das Rheinische Revier im Kontext europäischer Metropolregionen:** Im „Zwischenraum“ der angrenzenden dynamischen Verflechtungsräume Rheinschiene und Ruhrgebiet, die relative Nähe auch zu den niederländischen und belgischen Metropolräumen, kann sich das Rheinische Revier symbiotisch entwickeln und von der räumlichen Nähe profitieren. Es kann umgekehrt seine Beziehungen im größeren Kontext intensivieren und zu einer überregionalen Prosperität beitragen. Ein kanalisiertes Wachstum und die kluge Transformation seiner Siedlungs- und Landschaftsräume sollten nicht nur aus einer inneren Logik heraus erfolgen, sondern auch auf die Bedingungen und Angebote der Nachbarregionen abgestimmt sein. Dabei kann das Rheinische Revier sein eigenes Selbstverständnis als „starker Mitspieler“ schärfen.

**Neubewertung:** Um die Inanspruchnahme neuer Flächen möglichst gering zu halten, setzt das Revier auf konsequente Innenverdichtung, wobei die Potenzialflächen für städtisches Wachstum einer grundlegenden Neubewertung hinsichtlich ihrer Eignung unterzogen werden. Neue Flächeninanspruchnahme geschieht erst, wenn das Potenzial zentraler Lagen ausgeschöpft ist. Das Rückgrat bildet eine in vielen Aspekten gestärkte Schieneninfrastruktur und ergänzende öffentliche Mobilitätsangebote. Weitere Gunstfaktoren und „Begabungen“ definieren eine deutlich präzisere, maßgeschneiderte Entwicklung von Städten und Standorten.

**Urbanes Sternbild:** Die angestrebte Raumstruktur des Rheinischen Revier basiert auf einem polyzentrischen und differenzierten Siedlungsmodell, welches wesentlich auf ein starkes ÖV-Netz aufbaut. Die **Knotenstädte**, an den Kreuzungspunkten des ÖV gelegen, und die **Perlenketten**, Städte entlang der Schienennetze, werden in diesem Sinne zu prioritären Orten des Wachstums. Die **Metroränder**, Siedlungen und Vororte der Großstädte, werden kompakter und urbaner weiterentwickelt. Kleinere Landgemeinden abseits der großen Infrastrukturnetze setzen als **agri-urbane Dörfer** weniger auf Wachstum als auf eine Qualifizierung und behutsame Nachverdichtung unter Ausnutzung ihrer landschaftlichen Einbettung. Um dies gezielt zu ermöglichen, kommt hier das Modell der Revier-Koop zum Tragen.



## Fokussierte Innenentwicklung: bauliche Verdichtung in zentralen Lagen:

Das Rheinische Revier wächst nach Innen. Ziel ist es, regionales Wachstum möglichst, ohne die Inanspruchnahme neuer Entwicklungsflächen zu gestalten. Für eine umsichtige, ressourcenschonende Entwicklung müssen Flächenpotenziale systematisch sondiert und bezüglich ihrer nutzerischen Eignung und baulichen Ausnutzung bewertet werden. Die gezielte Nachverdichtung untergenutzter Strukturen ist hierbei eine Schlüsselstrategie.

### Neubauquartiere und Nachverdichtung in Bahnhofsnähe:

Bahnhofsumfelder und Areale in fußläufiger Entfernung zu Bahnhöfen (bis zu 15 Min.) werden zu Ankerpunkten der baulichen Verdichtung. Hierfür kommen größere zusammenhängende Flächen – sie bieten Raum für die Errichtung modellhafter Zukunftsquartiere – genauso in Frage wie der kleinteilige Lückenschluss oder objektbezogene Aufstockungsmaßnahmen.

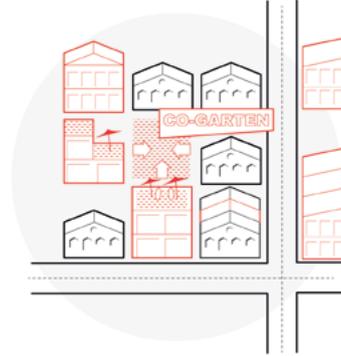
### Bauliche Intensivierung in Gewerbegebieten:

Angesichts der zumeist sehr geringen baulichen Ausnutzung von Gewerbegebieten eröffnen sich auch hier Verdichtungsmöglichkeiten. Insbesondere Gunsträume, in denen sich Zentralitäten des MIV und ÖV überlappen, eignen sich für Intensivierung und Stapelung gewerblicher Nutzungen; insbesondere auch bei der Organisation von Parkraum und Lagerflächen. Beispielgebend sind urbane Gewerbehöfe, wie sie inzwischen in einigen Großstädten umgesetzt werden.

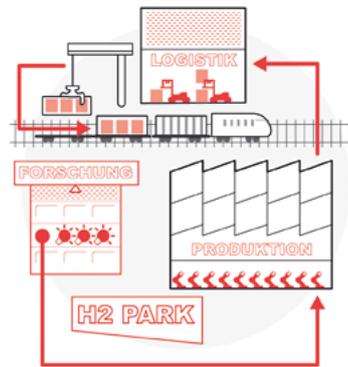
### Behutsame Verdichtung in Einfamilienhausgebieten:

Auch in durch lockere Bebauung mit freistehenden Ein- bzw. Zweifamilienhäusern und von privaten Grünflächen geprägten Wohngebieten können Varianten der Innenentwicklung zum Tragen kommen. Unter Wahrung ortstypischer Dichten und Körnungen sowie des Denkmalschutzes können Grundstücke durch punktuelle Ergänzungen – Aufstockung, Anbau, rückwärtiger Neubau – effizienter genutzt werden. Auch eine generelle Aufzoning geeigneter Siedlungsteile muss diskutiert werden. Alle baulichen Maßnahmen müssen, im Sinne einer dreifachen Innenentwicklung, begleitende Maßnahmen zur Freiraum- und Infrastrukturentwicklung beinhalten.

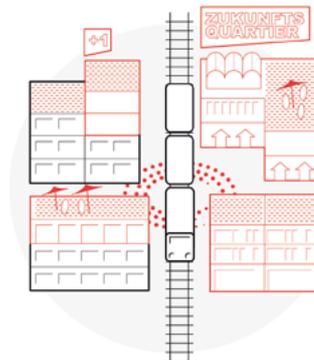
## 1 Fokussierte Innenentwicklung: Gezielte bauliche Verdichtung in zentralen Lagen



a) Neubauquartiere, Aufstockung und Aktivierung von Flächen in Bahnhofsnähe



b) Gewerbegebiete als Branchencluster



c) Feinteilige Verdichtung in Einfamilienhausgebieten: Kompakter Traum im Grünen

1c Kompakter Traum im Grünen  
neue Wohnformen am Stadt- und Ortsrand sorgen für verdichtete Ränder und Raum für Natur und Landschaft

3b Nutzung der 5. Fassade  
für Gemeinschafts Freiräume, Klimaanspassung und Produktion

2c Alte, neue Zentren!  
als Orte des urbanen Lebens, und des gemeinsamen Miteinanders im Revier

1a Siedlungsentwicklung  
in Bahnhofsnähe  
neue verdichtete und nutzungs- gemischte Quartiere entstehen

3a Urban-rurale Kreisläufe  
Produktion und Erzeugung finden im urban- ruralen Austausch statt, dabei hat insbesondere der urbane Raum eine neue tragende Rolle

2a Landschaftsbezüge in  
Szene setzen

2a Multirouten  
als Verbindungsräume für  
Mensch, Flora und Fauna

1c Urbane Wasserlabore  
schaffen neue Formen von Hoch- wasser- und klimaresilienten Siedlungslandschaften.

1b Schieneninfrastruktur  
als Rückgrat der Region

1b Bauliche Ergänzungen  
in Gewerbegebieten

## Erkennen und Schärfen von Stadt- und Ortsprofilen:

Siedlungsentwicklung bedeutet nicht nur Wachstum. Auch eine gezielte Aufwertung und Weiterentwicklung bestehender Stadträume unter Berücksichtigung ortstypischer Merkmale und Begabungen stehen im Fokus. Der Region „mehr Gesicht zu geben“ bedeutet auch, die Revierorte in ihrer Unterschiedlichkeit zu stärken und besondere Charakteristika herauszuarbeiten.

**Freiraum und Siedlung zusammen denken:** Das Zusammenspiel von Siedlung und Landschaft kann atmosphärisch, aber auch funktional durch bauliche Interventionen oder räumliche Vernetzung vielerorts verbessert werden. Naturräumliche Elemente müssen als integrale Teile von Siedlungen begriffen werden, die neben ästhetischem Mehrwert auch eine zunehmende Anzahl funktionaler Aufgaben leisten. Freiraum und gebauter Raum sind deshalb in enger Abstimmung zusammen und integrativ zu planen.

**Gewerbegebiete als Branchencluster:** Bei der Planung von Gewerbegebieten und der Ansiedlung von Unternehmen sollte stets die Formation sog. Branchencluster berücksichtigt werden. Durch eine profilierte Gewerbeentwicklung entstehen im Rahmen von Agglomeration und Allokationseffekten positive Symbiosen zwischen einzelnen Firmen, die sich in ihrer wirtschaftlichen Leistung gegenseitig bestärken. Gemeinsam können die Cluster ein Image entfalten, das weit über einen lokalen Kontext hinausgeht.

**Historische Stadtkerne: Alte, neue Zentren:** Über 50 historische Altstadtkerne gibt es im gesamten Revier. Als identitätsstiftende Mitten existieren sie bereits seit mehreren hundert Jahren, sind aber durch den beschleunigten Wandel des Einzelhandels und Konsumverhaltens akut bedroht. Der Stärkung der Innenstädte als Orte des urbanen Lebens, des kollektiven Bewusstseins und als „erste Adressen“ der Reviergemeinden kommt eine besondere Bedeutung zu. Es müssen Maßnahmenpakete und/oder Innenstadtkonzepte auf unterschiedlichsten Ebenen wirksam werden – ggf. auch mit experimentellen Strategien, um die alten Kerne lebendig zu halten.

## 2 Erkennen und Schärfen von Stadt- und Ortsprofilen

**a) Landschaftsbezüge in Szene setzen**

**b) Gewerbegebiete als Branchencluster**

**c) Historische Stadtkerne: Alte, neue Zentren!**

## Anreichern und mehrfach kodieren:

Die Funktionstrennung als Wesensmerkmal der modernen Stadtentwicklung führte zu weitgehend störungsfreien, aber extensiven Siedlungsstrukturen und einer antiurbanen „entmischten“ Lebenswelt. Nicht nur im Sinne einer nachhaltigen, flächenschonenden Bodennutzung, sondern auch für abwechslungsreiche und lebendige Städte und Dörfer ist eine intensive Nutzungsmischung anzuraten.

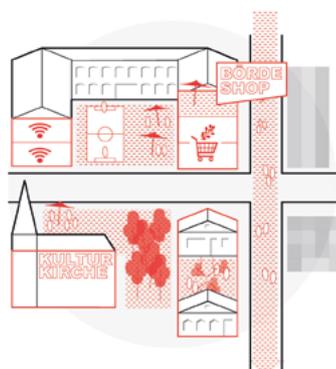
**Revitalisiertes Dorfleben:** Die Bördedörfer und kleinen Einfelddörfer werden – durch verstärkte Digitalisierung, interne Vernetzung sowie externe Anbindung – zu attraktiven Orten des Landlebens. Angesichts einer im Wandel begriffenen Landwirtschaft werden Gebäude und Flächen obsolet und bieten Raum für Neues: Wohnen und digitales Arbeiten, Praktiken des regionalen Direktverkaufs, Bildungs- und Tourismusangebote gehen hier zukünftig Hand in Hand. Dabei müssen Dorfkern und Orte bzw. Räumlichkeiten zur Entfaltung des Gemeinwesens integriert werden.

**Konsequente Nutzung der „fünften Fassade“:** Wenn Entwicklungsflächen knapp werden, stellen Dächer eine enorme Ressource dar. Dachflächen eignen sich ebenso zur Energie- und Nahrungsmittelproduktion wie zur Schaffung von gemeinschaftlich genutzten Terrassen oder Spiel- und Freizeitangeboten. In Ballungsräumen übernehmen sie Aufgaben der Klimaanpassung und des Regenwassermanagements.

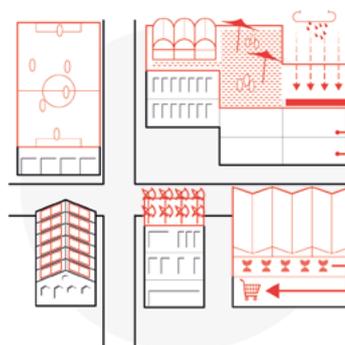
**Ausbildung definierter Siedlungsränder:** Häufig zeigen sich Siedlungsränder als planerisch vernachlässigte Raumkullissen. Vor dem Hintergrund einer konsequenten Innenentwicklung stellen sie die Grenze dar, die nicht in Frage gestellt und als räumlicher Abschluss der Stadt und Schnittstelle zur offenen Landschaft inszeniert werden sollte. Eine Definition der Stadteingänge und die gezielte Anreicherung der Ränder durch bauliche Ergänzungen, freiräumliche Maßnahmen und Gemeinschaftsorte stellen dementsprechend Potenziale dar.

**Konversion:** Das Ende der Kohle-Ära legt im Rheinischen Revier nicht nur ein enormes Flächenpotenzial frei. Kraftwerks- und Tagebauflächen geben dem Revier neue Inhalte und ein neues Gesicht. Auch sich wandelnde Alltagspraktiken, bspw. im Mobilitäts- und Konsumverhalten, führen zu obsoleten baulichen Strukturen in teils sehr zentralen Stadtlagen. Neben Shopping-Malls und Parkhäusern können auch überalterte Kulturbauten und Kirchen aus der Nutzung fallen und Raum für zukunftsorientierte Neuprogrammierung bieten.

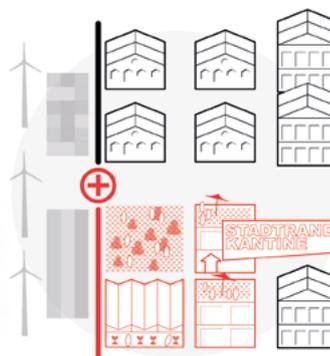
### 3 Obsoletes umnutzen. Monofunktionales anreichern



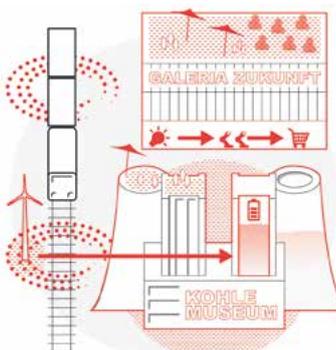
a Revitalisiertes Dorfleben



b Nutzung der 5. Fassade:  
Freizeit, Klima, Produktion



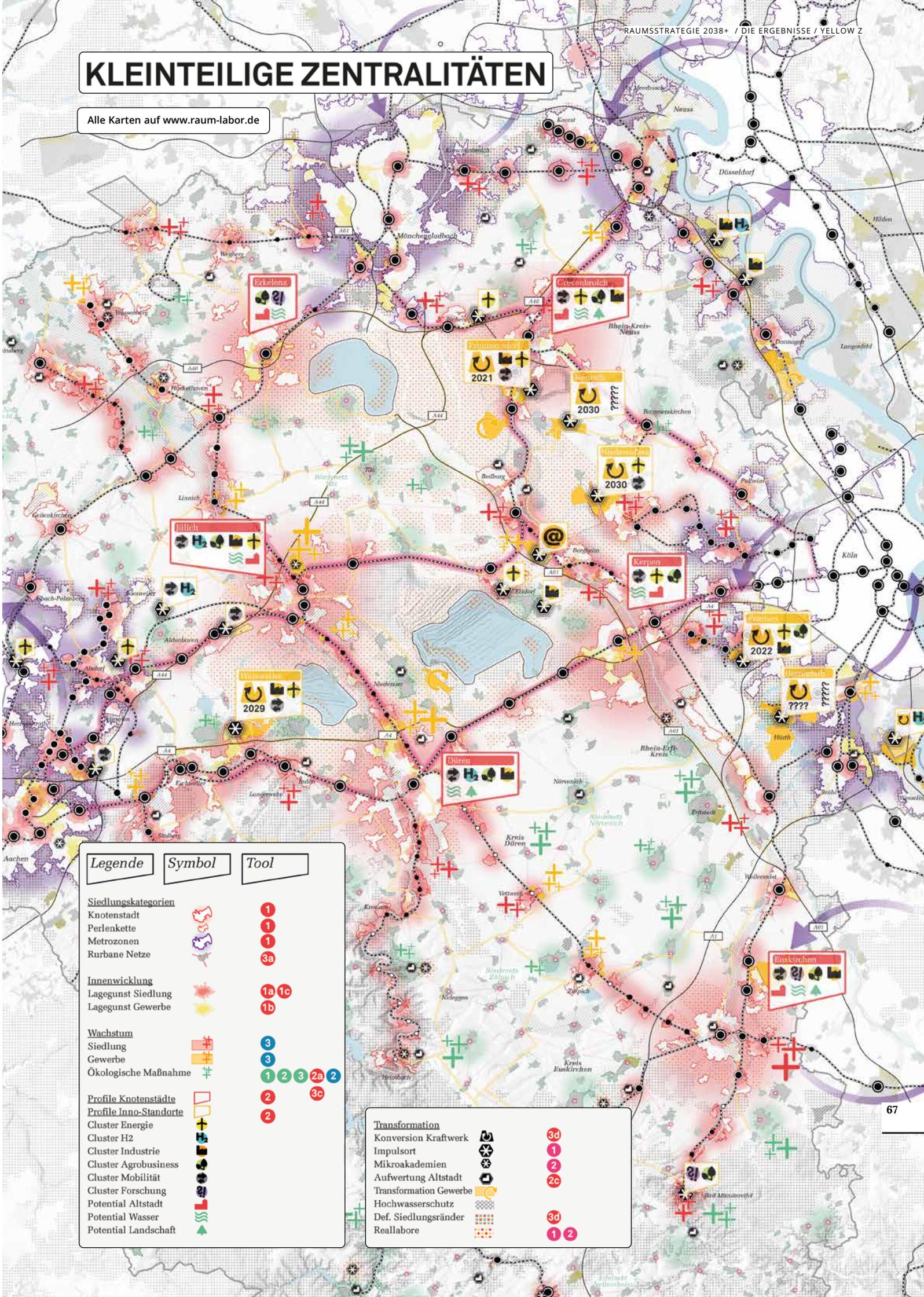
c Ausbildung definierter  
Siedlungsränder und  
Gemeinschaft am Stadtrand



d Konversion obsoletter  
Großstrukturen eröffnet  
Möglichkeitsräume

# KLEINTEILIGE ZENTRALITÄTEN

Alle Karten auf [www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)



Legende	Symbol	Tool
<b>Siedlungskategorien</b>		
Knotenstadt		1
Perlenkette		1
Metrozonen		1
Rurbane Netze		3a
<b>Innenwicklung</b>		
Lagegunst Siedlung		1a 1c
Lagegunst Gewerbe		1b
<b>Wachstum</b>		
Siedlung		3
Gewerbe		3
Ökologische Maßnahme		1 2 3 2a 2
<b>Profile Knotenstädte</b>		2
<b>Profile Inno-Standorte</b>		2
Cluster Energie		2
Cluster H2		2
Cluster Industrie		2
Cluster Agrobusiness		2
Cluster Mobilität		2
Cluster Forschung		2
Potential Altstadt		2
Potential Wasser		2
Potential Landschaft		2

Transformation	Symbol	Tool
Konversion Kraftwerk		3d
Impulsort		1
Mikroakademien		2
Aufwertung Altstadt		2c
Transformation Gewerbe		2c
Hochwasserschutz		3d
Def. Siedlungsänder		3d
Reallabore		1 2

# Multitalentierte Revierlandschaften

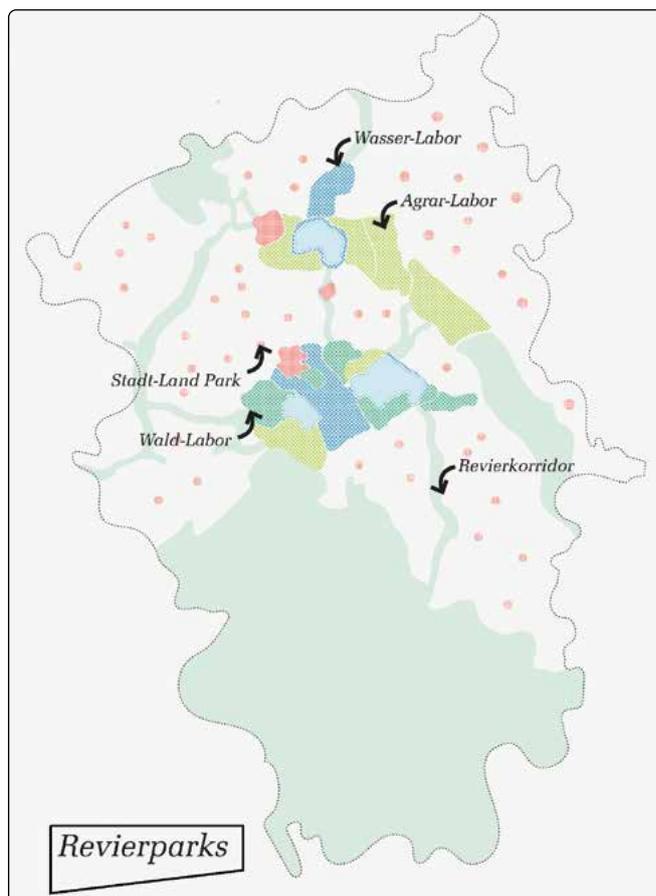
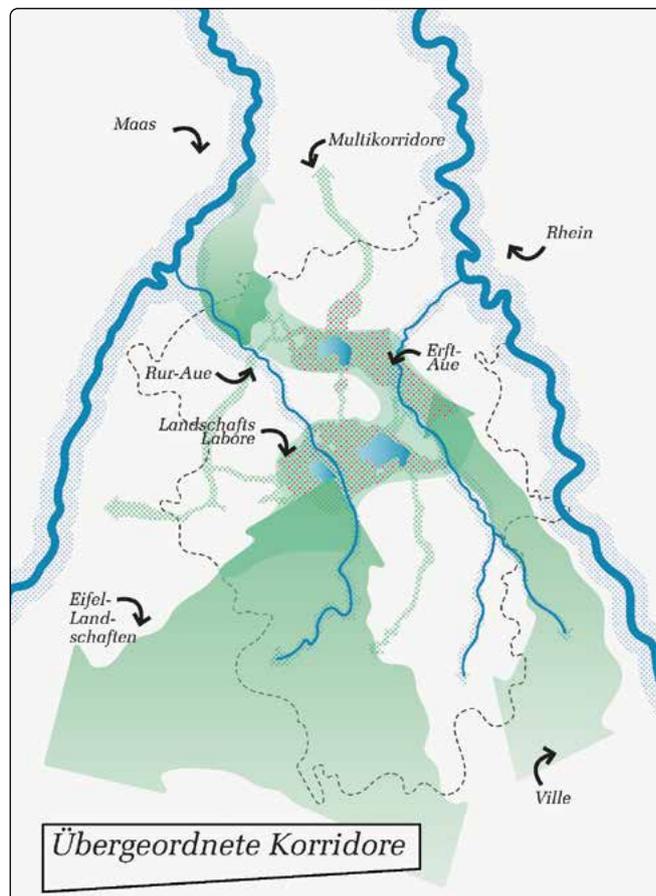
**Neue Lösungen durch Multikodierung statt Flächenkonkurrenz:** Die Ressource Land ist nicht vermehrbar und der Druck auf die Flächen wird mit dem Wachstum der Region und Nutzungskonkurrenzen unermesslich.

Flächenkonkurrenzen wachsen mit zunehmenden Nutzungsanforderungen an die Flächen und die Region selbst – Fronten zwischen den unterschiedlichen Zielinteressen verhärten sich. Es braucht daher Raum für vielschichtige und hybride Landnutzungen – Raum, der ein Miteinander agrarischer Produktivität, Energiewirtschaft, Naturlebensräume, Erholungsräume sowie Klimaanpassung klug miteinander verbindet.

**Multitalentierte Landschaften als Vorbild:** Das Revier hat das Potenzial solche Vorbilder zu schaffen. Daher ist ein integrierendes Verständnis von Landschaft die Ausgangslage für jede Handlung im Raum.

Wenn wir von Parks sprechen, ist nicht der klassische Park gemeint, sondern ein Raum, der menschliche Bedürfnisse und den wirtschaftlichen Nutzen nicht ausschließt. Wenn wir von Landschaft sprechen, sind Siedlungen, Natur- und Kulturräume immer Teil der Landschaft.

Mit dem Raumbild schlagen wir drei Landschaftstypen für die zukünftige Entwicklung des Rheinischen Reviers vor: 1. „Produktive Revierparks als Landschaftslabore“, 2. „Multirouten als Mobilitäts- und Artenkorridore“ und 3. „Multiparks zwischen Stadt und Land“. Sie sind multitalentierte Landschaften, die Wissen und Erkenntnisse für die Zukunft generieren.



## Produktive Revierparks als Landschaftslabore

Sie verbinden (Land)Wirtschaften, Naturentwicklung und Naherholung auf neue Weise miteinander. Sie sind Kulturlandschaftsparks, nicht im klassischen Verständnis der Bewahrung alter Kulturlandschaften, sondern im Gegenteil: Sie erproben neue Kultur- und Bewirtschaftungsformen.

Das Rheinische Revier hat das Potenzial, durch die produktiven Börden und die Rekultivierungs- und Transformationslandschaften rund um die Tagebauten wie auch in den Flussauen Innovation in den Landschaften zu schaffen. Durch die Verbindung der einzelnen Landschaftslabore von den Eifel-landschaften über die Börden, die Ruraue, die Rekultivierungslandschaften der Tagebauten, die Erftaue bis zur Ville und Mönchen- Gladbach entsteht ein Band aus Landschaftslaboren, die in ihrer Summe einen fantastischen Regionalpark bieten. Der Regionalpark ist maximal produktiv (Energieerzeugung, Nahrungsmittelproduktion, Wasserspeicher und Wasserschutz, Stärkung und Schutz der Artenvielfalt) und verfolgt das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität. Mit den Revierparks werden attraktive Landschaften für die Naherholung und gleichzeitig Wissen generierende Orte geschaffen.

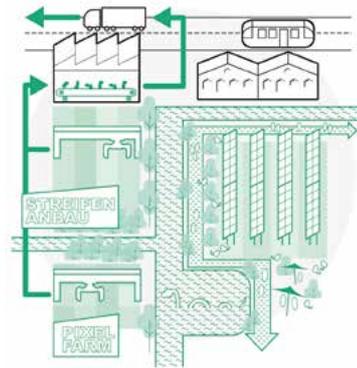
Alle Labore befördern darüber hinaus lokale Wertschöpfungsketten. Sie reagieren auf die Problemfelder und Begabungen der jeweiligen Räume. Alle Labore brauchen kluge Macher:innen und stellen neue, Wissen schaffende Orte für die Region dar.

**Agrarlabore** verbinden Boden-, Arten- und Klimaschutz mit agrarischer Lebensmittelproduktion (z. B. Agroforst und Wiesenparks, Artenreicher Agropark, Hitzeresiliente Börde, CO<sub>2</sub>-neutraler Landwirtschaftspark)

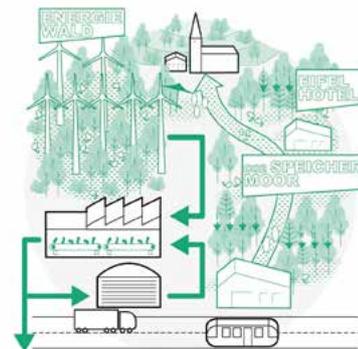
**Waldlabore** erproben neue Kombinationen aus touristischer Nutzung, Artenvielfalt und ökonomisch effektiver Holzproduktion (z. B. Artenvielfalt Wald, Waldpark Tourismus, Waldlabor Wassergewinnung, Bürgerwald, Energiewald, Agroforst)

**Wasserlabore** experimentieren mit den Möglichkeiten der Trinkwassergewinnung, der Wasserspeicherung für Hitzeperioden, der Wasserretention bei Starkregenereignissen und des Hochwasserschutzes. Sie gewinnen Auenlandschaften zurück und sind starke CO<sub>2</sub>-Speicherlandschaften (z. B. Speicherlandschaften für Trockenperioden, Gewässerrevitalisierung, Flussauenentwicklung und extensive Bewirtschaftungsformen, Grundwasserbildung in Sümpfungszonen, Hochwasserlandschaften und Naherholung, Vernässung von Auen und Feuchtgebieten sowie ehemaligen Mooren, neue Seelandschaften in den Tagebaulöchern, Transformationslandschaften bzw. temporäre Landschaften im Befüllungszeitraum).

## 1 Produktive Revierparks: Landschaftslabore beantworten Zukunftsfragen



a Agrarlabore



b Waldlabore



c Wasserlabore

## Multirouten weisen den Weg in die neue Kultur des Unterwegseins

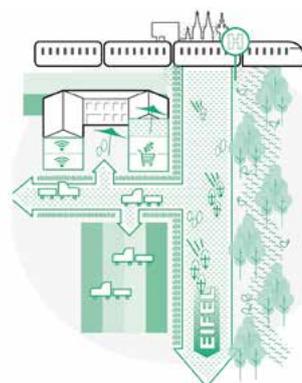
Sie verbinden Mobilität, ökosystemare Vernetzung, blaugüne Infrastruktur und Landschaftsbild miteinander verbinden. Ein Netz aus linearen Korridoren verweben die Ortschaften, Naherholungsgebiete sowie Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete miteinander. Durch ihre vielfältige Gestaltung tragen sie zum ästhetischen Landschaftsbild bei. Die Korridore sind die neuen Mobilitätsachsen für nachhaltige Pendler- und Freizeitströme. Je nach Lage sind sie für Radfahrende und Spazierende sowie für den Landwirtschaftsverkehr, das autonome Fahren und möglicherweise auch den ÖV ausgebaut. Je nach naturräumlicher Grundlage haben sie unterschiedliche Funktionen – mal dienen sie stärker der Klimaanpassung z. B. in wind- und hitzestressenden Räumen, mal sind sie wichtiger als biotopvernetzendes Element.

**Multirouten verbinden Orte und Lebensräume**, begleitet durch blau-grüne Infrastruktur (z. B. grüne Stadt-Land-Routen, Wasserspeichergräben, Retention unter dem Wegebelaag, Kühlung durch Gräben und Vegetation wie Säume und Alleen, Erosions- und Windschutz durch Sträucher, Hecken, Alleen, Agroforst).

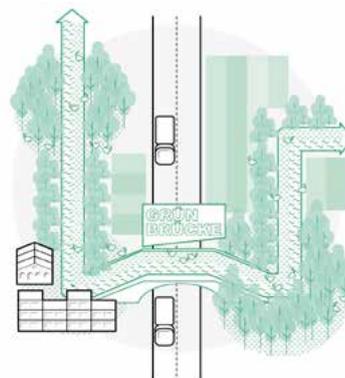
**Multirouten schaffen ökologisch wertvolle Vernetzung** und sind schöne Routen für das genussvolle und sportliche Unterwegssein (z. B. Bankette als Trockenbiotope, Blühsäume, Alleen, Spazierwege, Joggingrouten, Radrennwege, Grünbrücken, Querungshilfen für Tiere, Aufenthaltsgelegenheiten).

**Multirouten experimentieren mit dem autonomen Fahren** und der Verbindung von Landwirtschaftsverkehr und Langsamverkehr (z. B. digitale Steuerung der Verkehre in Erntzeiten, Umsteige-Hubs an der Eifel, Trennung von Freizeitmobilität und autonomen Fahren auf Teststrecken in dünn besiedelten Räumen).

## 2 Verbindungslandschaften bauen (Multirouten)



a Multirouten als feingliedriges Mobilitätsnetz



b Multirouten als Arten- und Biotopkorridore

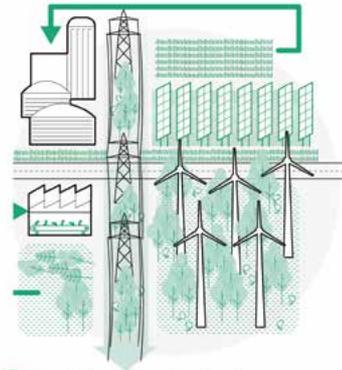
## Multiparks zwischen Stadt und Land

Die Siedlungsränder der Metropolen, Kleinstädte und Dörfer sind besondere Orte, die aus den jeweiligen Welten Stadt und/oder Land profitieren können: als Energielieferant durch anfallende Stoffe in Ortschaften, für kleinteiligere Landwirtschaft als Räume für Gemeinschaft und Naherholung wie zur Klimaanpassung. Sie sind identitätsstiftende Räume für die Gemeinden und haben eine sozialräumliche Bedeutung für die Gemeinschaftsbildung, die lokalen Wertschöpfungsketten sowie die Naherholung und Selbstversorgung. Sie können schmale Ränder bilden, aber auch großräumige Parks oder vielfältige Agrarlandschaften sein. Mögliche Multiparktypen, die auch miteinander kombiniert werden können:

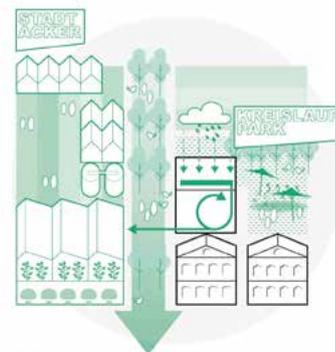
**Kreislauflandschaften** erzeugen Energie oder produzieren neue Materialien und/oder Böden mit überschüssigen Stoffen, welche die Stadt und die Landwirtschaft produzieren (Mahd- bzw. Schnittgut, Abwässer, Abwärme sowie Bioabfälle für die Boden- und Energieproduktion, Energiespeicher)

**Stadtrand und Klimaparks** Stadtrandparks ermöglichen kleinräumige Nahrungsmittelproduktion und bieten Raum für Artenvielfalt und Freizeitnutzungen (z. B. Grabeland, Stadtackerkonzepte und Solarwirtschaftsflächen, Streuobstwiesen, Bürgergartenbänder/ökologische Schrebergärten, Kleintierhaltung, Sport-Natur-Bänder). Klimaparks schützen vor Überhitzung und Wind. Sie reinigen, speichern und versickern Wasser. Ihre Vegetation kann Kühlung bringen und möglicherweise auch Holz als Baustoff oder für die Energieproduktion liefern (z. B. Bürgerwälder, Gehölzsäume, Alleen, Wasserreinigungslandschaften (Grau- und Schwarzwasser), Naturbäder und Regenwasserretentionsräume). Jeder Landkreis, jede Gemeinde sowie Flächeneigentümer- und -eigentümerinnen können heute schon Multilandschaften schaffen. Die Revier-Koop hilft dabei. Jeder Schritt hin zu einer nachhaltigen Bewirtschaftung und der Mut neue Wege zu beschreiten sind damit ein Gewinn für die Umsetzenden und die Gemeinden (siehe Revier-Koop, Prinzip der Synchronisation und des Finanzausgleichs).

### 3 Multicodierte StadtLandräume: Verbindung von Nutzungs- und Artenvielfalt



a Kreislauflandschaften



b Stadtrand- und Klimaparks

**1a Agrarlabore**  
Aktivierung der Kohlenstoff- und Wasserspeicherkompetenz durch neuartige Bewirtschaftungsformen

**1b Waldlabor**  
für innovativen Waldumbau und ökologische Forstwirtschaft, Naherholung und Tourismus

**3b Testregion**  
Autonome Mobilität in der Eifel

**1a Produktive Agrar-Energie-land(wirtschaft)**  
produziert CO<sub>2</sub>-neutrale Lebensmittel

**2a Multirouten**  
vernetzen das Revier

**3a Stadtrandparks**  
kombinieren Nahrungsmittelproduktion mit Artenvielfalt sowie Freizeit- und Gemeinschaftsnutzungen

**1c Flusslabore**  
Reaktivieren dynamischen Auen zu Wasserrückhalte- und Speicherslandschaften

**3b Nutzung der 5. Fassade**  
schafft klimapositive Baukultur und nutzungsgemischten Stadtrand

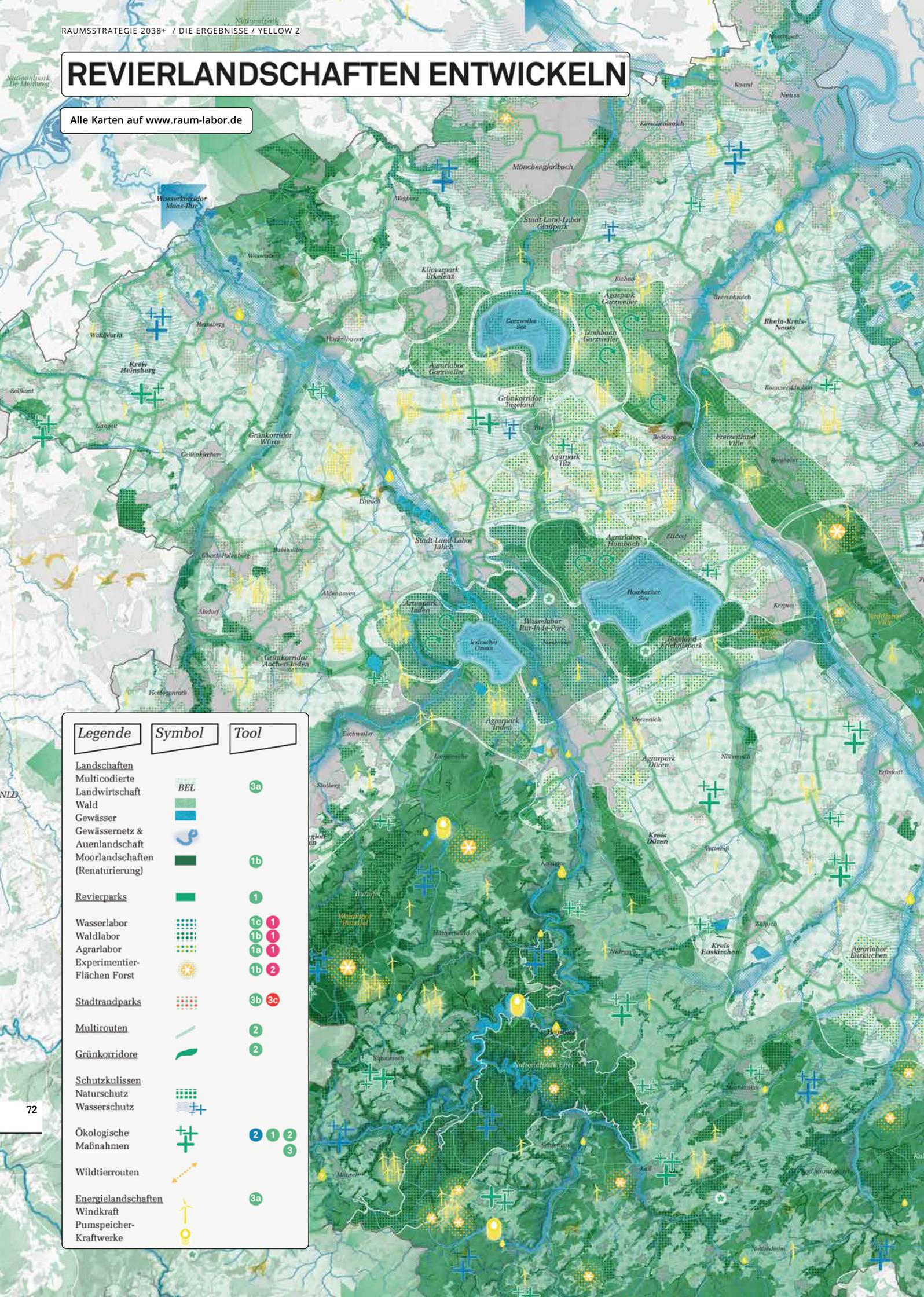
**3c kompakte Siedlungsränder**  
und neue Gemeinschaften am Stadtrand

**3a Klimaparks**  
als Erholungs-, Kühlungs- und aktive Regenwasserlandschaften



# REVIERLANDSCHAFTEN ENTWICKELN

Alle Karten auf [www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)



Legende	Symbol	Tool
<b>Landschaften</b>		
Multicodierte Landwirtschaft	BEL	3a
Wald	[Green Box]	
Gewässer	[Blue Box]	
Gewässernetz & Auenlandschaft	[Blue Line]	
Moorlandschaften (Renaturierung)	[Dark Green Box]	1b
<b>Revierparks</b>	[Green Box]	1
Wasserlabor	[Blue Grid]	1c 1
Waldlabor	[Green Grid]	1b 1
Agrarlabor	[Yellow Grid]	1a 1
Experimentierflächen Forst	[Sun Icon]	1b 2
<b>Stadttrandparks</b>	[Red Grid]	3b 3c
<b>Multirouten</b>	[Green Line]	2
<b>Grünkorridore</b>	[Green Arrow]	2
<b>Schutzkulissen</b>		
Naturschutz	[Blue Grid]	
Wasserschutz	[Blue Plus]	
Ökologische Maßnahmen	[Green Plus]	2 1 2 3
Wildtier Routen	[Orange Arrow]	
<b>Energielandschaften</b>		
Windkraft	[Yellow Wind]	3a
Pumpspeicher-Kraftwerke	[Yellow Circle]	

# Revier-Koop

**Innovative Steuerung für die Modellregion:** Ziel einer Modellregion muss es sein, zukünftige Entwicklungen nicht mehr nach gewohnten Mustern zu bestreiten, sondern in intelligentere und nachhaltigere Bahnen zu lenken. Räumliche Gestaltung und/oder die Ansiedlung moderner Technologien allein wird das Rheinische Revier jedoch nicht zur internationalen Modellregion werden lassen. Um Vorbildcharakter zu erhalten und mutiges Exempel zu werden, bedarf es eines innovativen Steuerungsmodells, welches die räumlichen und wirtschaftlichen Überlegungen komplementiert.

Der anhaltende Siedlungsdruck und die hohe flächendeckende Nachfrage nach Gewerbe- und Wohnflächen stellen dabei weniger eine Herausforderung als eine zentrale Chance dar. Die Dynamik in der Region und das Potenzial räumlicher Entwicklung und Veränderung bieten einen fruchtbaren Nährboden für innovative Weiterentwicklung.

## Revierpartnerschaften

Als regionales Steuerungsmodell wird für das Rheinische Revier das Konzept Revierpartnerschaften vorgeschlagen. Revierpartnerschaften folgen dem Prinzip der „Huckepackstrategie“ und kombinieren jede baulich-wirtschaftliche Entwicklung mit einer ökologischen Qualifizierungsmaßnahme im Revier. Gelte bauliche Standards sowie Auflagen hinsichtlich notwendiger Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Eingriff-Ausgleich-Regelung) bleiben durch die Revierpartnerschaft grundsätzlich unberührt. Ggf. können aber Synergien zwischen der ökologischen Qualifizierungsmaßnahme im Zuge der Revierpartnerschaft und notwendiger Ausgleichsflächen entstehen.

Unmittelbare Ziele der Revierpartnerschaften sind zum einen die optimale geographisch-räumliche Verortung von baulichen Entwicklungen innerhalb des Reviers und zum anderen das Schaffen von ökologischen Mehrwerten für eine nachhaltige Entwicklung des Reviers.

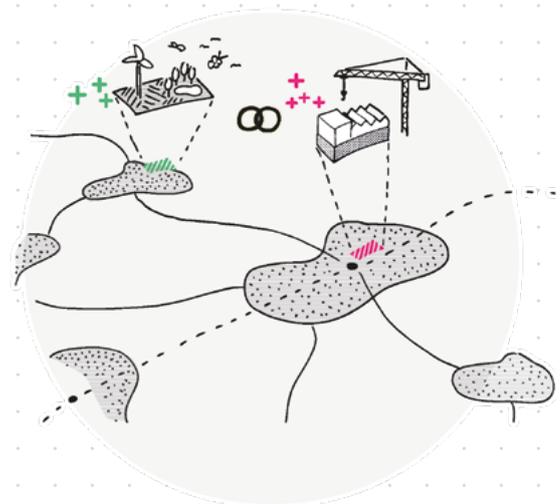
Die Revierpartnerschaften bauen auf dem Prinzip interkommunaler Kooperation auf und stützen sich dabei auf erste bereits vorhandene interkommunale Zusammenschlüsse im Revier wie bspw. Aachen-Eschweiler, Jüchen-Grevenbroich und weitere. Die baulich-wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklungen bilden dabei Raumgemeinschaften, die andauernd Bestand haben.

## Prinzip der Synchronisation

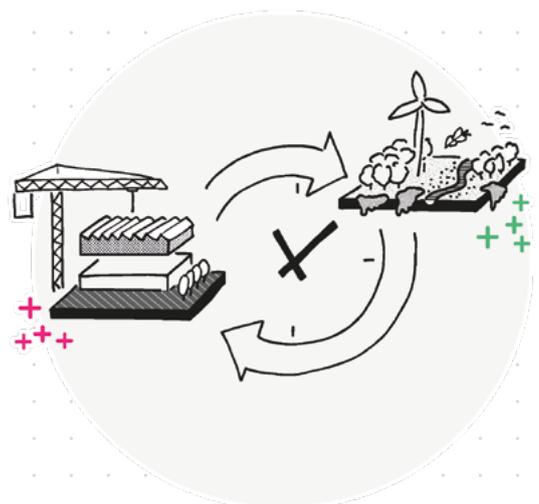
Baulich-wirtschaftliche Maßnahmen werden immer synchron mit ökologischen Qualifizierungsmaßnahmen, d. h. zeitlich parallel entwickelt.

Das direkte In-Beziehung-Setzen beider Maßnahmen führt zu einer engen Kopplung und einem gewollten wechselseitigen Abhängigkeitsverhältnis, welches die bisherige Logik von privilegierten und weniger privilegierten Standorten und

### 1 Revierpartnerschaft eine Huckepackstrategie



### 2 Synchronisation baulicher & ökologischer Maßnahmen



Kommunen im Revier auflöst. Kommunen mit baulichem Entwicklungspotenzial (siehe „Prinzip der idealen Standorte“) umwerben zukünftig Kommunen in ländlicheren Gebieten, welche für ökologische Qualifizierungsmaßnahmen prädestiniert sind, um bauliche Entwicklungen mittels notwendiger Partnerschaft anstoßen zu können. Zugleich umwerben ländliche Kommunen zentralere Pendanten, um wirtschaftliche Partner aufgrund des Finanzausgleiches (siehe „Prinzip des Finanzausgleiches“) für ihre Entwicklung zu gewinnen. Das Bestreben möglichst profitabler Partnerschaften seitens der ländlichen Kommunen führt zu einer nicht zu unterschätzenden zusätzlichen Dynamik im Revier sowie zu einer Form der Selbstregulierung.

### Prinzip der idealen Standorte und intelligenten räumlichen Verortung

Das alte Prinzip „Der eigene kommunale Haushalt kann nur durch Flächenausweisungen und Einwohnerzuwachs wachsen und/oder saniert werden“ wird durch das vorgeschlagene Steuerungsmodell endgültig aufgebrochen. Bauliche Maßnahmen sollen nicht mehr nach reiner Flächenverfügbarkeit, sondern aufgrund verschiedener Kriterien an den idealen Standorten im Revier verortet werden. Der geeignetste Kontext ergibt sich dabei aus der Erschließungsgunst (insbesondere dem SPNV), Synergien mit bereits vorhandenen Nutzungen, Flächenverfügbarkeit durch Brachen, Transformationspotenziale oder Möglichkeiten der Nachverdichtungen. Zu naturräumlichen Restriktions- und Schutzräumen sind größtmögliche Abstände einzuhalten.

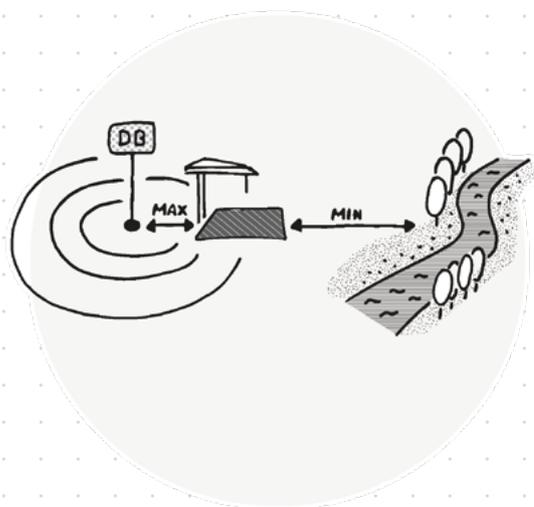
Heute ausgewiesene Reserveflächen in Flächennutzungsplänen (FNP), Landesentwicklungsplan (LEP) oder Regionalplänen (RegPl) stellen das begrenzte Flächenkontingent für weitere Siedlungsinanspruchnahme dar. Das Modell knüpft auf diese Weise an die regionale Standortsteuerung (positive Allokation) der RegPl NRW an, aber reduziert den Flächenverbrauch durch konsequente Innenentwicklung und Multikodierung vorhandener Siedlungsflächen. Das Prinzip der intelligenten räumlichen Verortung basiert auf dem interkommunalen Suchradius im Zuge einer Standortfindung innerhalb des Reviers, der alle 64 Kommunen in Betracht zieht und auf diese Weise zu einer idealeren Verortung gelangt.

Dabei gilt es, auch kleine Flächen zukünftig groß zu denken. Kommunen mit weniger als 2.000 Einwohnern finden aktuell in den RegPl NRW keine Beachtung. Ihnen werden infolgedessen auch keine Reserveflächen zugewiesen.

Bei guter Erschließungsgunst und Flächenpotenzialen sollen kleine Kommunen zukünftig ihre Eigenbedarfe überschreiten dürfen. Damit sind im Sinne einer idealen und intelligenten Verortung auch kleine Kommunen als wichtiger strategischer Bestandteil einer Qualifizierung des Dazwischen zu sehen.

Die komplementären ökologischen Qualifizierungsmaßnahmen können prinzipiell an allen Orten im Rheinischen Revier stattfinden, da sie überall einen Mehrwert für das Revier er-

## 3 Bauliche Entwicklung nur an idealen Standorten



zielen. Auch ökologische Maßnahmen können bzw. sollen aus dem heutigen ausgewiesenen Flächenkontingent an Reserveflächen schöpfen.

### Prinzip des Finanzausgleichs

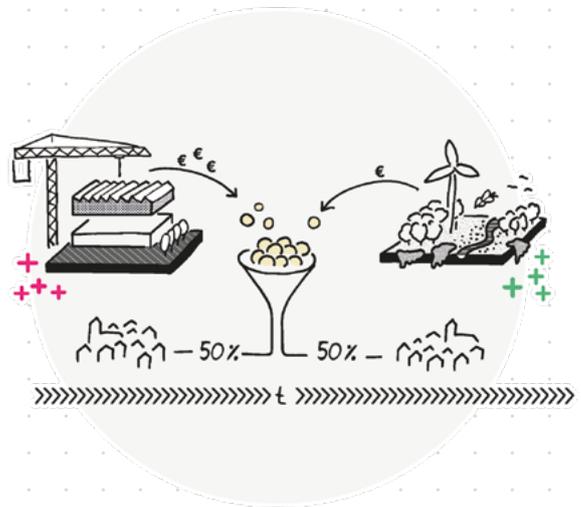
Der Finanzausgleich folgt dem Prinzip der Lastenverteilung. Die wirtschaftlichen und strukturellen Herausforderungen sowie die notwendigen klimatischen und ökologischen Transformationen werden auf verschiedene Schultern, gemäß der individuellen Begabung der einzelnen Kommunen im Revier, verteilt (vgl. „Prinzip der idealen Standorte“). Baulich-wirtschaftliche Entwicklungen sind ihrerseits für die Prosperität und den Wohlstand der Region von enormer Wichtigkeit. Eine hohe Angebots- und Nutzungsdichte sowie ein hohes Innovationspotenzial im Revier bedürfen baulicher Entwicklungen. Ökologische Qualifizierungsmaßnahmen steigern die Wohn- und Lebensqualität im Revier, welche zu einem immer wesentlicheren Standortfaktor wird.

Um die unterschiedlich zur baulichen Entwicklung geeigneten Gemeinden des Rheinischen Revier gleichermaßen an der wirtschaftlichen Entfaltung teilhaben zu lassen, werden mittels der Revierpartnerschaften nicht nur die Bau- und Entwicklungsinvestitionen baulicher und ökologischer Maßnahmen, sondern auch die andauernden wirtschaftlichen kommunalen Erträge beider Flächen gekoppelt. Das Modell sieht eine 50-50-Aufteilung der Erträge für beide Kommunen vor.

Kommunale Einnahmen wie Grundsteuer, Gewerbesteuer oder Anteile an Gemeinschaftssteuern der baulichen Entwicklung werden mit den kommunalen Einnahmen der ökologischen Maßnahme gleichmäßig auf die beteiligten Kommunen verteilt. Die ökologischen Maßnahmen generieren ebenfalls Grund- und/oder Gewerbesteuern (im Fall von land- und/oder forstwirtschaftlicher Nutzung oder Energiegewinnung) sowie potenzielle Erträge durch globalen CO<sub>2</sub>-Handel, was ebenfalls in die Ausgleichsmasse vollumfänglich einfließt.

Auf diese Weise werden ökologische und wirtschaftliche Entwicklungen für Kommunen im Revier gleichermaßen rentabel. Diese Inwertsetzung der ökologischen Maßnahmen leistet den entscheidenden Beitrag für das Revier zum Natur-, Klima- und Artenschutz, zur Biodiversität sowie zur nachhaltigen Energiegewinnung im Revier.

## 4 Denkmodell: Interkommunaler Finanzausgleich



## Qualitätssiegel Rheinisches Revier

Ohne Zutun (und ohne zusätzliche Investitionen) privater Entwickler und Investoren wird jegliche bauliche Entwicklung zukünftig mit einer ökologischen Qualifizierungsmaßnahme im Rheinischen Revier gekoppelt. Dieser Automatismus ist nicht nur gut für das Image der Region, er ist auch gut für das Image der Bauherren.

Das Steuerungsmodell von Revierpartnerschaften wird dabei nicht zum Hemmnis, sondern vielmehr zum Anreiz für Investitionen im Revier. Der ökologische Fußabdruck von Unternehmen rückt immer mehr in den Fokus und wird wichtiger für die Akzeptanz der Produkte. Für Unternehmen ist es daher ideal, wenn das Revier hierfür optimale Rahmenbedingungen vorhält und ihre baulichen Tätigkeiten ohne ihr Zutun mit zusätzlichen ökologischen Maßnahmen auf kommunaler Ebene koppelt.



## Das Rheinische Revier – eine Modellregion mit Strahlkraft

Über die Zeit hinweg wird das Revier durch immer mehr Revierpartnerschaften geprägt sein. Die vielen interkommunalen Beziehungen und Allianzen führen zu einem eng verflochtenen Revierraum, der durch das Qualitätssiegel internationale Strahlkraft erlangt.

## 5 Das Rheinische Revier wird Modellregion



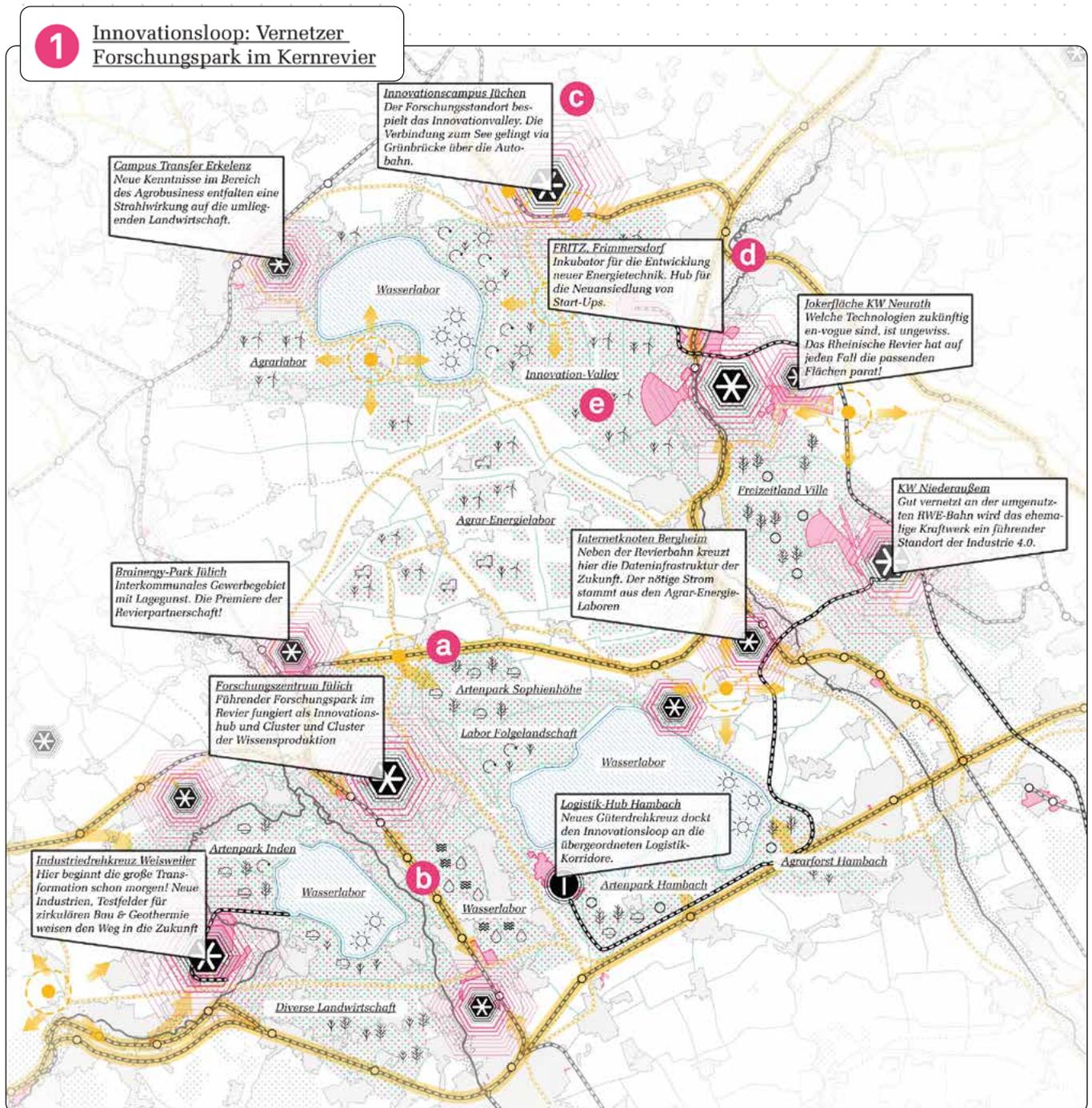
# Innovationsregion

Das „2 Mio. Morgen Land“ setzt auf ein starkes Dazwischen (zwischen den Metropolen) und einer Inwertsetzung der Agglomerations- und ländlichen Räume als Orte der zukünftigen Entwicklung. Dies geht einher mit einem flächigen „Mitnehmen“ (Stichwort: neue Mobilitätsangebote, starke Vernetzung, etc.) aller Gemeinden im Rheinischen Revier. Das neue Raumverständnis schafft die Grundlage und Grundvoraussetzung für eine wirtschaftliche Transformation und Neuprofilierung des Rheinischen Revier.

Im sogenannten Kernrevier kommt es dabei zu einer Verdichtung und Kumulation von Transformation, einer Steigerung des Vernetzungsgrades (Stichwort: Revierbahn, Multirouten) sowie allgemeiner räumlicher Entwicklungen und funktional-

räumlicher Verdichtung (Stichwort Knotenstädte und Perlenketten). Die Häufung und Intensitätssteigerung von Veränderung (resultierend nicht zuletzt aus den großflächigen Transformationsflächen und einer Vielzahl bereits laufender Projekte) führt zur Entstehung des „Innovationsloop“ im Kern der Revierregion, die auch Sichtbarkeit nach Außen verspricht.

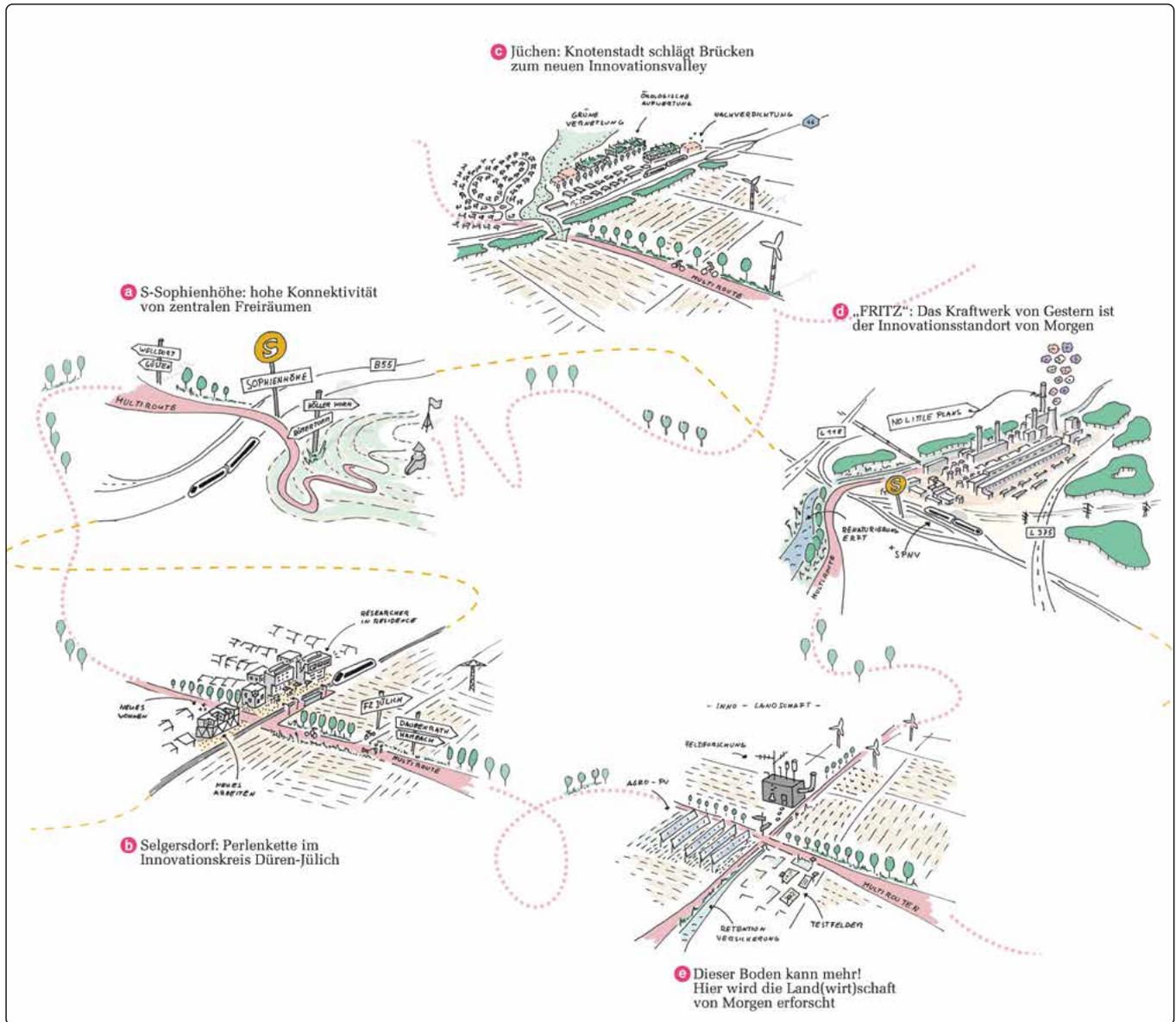
Der **Innovationsloop** baut dabei auf vorhandene Raum- und Wirtschaftskompetenzen auf (Stichwort Clusterbildung) und fördert Forschungseinrichtungen, forschungsnahe Unternehmen und Innovationen in räumlicher Nähe zu Bestehendem (Stichwort: Nachverdichtung, Multicodierung). Die bestehende Förderkulisse einhergehend mit dem Kohleausstieg stellt hier eine enorme Chance dar.



Ausgehend von den Entwicklungen innerhalb der einzelnen Kommunen im Kernrevier, ihren bereits bestehenden Einrichtungen, Forschungsstandorten und ansässigen Unternehmen, wird auch die im ersten Schritt unmittelbar umgebende Landschaft zu einem wichtigen Bestand des Innovationsloops. Kultiviert als Reallabor- und Projektlandschaft oder „**Mikroakademien**“, trägt sie die Innovation in die Fläche und überlagert freiräumliche Qualitäten und landwirtschaftliche Produktion sukzessive mit Innovation und Forschung. Das Experiment und temporäre Zwischennutzungen (z. B. unmittelbar vom Bergbaurecht befreiter und noch karger Flächen) könnten hierbei ein wichtiger Inkubator und Laborraum sein. Dass bereits heute eine Vielzahl an Instituten und Forschungseinrichtungen im ruralen Kontext des Reviers verortet sind, schafft einen guten Nährboden und hohes Anknüpfungspotenzial für weitere

Innovationen im Raum. Die Vielzahl an Projekten und Experimentierfeldern und die sukzessive Multicodierung führen zu einem neuen Landschaftsbild der Innovation eigener Ästhetik und Wiedererkennungswert.

Räume mit besonderem Planungsrecht (bspw. ehemalige Kraftwerksstandorte, obsoletere Trassenverläufe) stellen wertvolle Möglichkeitsräume für die Zukunft dar. Sie sollten in ihrer Größe und ihrem Zusammenhang der Region erhalten bleiben und sind „Jokerflächen“, mögliche „Zukunftsenergiestandorte“ oder Orte für heute noch ungewisse Innovationen und Großansiedlungen. Diese „großen Orte“ der Innovation werden durch eine Vielzahl kleinteiliger und kleinräumiger Innovationspunkten im Revier komplementiert.



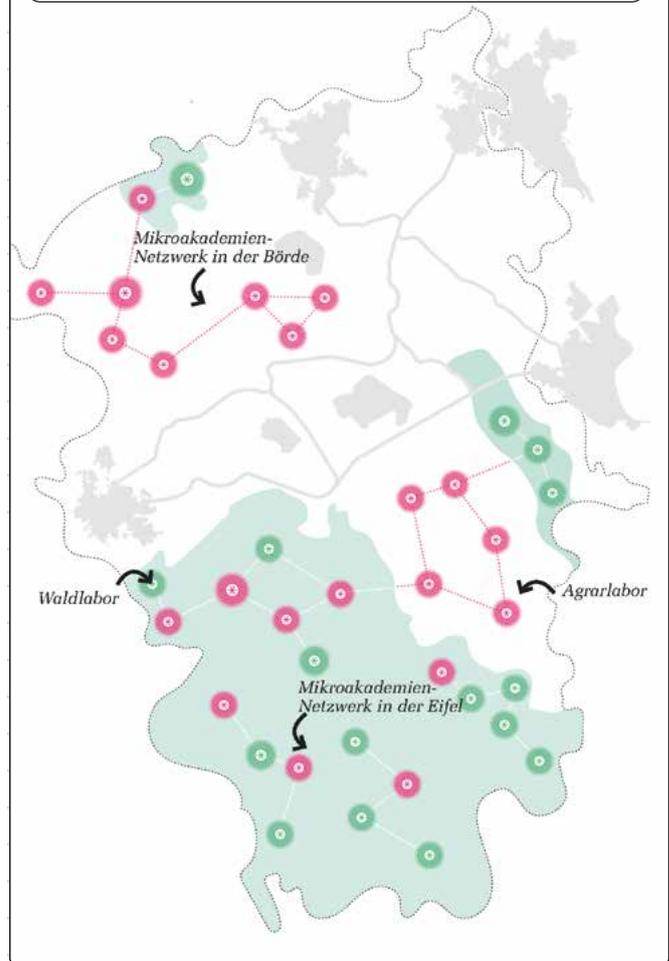
Acht Mikroakademien sind kleinräumige Experimentierfelder, welche mit lokal-regionalen Akteuren und Akteurinnen im besonderen räumlichen Kontext Wissen generieren und erschaffen.

Die eng vernetzten (bereits heute bestehenden) Siedlungsräume, eingebettet in die Innovationslandschaft, formen den Innovationsloop als hoch dynamische Zone und Innovationsnetzwerk um die ehemaligen Tagebaue inmitten der Region, welches im zweiten Schritt eine Strahlkraft über die gesamte Modellregion entfaltet.

Mögliche Cluster als Träger der Innovation könnten sein: Zukunftsenergien als altes und neues identitätsstiftendes Thema der Region, das Agrobusiness und die Bioökonomie aufgrund der hohen Bodengüte, die Digitalisierung und Industrie 4.0 sowie Logistik und neue Mobilität (Stichwort: autonome Shuttle zur Feinverteilung). Grundsätzlich ist die Stärkung von Wissensökonomien als zukunftssträchtiger Wirtschaftszweig mit hochwertigen Arbeitsplätzen eine wichtige Kompensation für den Ausstieg aus der Kohle für künftige Generation in der Region. Physische Netzwerke sind stets von digitalen Netzwerken begleitet und stärken bzw. katalysieren das Cluster.

Die Vielseitigkeit der Region begünstigt dabei eine Diversifizierung. (Klein-)räumige Besonderheiten sind als Chance zu begreifen. Für Entwicklung, Erprobung und Umsetzung hält das Revier unterschiedliche Standortqualitäten bereit, was lokale Kreisläufe begünstigt und eine Vielzahl an Akteuren an den Innovationsprozessen partizipieren und profitieren lässt.

**2 Mikroakademien:  
Das Revier als fortwährend-lernende Region!**



# Phasen der Transformation

Die Revier-Entwicklung muss auf allen beschriebenen Ebenen gleichzeitig und planerisch integriert vorstattengehen. Viele Schlüsselprojekte sind bereits aufgegleist und auch mittel- und langfristige Eckpfeiler der Transformation sind inzwischen gesetzt. Dazu zählen neben der Konversion der Kraftwerksstandorte zu innovativen Wissens- und Forschungsstandorten und der langsam wachsenden Seenlandschaft auch Infrastrukturprojekte wie die Revier-S-Bahn. Ergänzt werden diese, den wirtschaftlichen Strukturwandel befördernde, Großprojekte durch das Konzept der multitalentierten Revierparks. Wichtig werden an dieser Stelle die Koordination und Einbindung aller Projekte in das übergreifende Revier-Leitbild. Der Initialphase kommt hier eine besondere Bedeutung zu.

## Die Region stellt die Weichen für die Zukunft

Die Stärkung der (Verkehrs-)Infrastruktur hat höchste Priorität. Kurzfristig werden höhere Taktungen realisiert und langfristig der Ausbau des Streckennetzes vorangetrieben. Auf ersten Routen startet das ÖV-Shuttle seine Fahrten. Die gesteigerte Konnektivität innerhalb der Region stellt die Weichen für die Profilierung des „Starken Dazwischen“ und der gezielten Innenentwicklung. Es entsteht ein neues Selbstverständnis des Reviers als selbstständige Region.

Die Transformation und Vernetzung der (Stadt-)Landschaft wird durch Klimaanpassung, nutzungsüberlagernde und resilienzsteigernde Projekte gefördert. Erste Multirouten durchziehen die Börde und vernetzen die Eifel stärker mit dem Gesamtrevier.

## Wachstum im Sinne regionaler Kooperation

Initiierung der Revierpartnerschaften: Im Gesamtrevier entstehen erste kooperative Projekte. Monetäre Ausgleichsmodelle stellen hierbei ein Gleichgewicht zwischen zentralen Kommunen und ihren peripheren Pendants her. Die Partnerschaft stellt die Grundlage für Siedlungsentwicklung, die streng an der Schiene orientiert ist, dar. Über den Finanzausgleich können auch periphere Kommunen am Wachstum teilhaben. Das neue Gütesiegel Rheinisches Revier zieht gleichzeitig Investitionen an.

Kleinteilige Reallabore werden durch Mikroakademien gefördert. Biotope werden nach Vorbild der Erft-Aue in interkommunalen Verbänden entwickelt.

## Die größte Landschaftsbaustelle Deutschlands als Reallabor

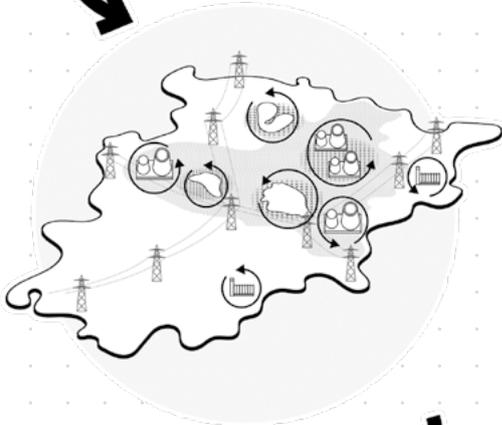
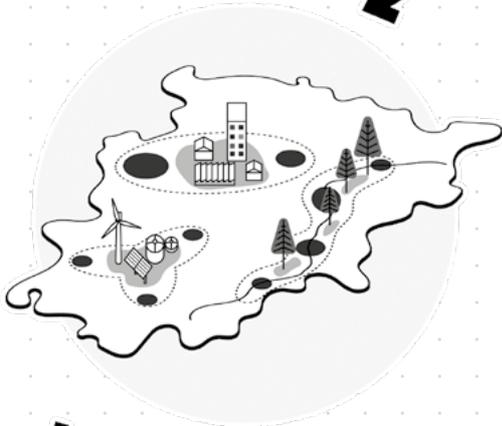
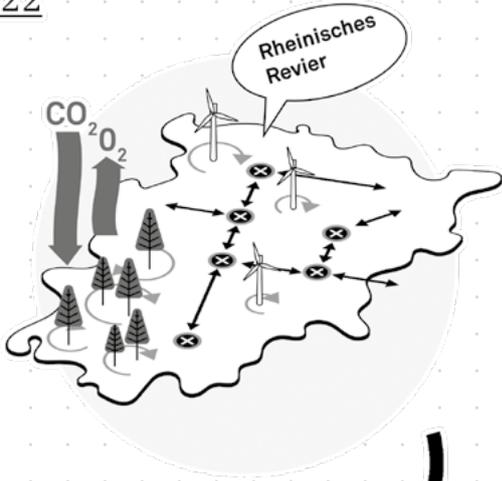
Ausgehend von Forschungseinrichtungen im Kernrevier werden nun auch großflächige land- und forstwirtschaftliche Flächen sowie Tagebaufolgelandschaften zu Reallaboren. Das Augenmerk liegt hier auf zukunftsweisenden, nachhaltigen und multifunktionalen Bewirtschaftungsformen.

Die Erben der fossilen Industrien: Kraftwerke, Chemieparke und Raffinerien entlang des Rheins stehen im Spotlight der Transformation. Der Fokus liegt hier auf einer behutsamen, bedachten Konversion, welche die Besonderheit und Potentiale der Räume aufgreift. Die Transformation des Tagebaues nimmt ihren Lauf. Zwischennutzungen und Inszenierung der Seenbefüllung werden zum Attraktor überregionaler Strahlkraft.

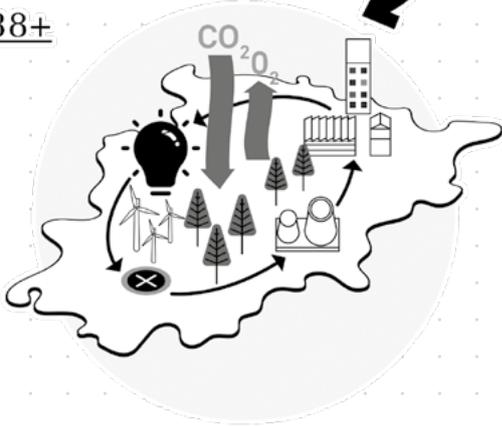
## Das Revier ist fit für die Zukunft

Die interne Vernetzung über ein starkes ÖV-System, ergänzende Biotopvernetzungen durch Multirouten und -korridore, sowie interkommunale Kooperationen lassen die Kommunen des Reviers näher zusammenrücken. Die kleinteilig-dezentrale Siedlungsstruktur und die räumlich verankerten Experimentflächen bieten einen Rahmen und Know-How für zukünftige Herausforderungen. Das Revier ist fit für die Zukunft.

2022



2038+



# Leitlinien für die Zukunft des Rheinischen Reviers

Das Rheinische Revier ist nachhaltig auf die Zukunft vorbereitet, wenn es mit den globalen Trends und Herausforderungen selbständig umgeht. Die lokalen Ressourcen und Fähigkeiten, die im Raumentwicklungsprozess angelegt wurden, ermöglichen eine eigenständige Potenzialentfaltung, die weit über die angestrebte Zeitperspektive hinausreicht. Die Strategien und Empfehlungen machen die Region resilient und zukunftsfähig. Als Basis dienen dafür fünf strategische Leitlinien, die einen klaren Wertekanon für die Entwicklung des Rheinischen Reviers aufzeigen.

Die Montanindustrie hat das Rheinische Revier über Jahrzehnte geprägt und getragen. Wohlstand und Werte des Kohlereviers haben die Identität definiert. Diese Zeiten sind bald vorbei. Das Rheinische Revier wird sich über Jahre hinaus verändern. Ungewissheit ist ein zentrales Merkmal in diesem Transformationsprozess. Sicher ist nur, dass in der Zukunft andere Erfolgsfaktoren entscheidend sind. Lebensqualität ist zu einem ökonomischen Faktor geworden. Gesundheits-, Energie- und Umwelttechnologien werden einen neuen Wohlstand herbeiführen. Diese Rahmenbedingungen bedeuten aber auch, dass das Wissen aus der Vergangenheit nicht mehr länger gültig ist. Was früher zu Wachstum und Prosperität geführt hat, könnte in der Zukunft genau das Gegenteil bewirken.

Deswegen basiert das Rheinische Revier zukünftig auf neuen Prinzipien: eine neue Zentralität, Wertschätzung von Flächenressourcen und Natur sowie Mobilität, die auf dem öffentlichen Verkehr, aktiven Lebensstilen und Autonomisierung basiert, werden dafür die Grundlage bilden. Die Takte der Veränderungen werden in Zukunft kürzer. Die Zukunft muss also immer wieder aufs Neue hinterfragt und beantwortet werden. Die daraus folgenden Rückschlüsse für konkrete Entscheidungsprozesse sollen ab sofort in spezifischen und lokalen Werkstätten, Planungsprozessen und Beteiligungsverfahren erörtert werden. Die Zukunft ist dabei vor allem eins: ein Schatz an Wissen und Möglichkeiten, die es zu nutzen gilt.

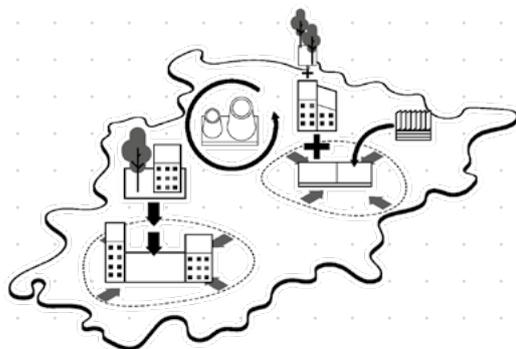
## Schätze ins Morgen tragen

Siedlungsentwicklung, Mobilitätsausbau und Tagebau haben in den vergangenen Dekaden nach und nach gewaltige Flächen „verzehrt“. Künftig gilt es, dem Flächenhunger entschieden entgegenzuwirken, um die endogenen Kräfte und Potenziale überhaupt erst mobilisieren zu können. Gewässer, Wälder, Auen, Moore und Böden übernehmen lebenswichtige Funktionen und sind die eigentlichen „Schätze“ der Region. Diese Ein- bzw. Wertschätzung schlägt sich im planerischen Handeln nieder. Für eine weitsichtige Entwicklungsperspektive müssen Landschafts- und Freiräume konsequent geschützt und mit Augenmaß weiterentwickelt werden. Die Wälder gilt es zu be-



## Schätze ins Morgen tragen

wahren und zugleich im Licht der klimatischen Veränderungen durch ökologische Aufforstungs- sowie Waldumbaumaßnahmen zukunftsfähig zu machen. Die fruchtbaren Böden gilt es nachhaltiger zu bewirtschaften, um ihren Erhalt auch für zukünftige Generationen zu sichern. Die Regionen um Gewässer und Flussläufe herum sind in besonderem Maße auf zukünftige Starkwetterereignisse vorzubereiten. Den Wasserkörpern und -strukturen muss im Revier mehr Raum zugesprochen werden.



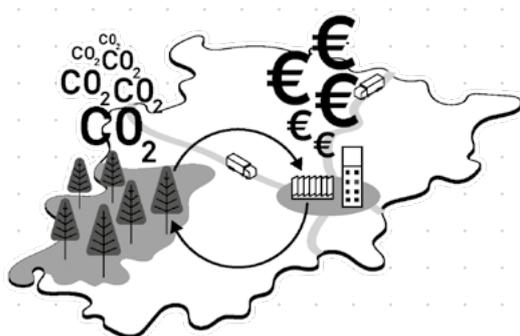
## Kultur des Andersmachens

### | Kultur des Andersmachens

Nicht nur die Verfügbarkeit von Freiräumen und Landschaftselementen muss auf den Prüfstand gesetzt werden, sondern auch die Qualität künftiger Nutzungen und Stadtstrukturen. Der bisherige „Weg des geringsten Widerstandes“ in der Planung führte vielfach zu ineffizienten und monofunktionalen Strukturen. Kluge und ressourcenschonende Entwicklung muss das Augenmerk auf mögliche Transformationsflächen richten, die bereits im Bestand vorhanden sind. Diese wertvollen Flächen müssen optimal genutzt, Funktionen und Programme geschickt kombiniert werden. Dabei sind Mut bei der Konzeption und Wille zum Experiment gefragt.

Obsolet gewordene (Industrie-)Strukturen sollten nicht vorschnell kleinteilig veräußert werden. Sie stellen in ihrer Größe und Gesamtheit eine wertvolle und strategische Flächenressource dar.

In der Qualifizierung der historisch gewachsenen Klein- und Mittelstädte des Reviers liegt ein enormes Potenzial, was die Innenentwicklung und moderate Nachverdichtungen vorhandener Siedlungsstrukturen angeht. Die Integration neuer Wohn- und Lebensformen wird eine Bereicherung und Attraktivitätssteigerung des Vorhandenen darstellen und Nutzungsüberlagerungen und Mehrfachnutzungen begünstigen.

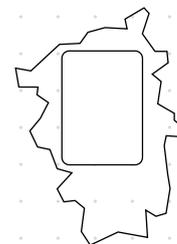


## Gemeinsam Handeln

### | Gemeinsam Handeln

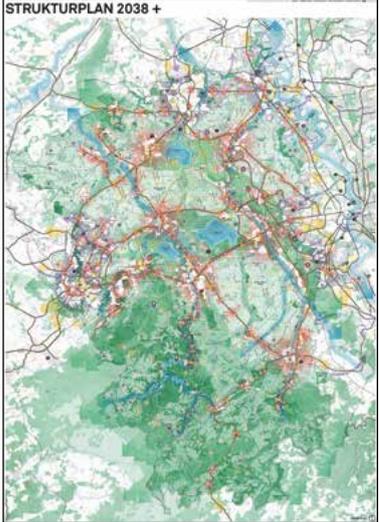
Die Konkurrenz der Gemeinden untereinander – beispielsweise bei der Ansiedlung von Gewerbe – und eine damit einhergehende „Kirchturmpolitik“ sind Hemmnisse auf dem Weg zu einem neuen regionalen Selbstbewusstsein. Das Rheinische Revier muss durch intensiven Austausch, interkommunale Kooperationen und – wo nötig – fairen Ausgleich von Mitteln und Möglichkeiten als Region zusammenwachsen. Das Revier ist mehr als die Summe seiner Teile. Im Gegenteil. In Zeiten, in denen Globalisierung immer mehr regional und lokal definiert wird, kann nur ein gemeinsames Handeln eine erfolgreiche Übersetzung der Herausforderungen mit sich bringen. Nur gemeinsam kann sich das Dazwischen gegenüber den angrenzenden Metropolräumen behaupten und das Rheinische Revier als attraktiven und vielfältigen Verbund nachhaltig räumlich besetzen und nach außen sichtbar werden. Das Rheinische Revier ist eine neue Marke in der globalisierten Welt. Doch diese Marke muss sich neu definieren und beweisen – und zwar nicht durch das Hinterherlaufen von globalen Entwicklungen, sondern durch die bewusste regionale Gestaltung und Anpassung von Trends. Nur so wird das Rheinische Revier sichtbar sein.

# Strukturplan - 2 Millionen Morgen Land



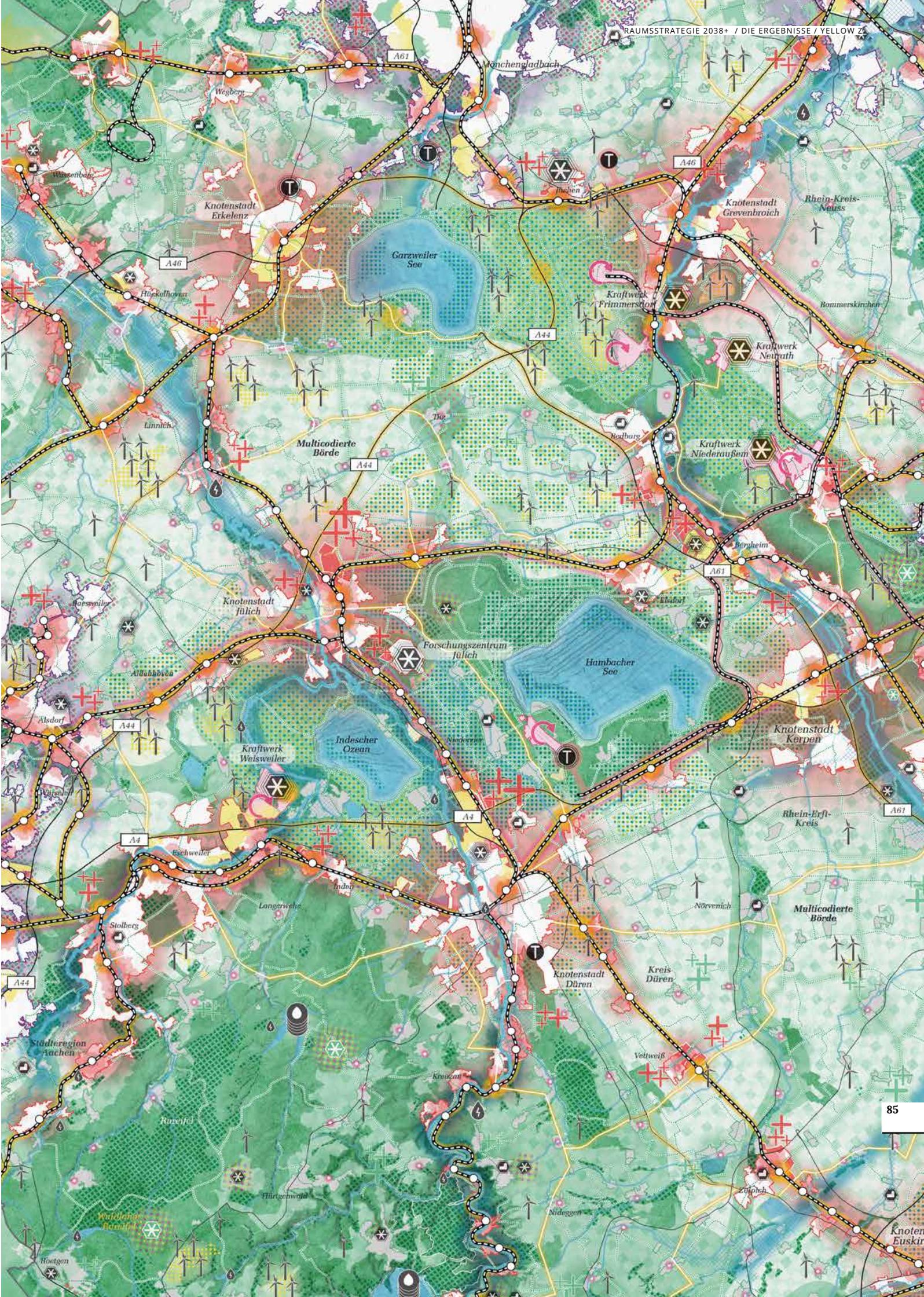
- Siedlungskategorien**
-  Knotenstadt
  -  Perlenkette
  -  Metrozonen
  -  Agri-Urbane Dörfer
- Innenentwicklung**
-  Lagegunst Siedlung
  -  Lagegunst Gewerbe
- Wachstum & Transformation**
-  Siedlung / Gewerbe
  -  Konversionsflächen
  -  Ökologische Maßnahme
  -  Impulsort
  -  Mikroakademien
  -  Aufwertung Altstadt
  -  Hochwasserschutz
- Reallabore**
-  Wasserlabor
  -  Waldlabor
  -  Agrarlabor
  -  Forstliche Experimentierfläche
- Landnutzungen**
-  Multicodierte Landwirtschaft
  -  Wald
  -  Gewässer
  -  Naturschutz
- Infrastruktur & Logistik**
-  Schiene
  -  Innovationsloop
  -  Straße
  -  ÖV-Shuttle
  -  Multi Routen
  -  Häfen
  -  Logistik-Hub
  -  Logistik-Hub (Potential)

STRUKTURPLAN 2038 +





Alle Karten auf [www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)



### Zeitschiene

**2030**

**Erste wichtige Schritte**

- **Strukturplanung**
  - Entwicklung der räumlichen und systemischen Strukturen des Netzeviere
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
- **Methodik und Rollen**
  - Entwicklung einer Methodik zur Identifizierung von Standorten
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
- **Strukturplanung / Identifizierung Standorte**
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
- **Methodik**
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte
  - Identifizierung der zentralen und peripheren Standorte

### Einblicke II

**Stroßendorf 2.0**

**MERKMALE DES STRASSENCORPUS 2.0**

- **Flexibilität**
- **Integrität**
- **Ökonomie**
- **Ökologie**
- **Sozialität**

**Das Stroßendorf 2.0**

### Einblicke I

**Kraftwerkstandorte**

### Venture

**DISTRIBUTION**

Flexible und smarte **Mobilitätsnetze** an Barriere- und Haltpunkten schaffen

Optimiertes und **erweitertes Bahninfrastrukturnetz** entwickeln

### Raumsysteme

**EXISTENZ**

Querschnittliche **Verbindungsverbände** entwickeln

**Polystorale Siedlungsentwicklung** stärken

### NetzRevier

#### Gemeinsam Zukunft denken

INTEGRIERTE RAUMSTRATEGIE RHEINISCHES NEVIER 2026+

**STRATEGISCHE GRUNDZÜGE**

- **Lebendige Ökonomie**
- **Intelligente Mobilität**
- **Resiliente Ökologie**
- **Sozialer Zusammenhalt**

**RAUMBILD**

**KLIMAWANDEL**

**VERKEHRSWEIWE**

**ENERGIEWENDE**

**ERNÄHRUNGSSICHERHEIT**

**Struktur**



# ASTOC - Netzrevier

Gemeinsam  
Zukunft denken

# Zusammenfassung

Mit Blick auf den Braunkohleausstieg 2038 hat sich das Planungsteam ASTOC die Frage nach der zukünftigen Entwicklung des Rheinischen Reviers gestellt. Das Konzept unter dem Oberbegriff „Netzrevier“ basiert auf vier strategischen Grundsätzen: Als strukturgebendes Element in der Siedlungsentwicklung wird ein **leistungsfähiges ÖPNV- Netz** angeführt. Das Team setzt auf die Entwicklung eines ÖPNV-Netzes mit multi-modaler Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, anstatt auf den Ausbau von Einzellinien. Damit ein Spielraum für kommende Generationen erhalten bleibt, muss es zum **Erhalt von Bodenschätzen** kommen. Dazu gehört der Schutz des im Status Quo nicht bebauten, wenig zerschnittenen und wertvollen Bodens. Damit der Boden geschützt wird und es zu einer Lenkung der Siedlungsentwicklung kommt, hat ASTOC eine

**Siedlungskategorisierung vorgenommen.** Dazu gehören Definitionen von Siedlungstypen mit eigenen Profilen. Die Siedlungen sollen sich entlang des ÖPNV-Netztes entwickeln. Für ein vielfältiges, innovatives und resilientes Revier soll eine **Produktionslandschaft** entwickelt werden. Diese Produktionslandschaft ermöglicht eine regionale Energieproduktions- und Austauschgemeinschaft. Mit dem Beitrag **Netzrevier** möchte das Planungsteam die Fragen beantworten: „(Wie) Kann die Region klimaneutral werden und was bedeutet das für ihre Entwicklung? Und wie kann sie sich gleichzeitig resilient, vernetzt, leistungsstark, innovativ und lebenswert entwickeln?“. Dabei möchte das Planungsteam aufzeigen, dass beide Entwicklungen in Einklang miteinander gebracht werden können.



urbanista.ch



## Ausgangsfrage

### Auf dem Weg zu einer klimaneutralen & leistungsstarken Modellregion?

Mit dem Braunkohleausstieg 2038 stellt sich die Frage, in welche Richtung sich das Rheinische Revier entwickeln kann und will. Die Marschrichtung scheint dabei schon festgelegt. Mehrfach wurde betont, dass das Rheinische Revier die erste klimaneutrale Modellregion Europas werden will.

Dieses Ziel haben wir für die Integrierte Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+ ernst genommen! Die Fragen lauten also: (Wie) kann die Region klimaneutral werden und was bedeutet das für ihre Entwicklung? Und wie kann sie sich gleichzeitig resilient, vernetzt, leistungsstark, innovativ und lebenswert entwickeln? Vor allem die Frage, wie die Region leistungsstark werden kann, wurde in den verschiedenen Diskussionen rund um das Raumbild als eine zweite zentrale Frage aufgeworfen. Wir haben auch diese Frage ernst genommen und möchten aufzeigen, dass beide Entwicklungen in Einklang gebracht werden können.

## Die Region kann klimaneutral werden! Nur ist das wahrscheinlich anstrengender als gedacht!

Um klimaneutral zu werden, muss die Region ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren und die verbleibenden Emissionen kompensieren. Mit dem Braunkohleausstieg fällt bereits ein großer Teil der Emissionen weg, der bis jetzt im Rheinischen Revier zusätzlich zu den deutschlandweit typischen Emissionen auftritt. Für eine klimaneutrale Region reicht das aber nicht aus, denn trotz der großen Waldflächen in der Region bräuchte es je nach Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zwei bis 10 Mal der Fläche des Rheinischen Reviers, um die bestehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen zu kompensieren.

Hinzu kommt, dass davon auszugehen ist, dass gerade durch die Reduktion der Treibhausgasemissionen in Zukunft mehr Strom benötigt wird als heute, beispielsweise durch die Elektrifizierung der Mobilität oder der IT-Dienstleistungen. Dieser muss nach dem Wegfall der Kohleverstromung möglichst klimaneutral produziert werden, damit die CO<sub>2</sub>-Emissionenniedrig gehalten werden können. Will man als Region nicht auf Energieimporte angewiesen sein, müsste man nach heutigem Stand der Technik 10 bis 16 Prozent der Fläche des Rheinischen Reviers für die Energieproduktion mit erneuerbaren Energien reservieren.

### Aus diesen Abschätzungen lassen sich einige Schlussfolgerungen für die Entwicklung des Rheinischen Reviers ziehen:

- Das Rheinische Revier wird über den Ausstieg der Braunkohle hinaus weitere CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen müssen
- Das Rheinische Revier wird in Zukunft keine Energie mehr exportieren können. Viel mehr wird es darum gehen, den Energiebedarf (mit Ausnahme von energieintensiven Unternehmen) selbst decken zu können.



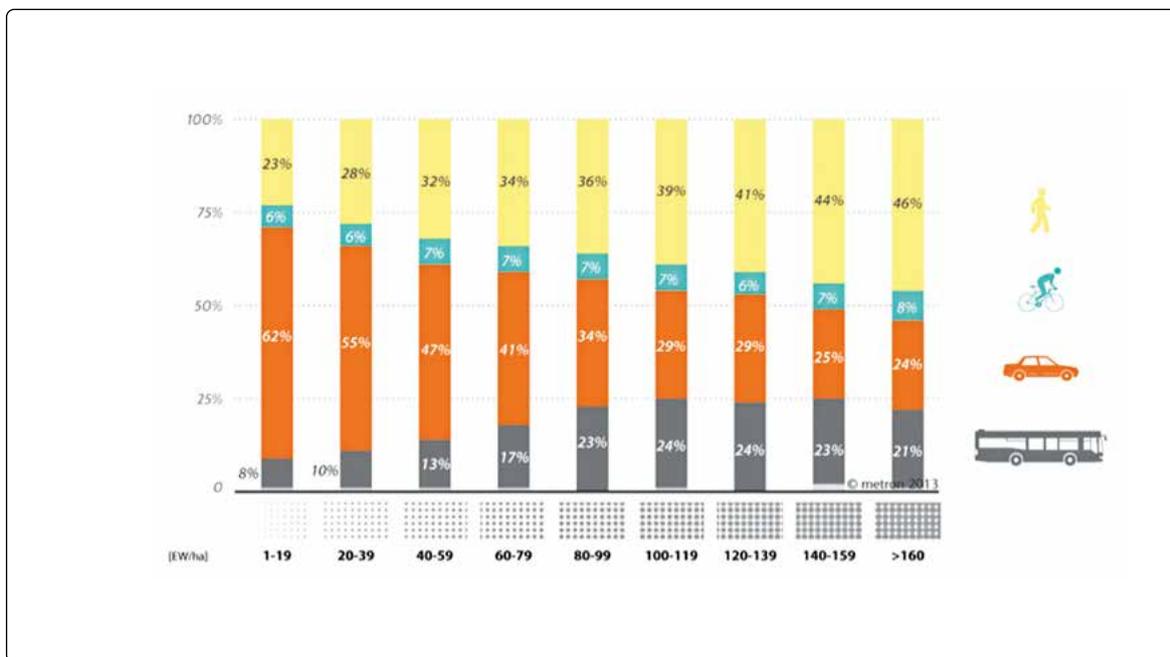
## Der Verkehr ist der Schlüssel

- Betrachtet man die Verteilung der CO<sub>2</sub> – Emissionen in NRW und im bundesdeutschen Durchschnitt, sind der motorisierte Verkehr, die privaten Haushalte und die Ernährung die größten Verursacher. Hier setzen wir unsere Strategie an:
- zukunftsfähige und möglichst klimaneutrale Entwicklung des Rheinischen Reviers muss auf einer Mobilität aufbauen, die möglichst wenig CO<sub>2</sub> – Emissionen verursacht, ohne die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner des Reviers zu sehr einzuschränken.
- Bei dem heutigen Modal Split in der Region wird klar, dass dabei der hohe Anteil des MIV reduziert werden muss. Es wird keine Lösung sein, einfach alle Autos elektrisch zu betreiben, weil a) der Energieverbrauch zu hoch ist und b) die verkehrlichen Probleme in der Region und insbesondere in den Ballungsräumen nicht gelöst werden können.
- Daher muss die Mobilität viel mehr als heute auf dem ÖPNV aufbauen, der sehr viel weniger CO<sub>2</sub> – Emissionen verursacht als das Auto, sowie auf dem Rad- und Fußverkehr – der einzigen schon immer klimaneutralen Mobilitätsform.

## Die Art und Weise wie wir Wohnen und Arbeiten bestimmt, welches Verkehrsmittel wir nutzen

Will man das Verkehrsaufkommen und den Modal Split verändern reicht es nicht, neue Angebote im Verkehr zu schaffen. Es ist mittlerweile erwiesen, dass die Siedlungs- und Nutzungsdichte eines Quartiers, einer Gemeinde oder einer Stadt direkte Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und die zurückgelegten Weglängen hat.

Eine Entwicklung weiterer reiner Einfamilienhausgebiete wird die Abhängigkeit vom Auto im Rheinischen Revier zementieren – diese Entwicklung muss verhindert werden. Denn egal welche technologischen Fortschritte zu erwarten sind, werden Siedlungstypen dieser Dichte nicht vom öffentlichen Verkehr oder auch von geteilten Mobilitätsformen erschlossen werden. Stattdessen müssen wir erreichen, dass möglichst dichte und gemischte Quartiere entstehen, die andere Mobilitätsarten zulassen, und möglichst viele Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können. Das prognostizierte Wachstum und der Druck aus der Rheinschiene kann der Region dabei helfen, die Dynamik zu nutzen, um sich nachhaltig weiterzuentwickeln.



## Warum ein solcher Ansatz Sinn machen könnte

### Aus dem Raum gedacht:

Das Rheinische Revier besitzt zwar viele Städte, aber diese spielen in der Region nicht die Rolle, die sie spielen könnten. Das liegt zum einen an der dominanten Rolle der Metropolen Köln und Düsseldorf, zum anderen an der Tatsache, dass die größeren Städte Aachen, Mönchengladbach und Neuss eher am Rand liegen und ihre Bedeutung für das Revier nicht richtig ausspielen können. Die Klein- und Mittelstädte im Revier wie Düren, Grevenbroich, Jülich und Euskirchen verzeichnen zwar ein prognostiziertes Bevölkerungswachstum, haben aufgrund der Zerstörungen im zweiten Weltkrieg oder dem Strukturwandel Probleme in Bezug auf ihre Attraktivität und ihre wirtschaftliche Entwicklung. Die Bevölkerungsdynamik und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs sollte daher dafür genutzt werden, die Entwicklung dieser Städte zu fördern, sowohl bezüglich ihrer Qualitäten, aber auch zur Sicherung der Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung. Gleiches gilt auch für kleinere Städte und Dörfer im Rheinischen Revier. Die Böden des Rheinischen Reviers zählen zu den besten Böden in Deutschland. Durch eine Entwicklung dichter, gemischter Quartiere, wird für die gleiche Bevölkerungsentwicklung weniger Land in Anspruch genommen, als wenn die Bevölkerungsentwicklung mit Einfamilienhausgebieten kompensiert würde. Daher nutzt eine solche Entwicklungsrichtung auch der Ernährungssicherheit.

### Aus Sicht der wirtschaftlichen Entwicklung gedacht:

Die Entwicklung der Arbeitsplätze ist eine zentrale Aufgabe für das Rheinische Revier. Nach dem Wegfall der Arbeitsplätze im Braunkohletagebau, der -verstromung und der Zulieferbetriebe müssen diese wegfallenden Arbeitsplätze zumindest kompensiert werden, um eine prosperierende Entwicklung gewährleisten zu können. (Wohlgemerkt geht es um die Anzahl der Arbeitsplätze, die es zu kompensieren gilt – für die Arbeitnehmenden der wegfallenden Industrien wird im Rahmen des Kohleausstiegs gesorgt.) Für die Neuschaffung von Arbeitsplätzen muss sich die Region aber die Frage stellen, welche Art von Arbeitsplätzen man zukünftig beherbergen möchte und was man dafür tun muss. Unter der Annahme, dass es dabei vorrangig um wertschöpfungsintensive Branchen gehen sollte, wagen wir die Prognose, dass diese Unternehmen Standorte suchen, die auf viele Arten und Weisen erreichbar sind, und die auch über gewisse Standortqualitäten im Umfeld verfügen. Solche Standorte liegen also eher in den Städten als isoliert in der Landschaft. Eine Konzentration von Arbeitsplätzen in gut erschlossenen Lagen in Verbindung mit einer verbesserten Erreichbarkeit könnte zu einem der wesentlichen Standortfaktoren des Rheinische Reviers werden.

## ... und was dabei zu beachten ist

### Klimaneutralität bedeutet auch, sich (überwiegend) lokal zu versorgen

Um CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen, müssen theoretisch alle Lebensmittel lokal produziert werden, denn dadurch entstehen keine Treibhausgase und Entwaldung von Flächen im Ausland. Zudem wird die Versorgungssicherheit erhöht. Bis 2040 kann die Bevölkerung mit regional produzierten Nahrungsmitteln ernährt, die Essgewohnheiten und die Methoden für die Lebensmittelproduktion entsprechend angepasst werden. Dies stärkt lokale Kreisläufe und macht das Revier widerstandsfähiger.

### Klimaneutralität ist das eine – die Anpassung auf den bevorstehenden Klimawandel (Resilienz) das andere

Schon heute ist der Wasserhaushalt des Rheinischen Reviers komplex und sogar problematisch. Das südwestliche Hochland der Region hat einen sehr hohen Oberflächenabfluss (450–750mm/ Jahr) und die tiefer liegenden landwirtschaftlichen Flächen haben einen hohen Oberflächenabfluss (150–300 mm/ Jahr). Das bedeutet, dass ein großer Teil des Regenwassers direkt in die Flüsse fließt und flussabwärts weitergeleitet wird. Auf diese Weise verliert die Region viel wertvolles Wasser. Das Zusammenspiel von wenig Raum für die Flüsse und der hohen Regenwasserabflussrate führt bei Starkregenereignissen zu verheerenden Überschwemmungen. Hinzu kommt, dass durch Dränleitungen in den größten Flusstälern von Rur und Erft viel Wasser durch kontinuierliche Ableitung und Weiterleitung verloren geht. Der zur Verfügung stehende Raum für das Flusswasser ist im Vergleich zu den natürlichen Auen sehr gering. Die Ausweitung von landwirtschaftlich genutzten Flächen und die Urbanisierung haben die Überschwemmungsgebiete überformt. Diese Flächen werden nun von Überschwemmungen bedroht und teilweise zerstört.

Darüberhinaus wird sich Trockenheit hauptsächlich auf die Forstwirtschaft der Region auswirken. Die heutigen Wälder sind das Erbe der Geschichte. Der Natur überlassen, würden Laubbäume die deutschen Wälder dominieren. Dass die Wälder heute von Nadelbäumen, Fichten und Kiefern dominiert sind, ist insbesondere eine Folge der ökonomischen Entscheidungen der Vergangenheit. Problematisch ist die Geschwindigkeit, mit der sich das Klima ändert. Die bestehenden Nadelwälder sind nicht an lange Dürreperioden angepasst und zusätzlich anfälliger für Krankheiten. Die Fichten leiden unter Wassermangel und werden geschädigt durch den Borkenkäfer, der sich in dem zunehmend trockenen und heißen Klima vermehrt. Die Umstellung auf klimaangepasste Wälder ist eine große Aufgabe für die Region, birgt jedoch große Chancen zur Verbesserung des Wassermanagements und der Ökologie für eine gesunde, artenreiche und produktive Region. Das bewaldete Hochland kann zu einem Schwamm werden, der bei Starkregenereignissen die Wassermassen aufsaugt und dadurch niedriger liegende besiedelte Gebiete schützt.

# Ein Raumbild für 2050+

## Gemeinsam wachsen

Das Rheinische Revier hat viele Begabungen und Potenziale. Neben den großen Herausforderungen des Strukturwandels glauben wir, dass das Rheinische Revier vor der großen Chance steht, sich mit dem Kohleausstieg neu erfinden zu können! Doch diese Herausforderungen lassen sich nur gemeinsam bewältigen, und die größten Erfolge sind nur dann zu erreichen, wenn das Rheinische Revier sich als eine starke Region entwickelt. Unser Ansatz des Netzreviers zeigt eine Möglichkeit auf, wie diese gemeinsame Entwicklung aussehen könnte.

## Strategie:

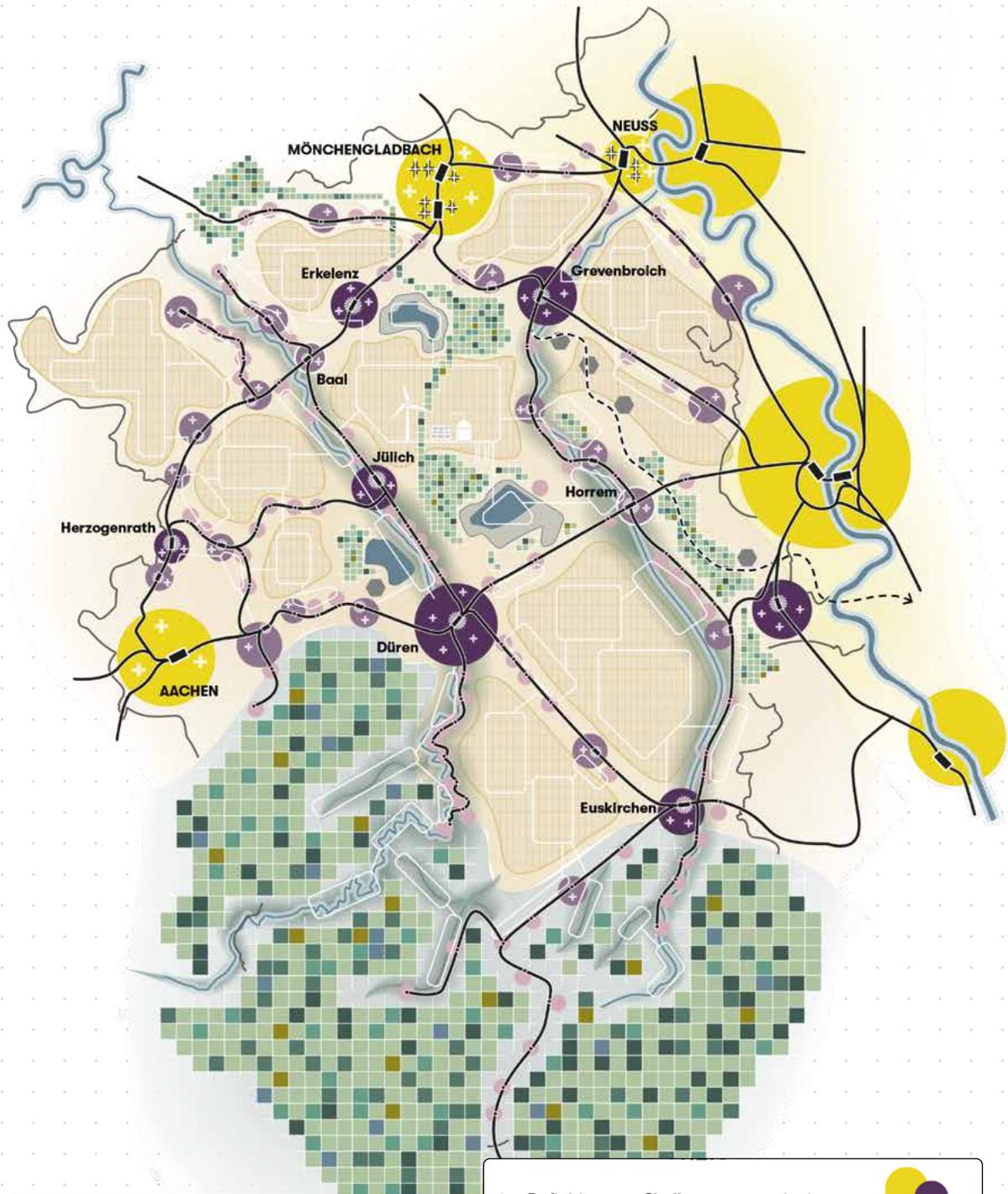
### **Wir setzen auf vielfältige Netze!**

Die zukünftige Entwicklung des Rheinischen Reviers beginnt nicht erst mit dem Braunkohleausstieg, sondern heute!

### **Wir setzen auf vier strategische Grundsätze:**

- 1.** Ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz entwickeln als strukturgebendes Element der Siedlungsentwicklung.
- 2.** Die Bodenschätze des Rheinischen Reviers erhalten und nutzen, um Spielraum für kommende Generationen zu erhalten.
- 3.** Eine Siedlungstypisierung vornehmen zur Lenkung einer polyzentralen und differenzierten Siedlungsentwicklung.
- 4.** Vielfältige, innovative und nachhaltig robuste Produktionslandschaften ermöglichen.

RAUMBILD



- ▶ Ausbau des ÖPNV nicht in Einzellinien, sondern als Netz
- ▶ Multimodale Verknüpfung der Verkehrsträger
- ▶ Revier S-Bahn 2.0 – als abgestimmtes und am Schienenverkehr ausgerichtetes ÖPNV-Angebot für das gesamte Revier

1. 3.  
2. 4.

- ▶ Definition von Siedlungstypen mit eigenen Profilen als Basis der Entwicklung entlang des ÖPNV-Netzes
- ▶ Innenentwicklung und Entwicklung der ÖPNV-Haltepunkte als Primat
- ▶ Aufwertung der Innenstädte in schwachen MetroKernen

- ▶ Schutz des im Status Quo nicht bebauten, wenig zerschnittenen und wertvollen Bodens
- ▶ Vielfältige Formen ökologisch wertvoller Naturlandschaften
- ▶ Mehrfachnutzung der Flächen fördern

- ▶ Landwirtschaft als Produktionslandschaft
- ▶ Regionale Energieproduktions- und Austauschgemeinschaften
- ▶ Wenige zentralisierte größere Energieproduzenten in größeren Städten
- ▶ Entwicklung von Mobilitätsquartieren um ÖPNV-Haltepunkte mit hoher Arbeitsplatzdichte
- ▶ Entwicklung ehemalige Kraftwerkstandorte basierend auf ÖPNV-Anschluss & Gütertransport
- ▶ RWE Trasse als Güterumfahrung Köln

## Ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz entwickeln als strukturgebendes Element der Siedlungsentwicklung.

Das schienengebundene ÖPNV-Netz ist unserer Meinung nach das strukturgebende Element der Siedlungsentwicklung, da es, kombiniert mit attraktiven Zugängen für den Fuß- und Fahrradverkehr, schon heute und auch in Zukunft das nachhaltigste und energiesparendste Verkehrsmittel ist! In der Nähe seiner Haltepunkte soll der Großteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums stattfinden. Um diese Funktion auch leisten zu können, ist eine Reorganisation des heutigen Angebots und ein zielgerichteter Ausbau der heutigen Infrastruktur notwendig. Dieser Reorganisation liegen folgende Prinzipien zugrunde:

**Der ÖPNV ist zukünftig nicht in Einzellinien zu denken, sondern als Netz.**

Er muss den Fahrgästen erlauben, von ihrem Ausgangspunkt in möglichst verschiedene Richtungen zu gelangen – nicht nur in die nächstgelegene Metropole.

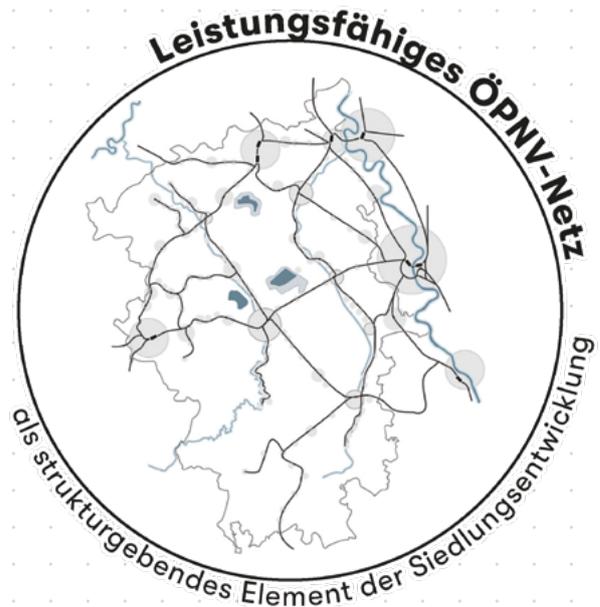
Dazu braucht es Knoten, in denen schlanke Anschlüsse zwischen unterschiedlichen Linien möglich sind (Knotenpunktprinzip), und die Zugänge zum weiteren ÖPNV ermöglichen. Ebenso sind Hierarchien von Angeboten für unterschiedliche Bedürfnisse notwendig (schnell von A nach B, viele Haltepunkte).

Das Mindestangebot muss ein Stundentakt sein, anzustreben ist aber ein Halbstundentakt und gegebenenfalls ein Viertelstundentakt.

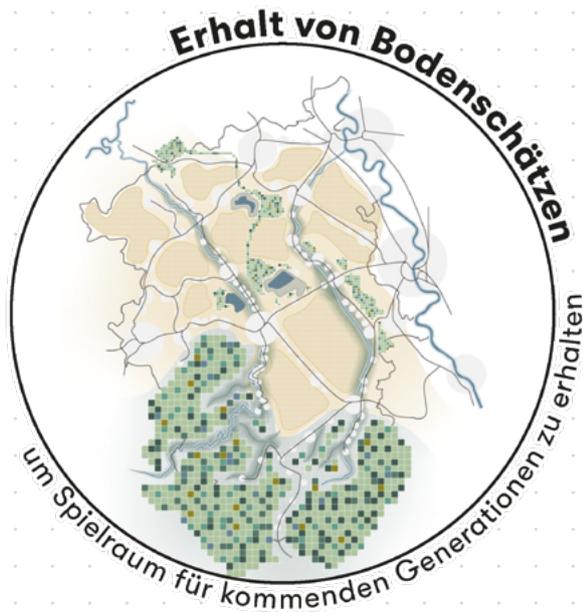
Ein solches Netz kann mit wenigen Infrastrukturerergänzungen im Rheinischen Revier entwickelt werden. Entscheidend ist das Verständnis, dass für einen Raum wie das Rheinische Revier ein aufeinander abgestimmtes Netz viel wichtiger ist als isolierte neue Linien, die einzeln betrachtet werden.

**Warum nicht das Auto?**

Das Rheinische Revier ist eine Auto-Region. Die disperse Siedlungsstruktur, ein überdurchschnittlich gut ausgebautes Autobahn- und Bundesstraßennetz sowie die Vorteile des MIV, sich im Straßennetz frei bewegen zu können, haben diesen Zustand über Jahrzehnte zementiert. Was in den ländlichen Teilen des Reviers für ein mobiles Leben unabdingbar scheint, sorgt aber an den Schnittpunkten der Verkehrsströme und insbesondere in der Nähe der großen Metropolen für unlösbare Probleme. Ein weiterer Ausbau der Straßeninfrastruktur ist sowohl aus verkehrsplanerischen, klimatischen sowie siedlungsstrukturellen Gesichtspunkten nicht mehr zuführend, denn die Städte werden mehr Verkehr nicht mehr aufnehmen können und der MIV wird – ob elektrisch, selbstfahrend oder beides – in der Summe immer mehr Energie und Raum verbrauchen als der ÖPNV.



- ▶ Ausbau des ÖPNV nicht in Einzellinien, sondern als Netz
- ▶ Multimodale Verknüpfung der Verkehrsträger
- ▶ Revier S-Bahn 2.0 – als abgestimmtes und am Schienenverkehr ausgerichtetes ÖPNV-Angebot für das gesamte Revier



- ▶ Schutz des im Status Quo nicht bebauten, wenig zerschnittenen und wertvollen Bodens
- ▶ Vielfältige Formen ökologisch wertvoller Naturlandschaften
- ▶ Mehrfachnutzung der Flächen fördern



## Die Bodenschätze des Rheinischen Reviers erhalten und nutzen

Der Förderung der Kohle hat über Jahrzehnte vom Blick auf weitere wichtige Bodenschätze des Rheinischen Reviers abgelenkt – auch weil diese im aktuellen Verständnis von Wertschöpfung und Wirtschaft unter dem Radar fliegen.

Der Wichtigste dieser Bodenschätze ist der Boden selbst. Ausgestattet mit den besten Böden Deutschlands ist das Rheinische Revier eine der Kornkammern der Bundesrepublik. Es ist aber nicht nur die Bodengüte, sondern auch die großen, noch wenig zerschnittenen Flächen der Börden, die diesen Schatz so besonders machen. Will man ihn für die Zukunft erhalten, muss das Ackerland als gleichwertige Nutzung und nicht als potenzielles Bauerwartungsland behandelt werden. Auch muss der Wert der landwirtschaftlichen Nutzung und ebenso der landschaftlichen Nutzung angesichts der Endlichkeit dieser Ressourcen neu eingeschätzt und beziffert werden.

Auch die Wälder und Flusstäler der Eifel stellen einen Bodenschatz dar, den es zu hegen und zu nutzen gilt. Als Wasser- und CO<sub>2</sub>-Speicher sowie als Rohstoff- und Energieproduzenten werden diese Räume in Zukunft wichtiger werden. Dabei geht es nicht nur um die Nutzung dieser Schätze, sondern auch um die Koexistenz von Natur und Zivilisation. Der letzte Sommer 2022 hat mit schrecklichen Folgen gezeigt, dass nicht alle Elemente dieser Landschaft kontrollier- und beherrschbar sind – vor allem dann nicht, wenn sich Extremereignisse häufen werden. Doch diese Räume sind nicht nur als Nutzungen zu verstehen. Die vielfältigen und zusammenhängenden Landschaftsräume stellen auch ein hohes Gut für Erholung und sanften Tourismus dar, der für viele Menschen im Revier und aus den umliegenden Metropolen bereits heute wichtig ist und immer wichtiger werden könnte. Um die Landschaft auch als Element der Erholung und der Gesundheit nutzen zu können, ist es notwendig, Landwirtschaft und Waldflächen für Erholungsnutzungen zu öffnen und auch so zu gestalten.

Nicht zuletzt bergen die alten und neuen Bodenschätze des Reviers noch einen weiteren Schatz: Die Biodiversität. Die Förderung vielfältiger Formen ökologisch wertvoller Natur- und Landschaftsräume ist kein Selbstzweck, sondern möglicherweise eine überlebenswichtige Versicherung der Menschheit. Aber auch sie benötigt Fläche und Schutz, der mehr als weniger werden muss. Wer weiß ... vielleicht steht der Name «Rheinisches Revier» zukünftig für die Heimat seltenster Tier- und Pflanzenarten.

## Eine polyzentrale und differenzierte Siedlungs-entwicklung einführen

Die Mobilitätswende, die Sicherung der Bodenschätze sowie die Schaffung von attraktiven Wirtschaftsstandorten der Zukunft sind drei wichtige Argumente dafür, die Siedlungsentwicklung nach innen in das Rheinische Revier ernst zu nehmen und die Trendumkehr des heute praktizierten Flächenwachstums zu schaffen. Aber dies ist noch nicht genug. Als überwiegend ländliche Region steht das Rheinische Revier vor der Aufgabe, seine Identitäten und Angebote zu stärken, wenn es zukünftig als eigenständige Region neben den großen Metropolen bestehen will. Die Identität des Reviers kann auch durch Solidaritäts- und Zusammenarbeitsformen signifikant gestärkt werden! Um dies zu erreichen, ist die polyzentrale Struktur der Region zu unterstützen und mit dem prognostizierten Wachstum eine differenzierte Siedlungsentwicklung zu fördern. Diese besteht für uns aus fünf Siedlungstypen mit eigenständigen Profilen:

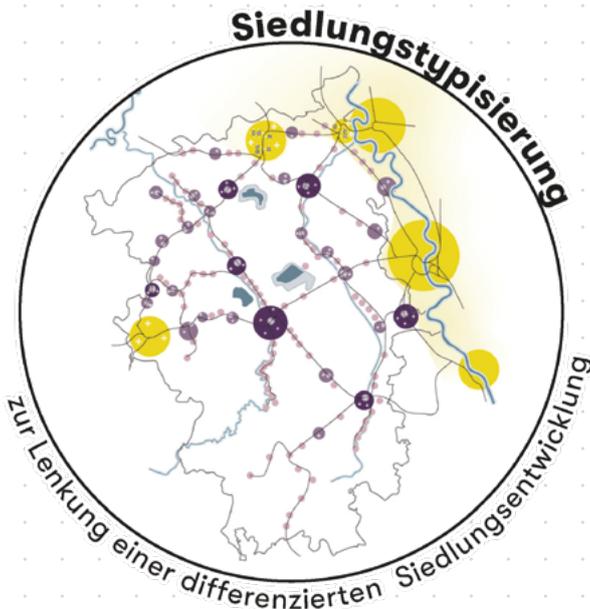
Die **Metrokerne** (Köln, Düsseldorf, Aachen, Mönchengladbach und Neuss) liegen alle am Rand des Rheinischen Reviers. Sie spielen jedoch für die Region eine bedeutsame Rolle, da nur sie großstädtische Funktionen und Nutzungen, überregionale Verkehrsverbindungen anbieten können und über urbane und durchmischte Quartiere verfügen. Während Köln, Düsseldorf und Aachen prosperieren und daher auch viel Verkehr aus dem Rheinischen Revier anziehen, fehlen Mönchengladbach und Neuss aufgrund ihrer wirtschaftlichen Entwicklung viele Qualitäten und Angebote, die sie eigentlich übernehmen könnten. Eine Aufwertung und Weiterentwicklung dieser Städte erhöht die Verfügbarkeit urbaner Angebote in der Region und sorgt für eine Entlastung der Rheinschiene, die dringend notwendig ist.

Die **Revieranker** (wie Düren, Grevenbroich, Euskirchen oder auch Jülich) sind die größten Städte im Revier selbst. Sie haben allesamt eine lange Historie, bilden wichtige regionale Verkehrsdrehscheiben und verfügen prinzipiell über urbane Funktionen, Nutzungen und Qualitäten. Ihre Entwicklung stand in den letzten Jahrzehnten im Zeichen des Strukturwandels und im Schatten der metropolitanen Kerne und ihrer Agglomerationen. Dennoch spielen sie für eine nachhaltige und lebenswerte Entwicklung des Rheinischen Reviers eine herausragende Rolle. Durch die Stärkung des ÖPNV-Netzes besteht die Chance, diese Anker der Region und insbesondere der umliegenden Gemeinden nach vorne zu bringen und ihre Angebote für das Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erleben zu stärken. Um dies zu erreichen, sollen die Dynamik des Einwohnerwachstums genutzt werden, um ihre Attraktivität und Strahlkraft zu fördern.

Die **Revierstädte** sind kleine Städte im Revier, die einerseits in begrenztem Maße urbane Funktionen in ihrem Kern bieten und andererseits durch ihren schnellen Zugang zum Landschaftsraum eine Verschränkung von urbanen und ländlichen Wohnqualitäten ermöglichen. Ihre Lage am Schienennetz macht sie zukünftig zu wichtigen Umsteigeknoten zwischen Bahn, Bus und neuen Mobilitätsangeboten. Diese Funktion ist für ihr Umland mit der Ansiedlung von Bildungs- und Dienstleistungsangeboten zu stärken. Auf diese Weise eignen sie sich im Besonderen für eine maßvolle Innenentwicklung und das Angebot vielfältiger Wohnungstypologien für unterschiedliche Lebensentwürfe.

Die **Rurbanen Ortschaften** bieten meist eher Wohnfunktionen und Einrichtungen des täglichen Bedarfs an. Sie unterscheiden sich meist nicht wesentlich von anderen Gemeinden bis auf ihre Lage am schienengebundenen ÖPNV. Der Zugang zum Mobilitätsnetz in Verbindung mit ihrer engen Verknüpfung zum Landschaftsraum ermöglicht es ihnen, gewisse „rurbane“ Funktionen des Wohnens und Arbeitens zu übernehmen und sich mit passenden städtebaulichen Typologien, insbesondere in ihren Zentren und rund um die Bahnhöfe weiterzuentwickeln. Eine wesentliche Aufgabe dieser Ortschaften besteht auch darin, das Mobilitätszentrum für umliegende Gemeinden und Zugangspunkt für die touristische Nutzung der umliegenden Landschaftsräume zu sein.

Die **Reviergemeinden** bezeichnen die meist kleineren Ortschaften, die entweder in den Land(wirt)schaftsräumen liegen oder nicht gut vom ÖPNV erschlossen sind. Sie sind Identitätsträger der Region und bilden in vielen Fällen traditionelle Strukturen wie das Straßendorf ab. Ihre Lage und Struktur macht sie zu wertvollen Standorten der (landwirtschaftlichen) Produktion, aber auch für bestimmte Lebensentwürfe, die hier die Qualitäten finden, die sie suchen. Diese Standortqualität hängt stark von der Identität der Gemeinden und ihrer häufig typischen Siedlungsstruktur ab. Eine Weiterentwicklung in die Fläche ist zwar nach heutiger Logik eine Perspektive, würde aber diese Identität langfristig beeinträchtigen, so dass diese aktiv geringgehalten werden soll. Eine behutsame Weiterentwicklung mit der Landschaft und in Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden ist daher zu beachten. Alle hier aufgeführten Siedlungstypen sollen zukünftig Entwicklungsmöglichkeiten haben, diese sind aber differenziert zu betrachten, sodass das prognostizierte Wachstum zugunsten der Ausbildung einer polyzentralen Struktur gelenkt werden kann. Für alle Orte gilt gemeinsam, dass die Innenentwicklung und die Entwicklung entlang der vorhandenen und zukünftigen ÖPNV-Haltepunkte als prioritär zu behandeln sind.

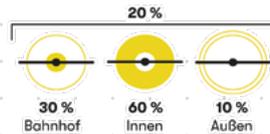


- ▶ Definition von Siedlungstypen mit eigenen Profilen als Basis der Entwicklung entlang des ÖPNV-Netzes
- ▶ Innenentwicklung und Entwicklung der ÖPNV-Haltestellen als Primat
- ▶ Aufwertung der Innenstädte in schwachen MetroKernen

## Metrokern

- ▶ Raumstrukturierende großstädtische Kerne in und um das Revier
- ▶ Großstädtische Funktionen und Nutzungen
- ▶ Ballungsräume des Bevölkerungswachstums und der Arbeitsplätze
- ▶ Stärkung und Aufwertung der Zentren in Metrokernen mit nicht ausgeschöpften innerstädtischen Qualitäten und Funktionen
- ▶ Ausbau der Standortqualitäten und Bereitstellung von vielfältigen Wohnungstypologien

### Verteilung Bevölkerungswachstum



#### Mönchengladbach

- ▶ Stärkung und Aufwertung der beiden Zentren sowie der umliegenden Stadtteile
- ▶ Verbesserung der Taktung des ÖPNV-Netzes

#### Neuss

- ▶ Stärkung von Neuss als eigenständige Stadt

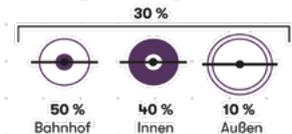
#### Aachen

- ▶ Stärkung der Verbindungen der Euregio Maas-Rhein
- ▶ Schaffung einer S-Bahn Aachen

## RevierAnker

- ▶ Größte Städte im Revier
- ▶ Städtische Funktionen, Nutzungen und Qualitäten
- ▶ bedeutsame Gewerbe- und/oder Industriestandorte
- ▶ Starke und durchmischte Quartiere um die ÖV-Haltestellen
- ▶ Stärkung der Bahnhofsquartiere durch Innenentwicklung mit vielfältigen Nutzungen
- ▶ Optimierung der Umsteigebeziehungen im ÖV-System
- ▶ Ansiedlung neuer Arbeitsplätze in Gehdistanz zu den ÖV-Haltestellen
- ▶ Bereitstellung von vielfältigen Wohnungstypologien
- ▶ Entwicklung von verdichteten Gewerbestandorten

### Verteilung Bevölkerungswachstum



#### Düren

- ▶ Stärkung und Aufwertung des Zentrums und umliegender Stadtteile
- ▶ Entwicklung von flächensparenden verdichteten Gewerbestandorten

#### Jülich

- ▶ Stärkung und Ausbau des Wissensstandortes
- ▶ Umsteigebeziehungen müssen besonders sorgfältig optimiert werden

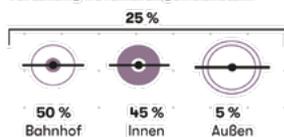
#### Euskirchen

- ▶ Entwicklung und Ausbau eines Mobilitätsquartiers
- ▶ Optimierung der Umsteigebeziehungen und Verbindungen

## RevierStadt

- ▶ Kleinere Städte im Revier
- ▶ Städtische Funktionen in begrenztem Maße im Stadtkern
- ▶ Verknüpfung mit dem Landschaftsraum
- ▶ gefragte Wohnstandorte im Einzugsgebiet der Metropolen
- ▶ Standorte für remote-working
- ▶ Entwicklung und Verschärfung von sowohl ländlichen als auch urbanen Wohnqualitäten
- ▶ Optimierung der Umsteigebeziehungen im ÖV-System und kleinteilige Anbindung an umweltfreundliche shared mobility
- ▶ Bereitstellung von vielfältigen Wohnungstypologien

### Verteilung Bevölkerungswachstum



#### Horrem

- ▶ Entwicklung von Horrem als attraktiven Wohnstandort im Einzugsgebiet von Köln
- ▶ Umsteigebeziehungen müssen besonders sorgfältig optimiert werden

#### Eschweiler

- ▶ Lage an der Achse Köln-Aachen, Taktterhöhung des ÖV
- ▶ Potenzial als Standort für zusätzliche Wohn- sowie Technologie- und Gewerbeentwicklungen

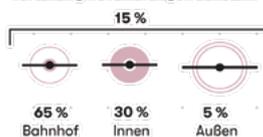
#### Zülpich

- ▶ Lage an der ÖV-Verbindung Euskirchen - Düren
- ▶ Attraktiver Wohnstandort im Voreifelraum mit Potenzial für Naherholung und Tourismus

## RurbaneOrtschaft

- ▶ Ortschaften mit vorrangig Wohnfunktion und untergeordneten Nutzungen des täglichen Bedarfs
- ▶ Standorte für remote-working
- ▶ Orte mit enger Verknüpfung mit dem Landschaftsraum (Einfallstore)
- ▶ Entwicklung und Verschärfung von sowohl ländlichen als auch urbanen Wohnqualitäten
- ▶ Integration neuer Bevölkerungsgruppen in das soziokulturelle Gefüge
- ▶ Bereitstellung von vielfältigen Wohnungstypologien
- ▶ kleinteilige Anbindung an und Förderung von umweltfreundlicher shared mobility
- ▶ Ausbildung als Einfallstore in den Naherholungsraum

### Verteilung Bevölkerungswachstum



#### Buir

- ▶ Lage an der Achse Köln-Aachen, Taktterhöhung des ÖV
- ▶ Attraktiver Wohnstandort südlich von Hambach und dem neuen See mit Potenzialen für Naherholung und Tourismus

#### Kall

- ▶ Lage an der ÖV-Verbindung nach Euskirchen weiter nach Bonn bzw. nach Köln über Horrem - Elektrifizierung der Strecke
- ▶ Attraktiver Wohnstandort in der Eifel mit Potenzialen für Naherholung und Tourismus

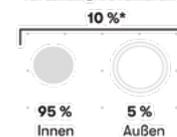
#### Elsdorf

- ▶ Lage im ländlichen Raum mit Bus-Anbindung an Bergheim
- ▶ Wohnstandort am ehemaligen Tagebau Hambach mit Potenzialen für Naherholung

## RevierGemeinde

- ▶ ländliche Ortschaften mit vorrangig Wohnfunktion
- ▶ unterdurchschnittlicher bis kein Anschluss an das ÖPNV-System
- ▶ kein Anschluss an das schienengebundene Reviernetz
- ▶ qualitative Entwicklung vorantreiben
- ▶ quantitative Entwicklung im planungsrechtlich verankerten Bereich: Arrondierung, Verdichtung, Innenentwicklung
- ▶ kleinteilige Anbindung an und Förderung von umweltfreundlicher shared mobility entweder an die nächstgrößere Ortschaft oder aber an das Straßennetz der Metropolen (je nach Lage)
- ▶ Sonderfall Eifel: Flächen zur Förderung von touristischen Nutzungen dürfen zusätzlich ausgewiesen werden

### Verteilung Bevölkerungswachstum



\* verteilt nach den dezentralen Verwaltungsverbänden

#### Titz

- ▶ Lage im ländlichen Raum zwischen Jülich, Erkelenz und Grevenbroich
- ▶ Schnellbusanbindung an die umliegenden drei RevierAnker
- ▶ Attraktiver Wohnstandort zwischen den künftigen drei Tagebausen

#### Erfstadt

- ▶ Lage im Agglomerationsraum von Köln mit ÖV-Anbindung im Ortsteil Liblar
- ▶ Attraktiver Wohnstandort an der Erft mit Potenzialen für Naherholung und Tourismus im Bereich Ville - Erft
- ▶ Maßnahmen zum Flut- und Hochwasserschutz und zur Renaturierung in der Flussaue der Erft

(Orte, die im Einflussbereich der Metropolen Köln und Düsseldorf liegen und die damit einer eigenen Dynamik und Anbindung unterliegen werden hier nicht betrachtet)

# Vielfältige Produktionslandschaften fördern

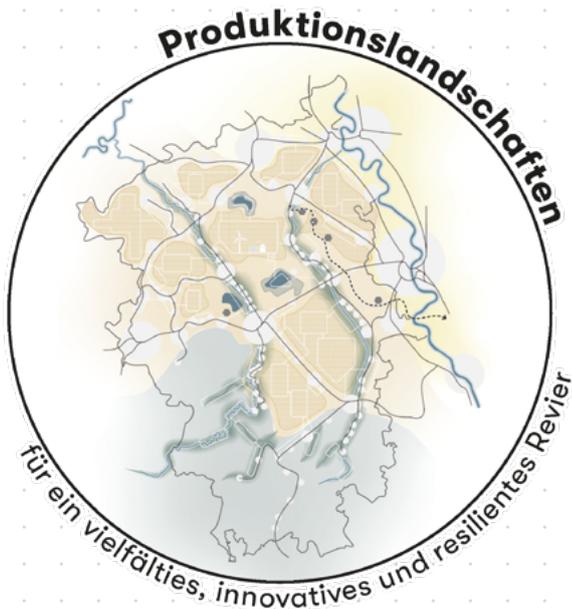
Der Strukturwandel im Rheinischen Revier ist am stärksten in der Produktion zu spüren. Der dominante Energieversorger und das Rückgrat der bisher ansässigen energieintensiven Industrie verschwindet. Mit dem Wegfall des Kohlestroms muss die Region neu denken, was die Ansiedlung von Arbeitsplätzen anbelangt. Doch das Rheinische Revier besitzt schon heute eine gute Ausgangsposition für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze. Die verschiedenen Hochschulstandorte und Innovationszentren sind der Grundstein für eine prosperierende Entwicklung. Diese führt über die Vielfalt an Produktions- und Arbeitsstandorten. Gerade die zentralen Lagen in den Städten und größeren Gemeinden werden dabei immer wichtiger. Diese gibt es heute noch zu wenig, aber in ihrer Entwicklung liegt die Chance, neue und wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze ansiedeln zu können. Neben der Entwicklung der Kraftwerkstandorte, die ein herausragendes Entwicklungspotenzial darstellen, wird auch die Landschaft als Produktionsort von Lebensmitteln und Energie in den Vordergrund treten. Folgende Elemente der Produktionslandschaften sind für uns von Bedeutung:

→ Innerhalb der verschiedenen Siedlungstypen sollen Mobilitätsquartiere entwickelt werden. Diese liegen um die ÖPNV-Haltestellen und sollen Standorte für Betriebe mit hoher Arbeitsplatzdichte und besonderen Anforderungen an ein urbanes Umfeld werden. Mit der Entwicklung dieser Quartiere werden Wirtschaftsstandorte geschaffen, über die das Rheinische Revier bisher kaum verfügt und die aufgrund der Flächenknappheit in den Metropolen vermehrt nachgefragt werden. Ebenso leisten diese Quartiere auch einen zentralen Beitrag für attraktive Zentren in den Städten und Gemeinden und sie unterstützen die Nutzung des ÖPNV.

→ Die ehemaligen Kraftwerksstandorte sind ein Joker, über den nur wenige Regionen verfügen. In der Nähe der leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen gelegen, bieten sie die Möglichkeit, große zusammenhängende Flächen neu zu entwickeln. Diese Chance darf sich das Rheinische Revier nicht entgehen lassen - auch nicht, indem die Flächen vorschnell mit Funktionen gefüllt werden bevor nicht klar ist, was damit passieren könnte und soll.

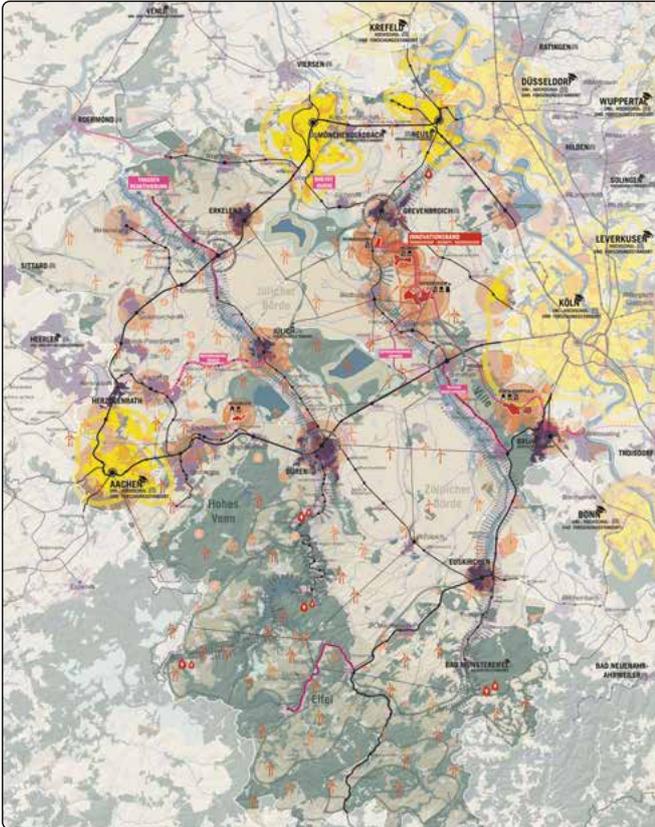
→ Die Landwirtschaft ist ein bedeutender Faktor im Rheinischen Revier und ein Bodenschatz, den es zu bewahren und zu nutzen gilt. Das Rheinische Revier ist bereits ein bedeutsamer Standort für die Nahrungsmittelproduktion und könnte diese Funktion noch ausbauen. Auch hier sind die Forschungseinrichtungen wie in Jülich zu nutzen, um die Produktionsmethoden auf ein innovatives und nachhaltiges Niveau zu heben.

→ Die Landschaft wird noch mehr als heute zum Produktionsstandort für Energie: Um die Versorgungssicherheit des Rheinischen Reviers zu gewährleisten und den Klimawandel zu bremsen, muss die Versorgung durch regenerativen Energien erfolgen, eine Strategie, die Ende Februar 2022 eine ganz neue Dimension gewonnen hat. Dabei wird es nicht nur um den Ausbau der Windenergie gehen. Insbesondere in der Solarenergie gibt es interessante Möglichkeiten der Kombination zwischen Landwirtschaft und Stromerzeugung, die es (auch aufgrund heißerer Sommer) zu nutzen gilt



- ▶ Landwirtschaft als Produktionslandschaft 
- ▶ Regionale Energieproduktions- und Austauschgemeinschaften 
- ▶ Wenige zentralisierte größere Energieproduzenten in größeren Städten 
- ▶ Entwicklung von Mobilitätsquartieren um ÖPNV-Haltestellen mit hoher Arbeitsplatzdichte 
- ▶ Entwicklung ehemalige Kraftwerkstandorte basierend auf ÖPNV-Anschluss & Gütertransport 
- ▶ RWE Trasse als Güterumfahrung Köln 

# Eine differenzierte Entwicklungsstrategie



Der Strukturplan 2050+ zeigt auf, wie das Rheinische Revier 2050 aussehen könnte. Er konkretisiert das Raumbild und vereint die einzelnen Strategien auf einem Plan. Dabei wird auch ersichtlich, wo welche Funktion des Raums Vorrang hat oder wo sich mehrere Funktionen, Aufgaben oder auch Potenziale überlagern.

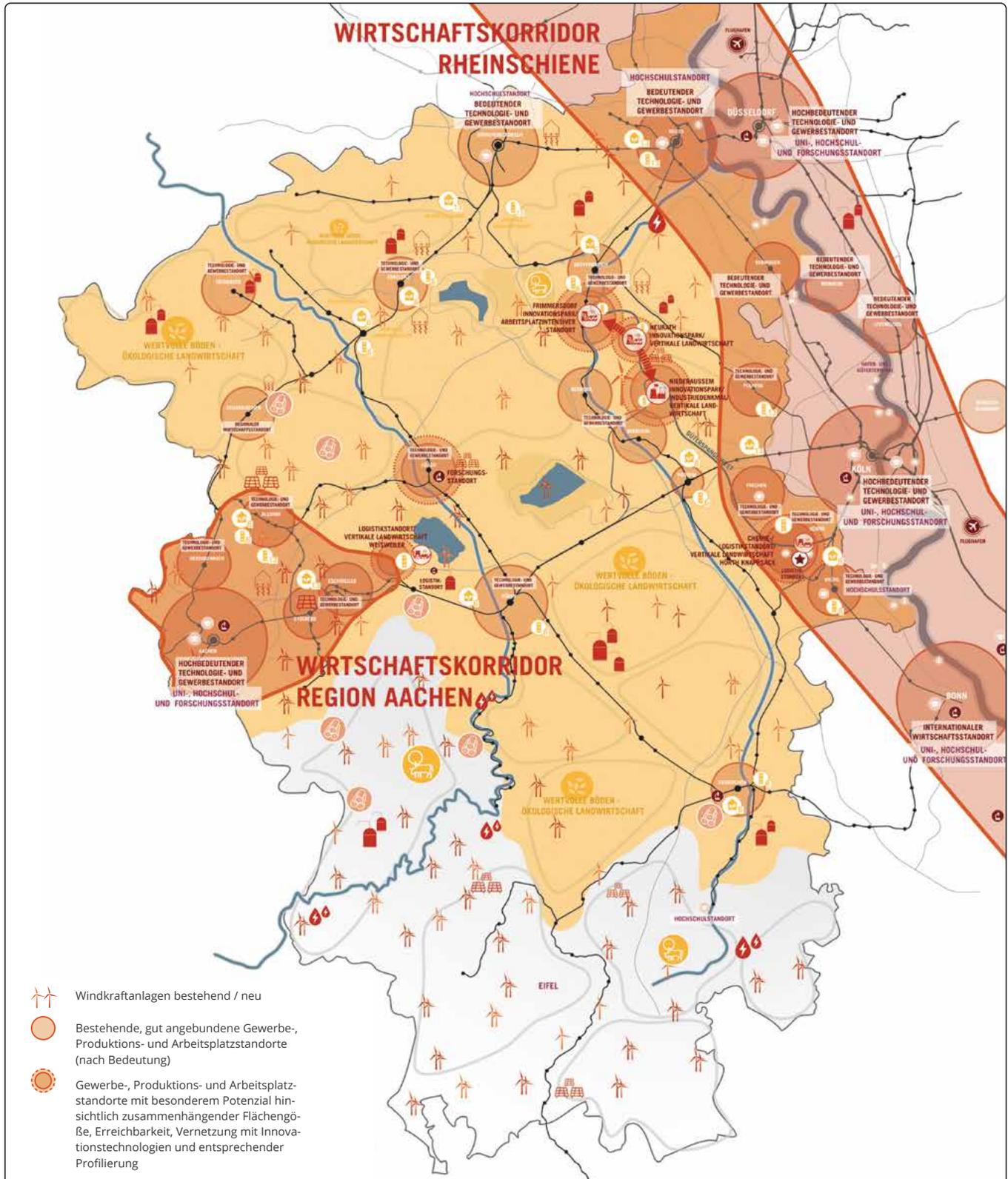
Die einzelnen sektoralen Strategien wurden nicht in einzelne Themen aufgegliedert, sondern in **vier Raumsystemen** zusammengefasst, die aus unserer Sicht gemeinsam betrachtet werden sollten.

Sie stellen einzelne Inhalte des Raumbilds und des Strukturplans mit den dazugehörigen Prinzipien heraus und zeigen auf, mit welche möglichen Maßnahmen die von uns vorgeschlagenen Strategien umgesetzt werden könnten. Sie bestehen nicht aus einzelnen Themen, sondern aus den thematisch verwandten Raumsystemen:

- **Produktion**
- **Existenz**
- **Distribution**
- **Kontemplation**

# Produktion

Das Raumsystem „Produktion“ zeigt auf, wo Technologie- und Gewerbestandorte angesiedelt, Bildung und Forschung gefördert werden sollen, und welche Optionen für die Weiterentwicklung der heutigen Kraftwerksstandorte, die Potenziale der Energieversorgung und der zukünftigen Landwirtschaft und Bodennutzung im Rheinischen Revier bestehen – und damit auch, wo zukünftige Arbeitsplätzen im Rheinischen Revier entstehen sollen.



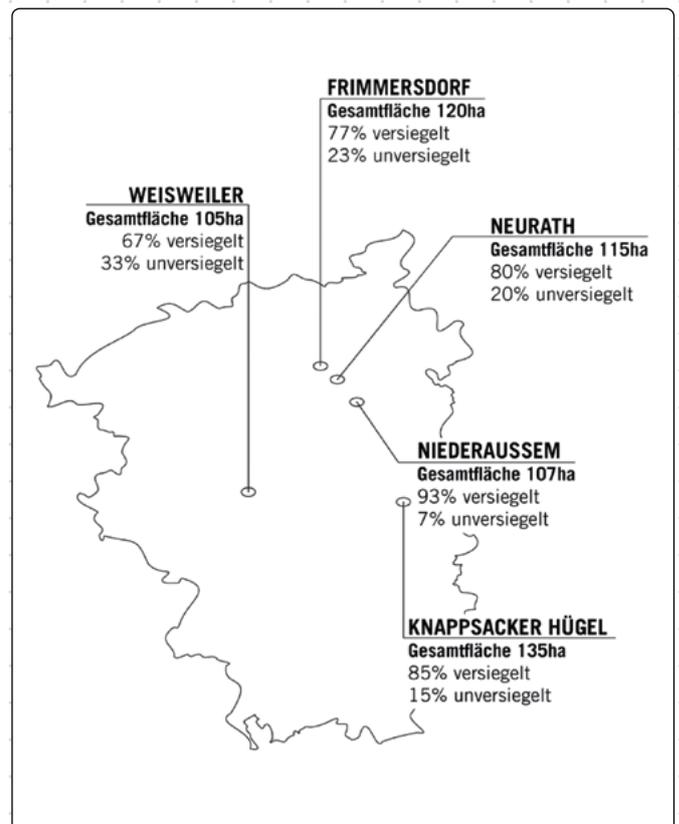
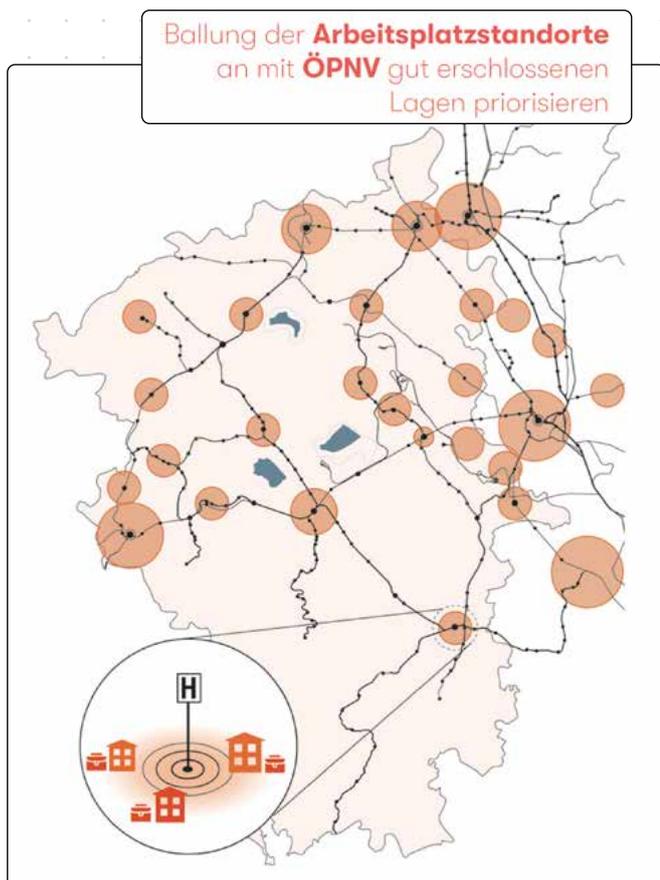
## Konzentration der Arbeitsplatzstandorte an gut erschlossenen Lagen

Die Stärkung und Förderung von Technologie- und Gewerbestandorten sollen auf der vorhandenen Siedlungsstruktur aufbauen. So sollen insbesondere die Standorte gefördert und ausgebaut werden, die schon heute über eine genügende Infrastruktur verfügen und auch eine gewisse Größe haben. Wichtig für die zukünftige Weiterentwicklung ist insbesondere ein guter ÖPNV-Anschluss, sodass die Standorte und Arbeitsplätze optimal erreichbar sind. Dementsprechend sehen wir Schwerpunkte in den Agglomerationsräumen entlang der Rheinschiene von Köln und Düsseldorf mit Neuss, Dormagen, Pulheim, Frechen, Hürth und Brühl und im Raum Aachen mit Herzogenrath, Alsdorf, Stolberg und Eschweiler. Hinzu kommen Mönchengladbach, Erkelenz, Jülich und Düren sowie Grevenbroich, Bedburg, Bergheim, Horrem/Kerpen und Euskirchen, die aufgrund ihrer Erreichbarkeit und Lage sowie Größe und Bedeutung im Revier prädestiniert sind für die Weiterentwicklung als Technologie- und Gewerbestandorte. Insbesondere bei Jülich mit seinem Forschungszentrum, aber auch an den weiteren Bildungs- und Forschungsstandorten sind Synergien mit der Wirtschaft zu fördern. Neue Logistikstandorte können vor allem dort entwickelt werden, wo Flächen bereits versiegelt sind und eine direkte Anbindung an das Autobahnnetz und das Bahnnetz gegeben ist: am Standort Weisweiler und in Hürth-Knapsack.

## Nachnutzung der heutigen Kraftwerkstandorte für Arbeitsplätze in Zukunftstechnologien.

Die heutigen Kraftwerksstandorte haben als bereits versiegelte und ausgewiesene Flächen von nahezu 600 ha eine zentrale Bedeutung für die Weiterentwicklung der Region, da sie die Ansiedelung neuer Technologien und Industrien mit großem Flächenbedarf erst ermöglichen. Die Kraftwerksstandorte sollten als interkommunale Gewerbe- und Industrieflächen entwickelt werden, die es umliegenden Kommunen ermöglichen, die Rekultivierungsflächen frei von finanziellem Druck auch landschaftlich nachzunutzen, und die gut erschlossenen und ausgewiesenen Flächen gemeinsam mit gebündelten Kräften als Standorte für Zukunftstechnologien heranzuziehen. Die Kraftwerkstandorte im Revier weisen jeweils eine Fläche von über 100 ha auf, die überwiegend zu zwei Drittel versiegelt und erschlossen ist. Abhängig vom Ort ergeben sich unterschiedliche Nachnutzungen, die vom arbeitsplatzintensiven Standort an der Schiene über flächenintensive Weiterentwicklungen bis hin zu kulturellen Standorten reichen. Ebenso bieten sich Mischungen dieser Nachnutzungen an, um Vorteile der Standorte vollends zu nutzen.

Siehe auch "Vertiefung: Kraftwerkstandorte" auf Seite 121 f.



## Venture Capital

### Flächen oder Arbeitsplätze?

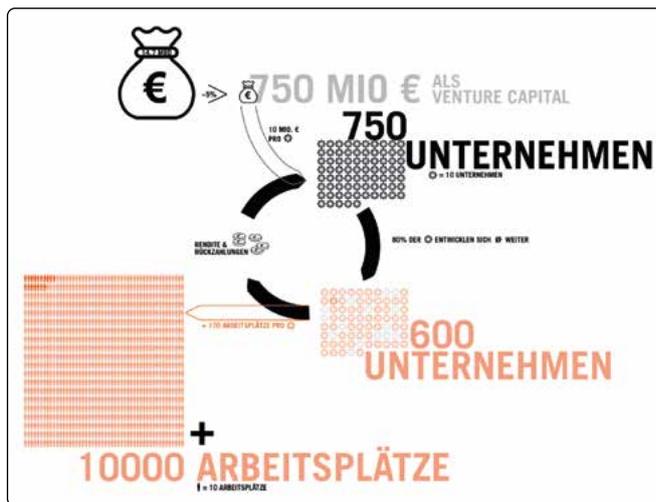
Der anhaltenden Diskussion um die Ausweisung von Flächen für die wirtschaftliche Entwicklung möchten wir aus einer anderen Perspektive begegnen, denn Flächen zahlen keine Steuern und die Strategie, Betriebe durch günstige Landpreise anzulocken, funktioniert erstens häufig nur für Branchen mit niedriger Wertschöpfung, und auch nur so lange, bis anderswo billigere Flächen zur Verfügung stehen. Wie wäre es, wenn das Rheinische Revier einen Teil der zur Verfügung stehenden Mittel als Venture Capital (Risikokapital) in die Hand nimmt, um aktive Arbeitsplätze in der Region zu fördern?

Venture Capital (VC) ist ein Motor für die wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Es ist besonders wirksam bei Unternehmen, die ihre Geschäftsidee und Produkte auf den Markt bringen und skalieren wollen. NRW hat im Vergleich zu anderen Teilen Deutschlands einen besonderen Nachholbedarf. Gegründet wird in erster Linie in München, Berlin oder Hamburg. Allerdings hat das Rheinische Revier gute Voraussetzungen, Venture Capital als Strategie einzusetzen.

Das Rheinische Revier hat mit der RWTH Aachen und den Forschungseinrichtungen der Region einen Standortvorteil, der besser genutzt werden könnte. 5 % aller Gründer und Gründerinnen in Deutschland haben an der RWTH Aachen studiert – es wird Zeit, diese mit attraktiven Bedingungen möglichst im Rheinischen Revier zu halten.

Ausbaufähige Zukunftsbranchen passen zur Gesamtstrategie des Rheinischen Reviers. Bei den Gründungen haben Landwirtschaftstechnologien, Klimatechnik sowie Energieproduktion und -speicherung große Potenziale. Viele Gründerinnen und Gründer- insbesondere „grüne Startups“ - wünschen sich mehr VC-Fonds der öffentlichen Hand. Nehmen wir einmal an 5 % der Fördermittel für das Rheinische Revier würden als Fonds für Venture Capital (Risikokapital) genutzt: Welche Impulse und wie viele Arbeitsplätze könnten entstehen?

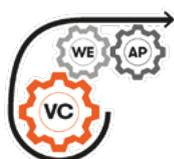
Ein Start-up beschäftigt in Deutschland im Durchschnitt 17,6 Personen und plant 8,7 Neueinstellungen<sup>1</sup>. (Quellen: / Green



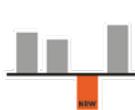
Startups Monitor 2021 / KfW 2020) Nehmen wir 5 % der Förder-summe des Rheinischen Reviers (~750 Mio. Euro) und investieren es zu je 1 Mio. Euro VC in 750 gegründete Unternehmen. Wenn sich nur 80 % dieser Unternehmen (~600) durchschnittlich entwickeln (17,6 Personen), mündet dies in gut 10.000 Arbeitsplätzen. Setzen sie die durchschnittlichen Neueinstellungen um, sind es sogar gut 15.000 Arbeitsplätze. Das Geld wäre dann nicht ausgegeben, sondern das VC wird von den Unternehmen zurückgezahlt und könnte erneut als VC eingesetzt werden.

**Wie könnte sich das im Rheinischen Revier räumlich auswirken?** Die Kraftwerksgelände könnten für die Bündelung von innovativen Start-ups und wachsenden mittelständischen Unternehmen mit thematischen Schwerpunkten genutzt werden. Zum Beispiel zum Schwerpunkt „Landwirtschaft“ mit Vertical Farming, Forschungseinrichtungen zu klimatischer Anpassung von Pflanzen etc. – auch das Forschungszentrum Jülich ist daher als Standort in Betracht zu ziehen. Die Mobilitätsquartiere bieten ideale Standorte für Start-ups mit geringerem Platzbedarf aber hoher Mobilität und Ansprüchen an ihre Umgebung. In Vierkanthöfen könnten wissenschaftliche Einrichtungen und Start-ups in der Region eigene „Innovations-Hubs“ bilden und so die sich entwickelnde Wirtschaftskraft auch in eher gemeindliche Strukturen der Region tragen. Zum Beispiel zu den Themen „regenerative Energien“ oder „gesundheitliche Versorgung“.

<sup>1</sup> Deutscher Startup Monitor 2021 / EY Startup Monitor 2021



▶ Venture Capital kann ein Motor für die wirtschaftliche Entwicklung und Schaffung von Arbeitsplätzen sein.



▶ NRW hat insgesamt einen Nachholbedarf.



▶ Das Rheinische Revier hat mit der RWTH Aachen und den Forschungseinrichtungen der Region einen nutzbaren Standortvorteil.



▶ IuK-Technologien liegen bei Start-ups vorne. Zukunftsbranchen wie Landwirtschaftstechnologien, Klimatechnik und Energieproduktion und -speicherung haben noch große Potenziale.



▶ Ein Start-up beschäftigt im Durchschnitt 17,6 Personen und plant 8,7 Neueinstellungen.



▶ Start-ups, insbesondere „Grüne Start-ups“, wünschen sich mehr Venture Capital Finanzierung.

## Nachhaltige und Hightech-Land- und Forstwirtschaft

Die Nahrungsmittelproduktion muss einerseits gesteigert und andererseits in ihrem CO<sub>2</sub>-Fußabdruck verringert werden. Dies kann mit mehreren Maßnahmen erreicht werden. Die fruchtbaren Böden sind für die Zukunft zu sichern. Um die benötigte Anbaufläche zu erreichen, werden fortschrittliche Gewächshäuser (90% weniger Platzbedarf) und vertikale Farmen (95% weniger Platzbedarf) an geeigneten Orten eingesetzt. Der Einsatz von vertikalen Farmen und Gewächshäusern hilft nicht nur, die Gesamtmenge zu produzieren, sondern steigert auch die Vielfalt der Nahrungsmittel. Durch Verwendung von Abwärme, Erzeugung von Ökostrom vor Ort und energiesparende Baukonstruktionen der Anlagen kann die Hightech-Landwirtschaft nachhaltig und CO<sub>2</sub>-neutral sein. Mit ihrem großen Flächenpotential bieten insbesondere stillgelegte Kraftwerke oder industrielle Brachen die einmalige Chance, die Nahrungsmittelproduktionen in vertikalen Farmen an diesen Standorten anzusiedeln. Zusätzlich ist es wichtig, den industriellen, monokulturellen Ackerbau durch Streifen- und CO<sub>2</sub>-Anbaumethoden zu ersetzen und damit die Bodenfruchtbarkeit wiederherzustellen und zu schützen. Um die Region besser auf Perioden von Trockenheit, aber auch auf Starkregenereignisse vorzubereiten, soll die Regenwasserversickerung im bewaldeten Hochland und in den niedriger gelegenen Lössböden verbessert werden. Auf Weiden in der Eifel, die zur Rinderhaltung benutzt werden, sollten Bäume gepflanzt werden, um den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Viehhaltung zu reduzieren. Die dortigen Weideflächen können langfristig in sogenannte Hutewälder umgewandelt werden, die verschiedene Vorteile bieten: Habitat für eine große Zahl gefährdeter Arten, Doppelnutzung als Weide und Wald: Produktion bei gleichzeitiger CO<sub>2</sub>-Speicherung, Wasserspeicherung, und nicht zuletzt attraktiver Erholungsraum.

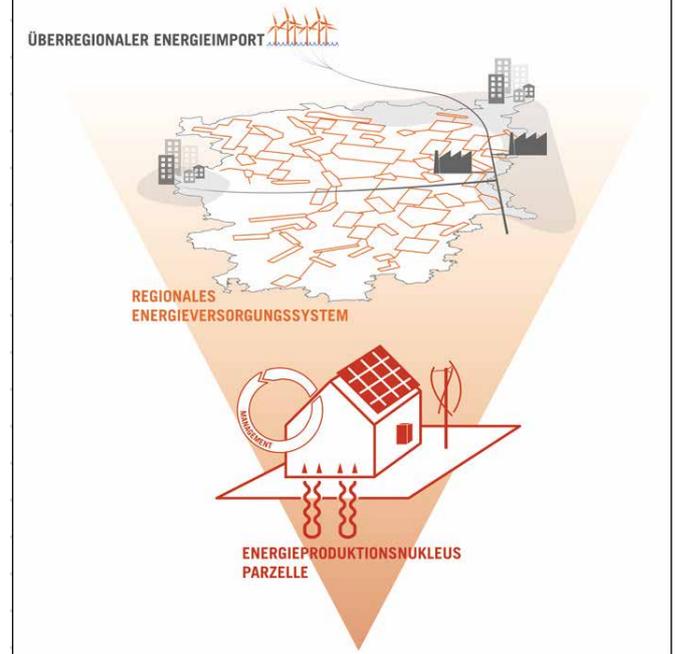
### Nachhaltige Hightech-Land- und Forstwirtschaft fördern



## Diversifizierte Energieproduktion

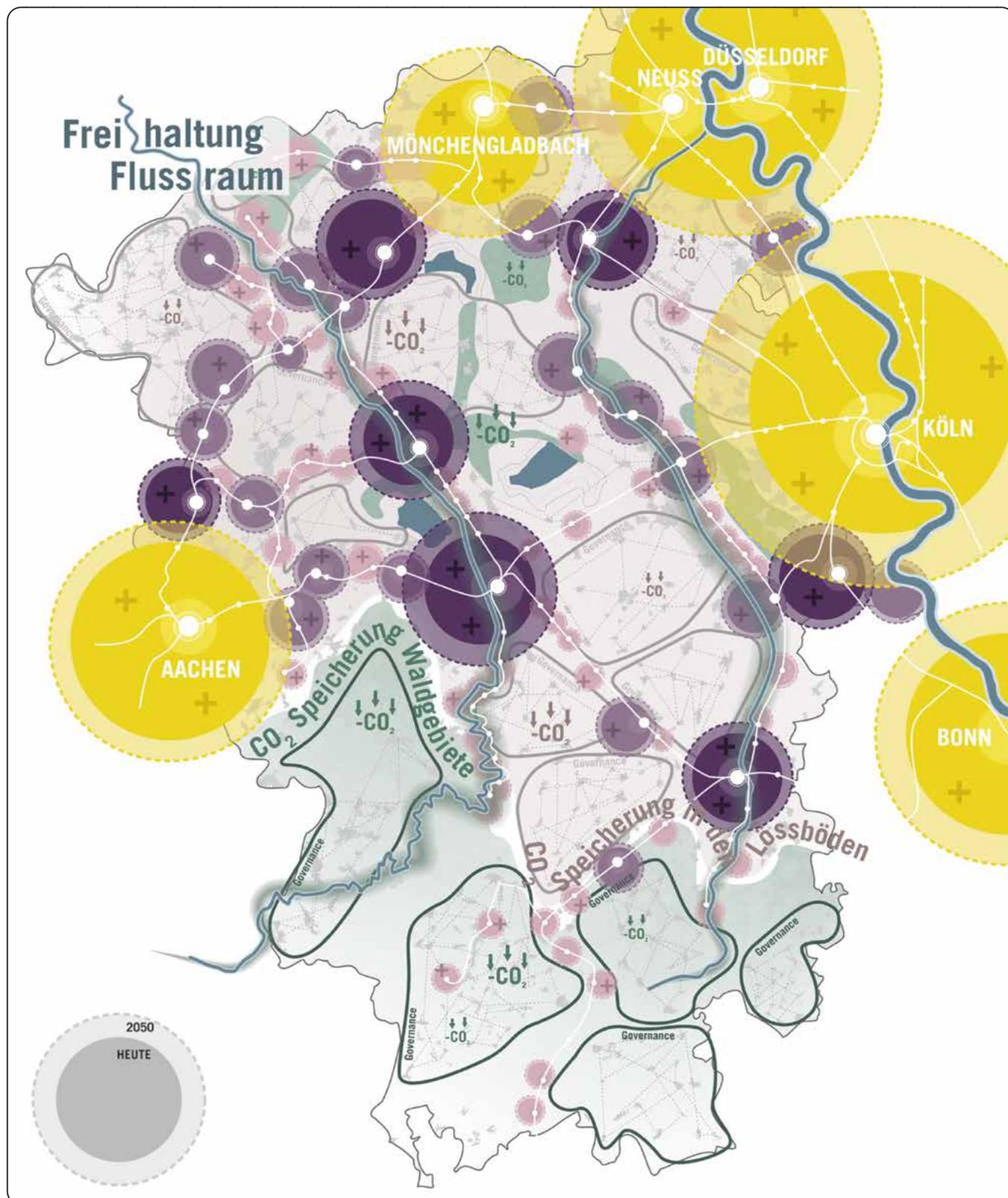
Das Revier strebt die Versorgung durch erneuerbare Energien an. Zur Gewährleistung der Energieversorgung der Region streben wir ein Drei-Ebenen-System an, welches im Kapitel 4 „Einblicke Energielandschaft“ vertieft erläutert wird. Die grundlegende Logik dieses Systems fordert ein durch die unterschiedlichsten Energieträger getragenes diversifiziertes Energieproduktions- und distributionsnetz.

### diversifiziertes Energieproduktions und -distributionssystem entwickeln



# Existenz

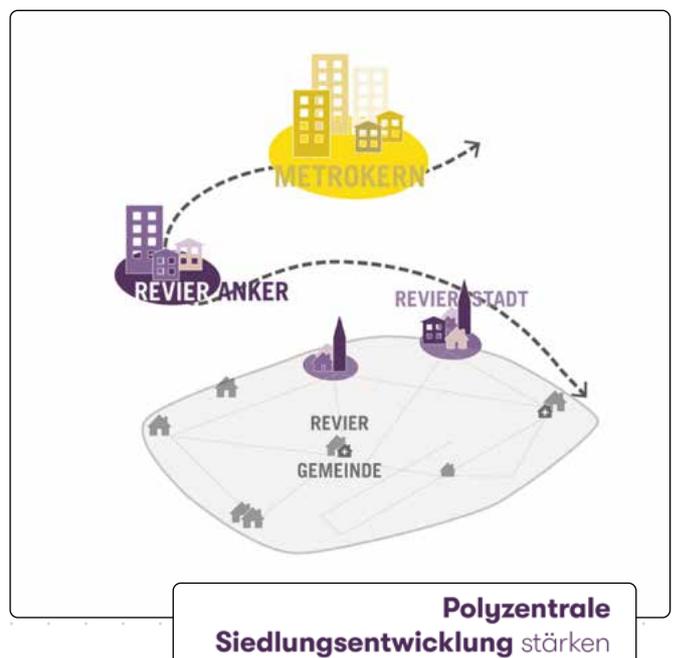
Das Raumsystem Existenz zeigt auf, wo sich Menschen und Ökosysteme zukünftig ansiedeln können, und wie sie voneinander geschützt und miteinander wachsen können. Die Hierarchie der Siedlungsstrukturen ist ein wichtiger Baustein dieses Raumsystems, der schonende Umgang mit Flächen und Böden ein anderer. Die beiden Elemente kommen beispielsweise in den Flusstälern zusammen, wo zusätzliche Maßnahmen für eine zukünftige Koexistenz geschaffen werden müssen.



## Polyzentrale Siedlungsentwicklung entlang des ÖPNV-Netzes

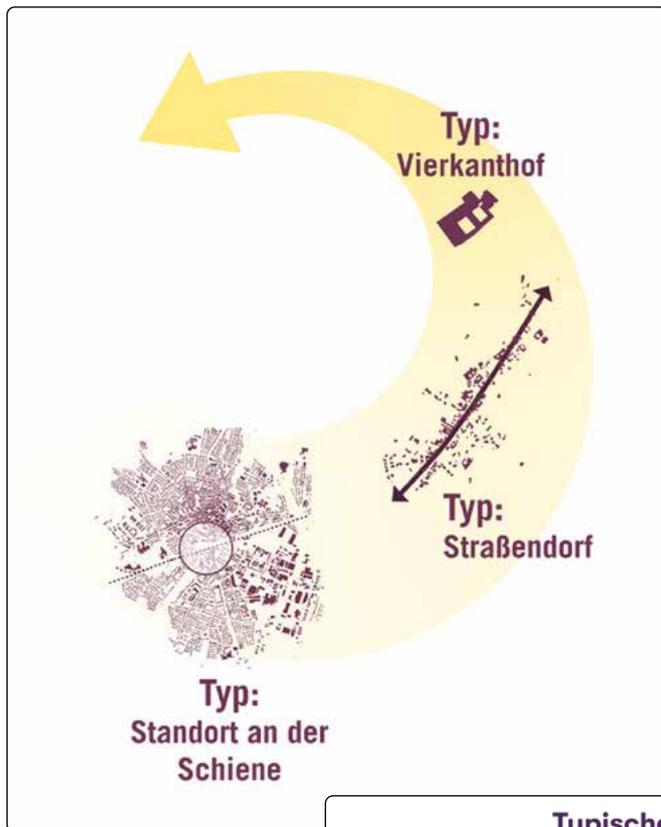
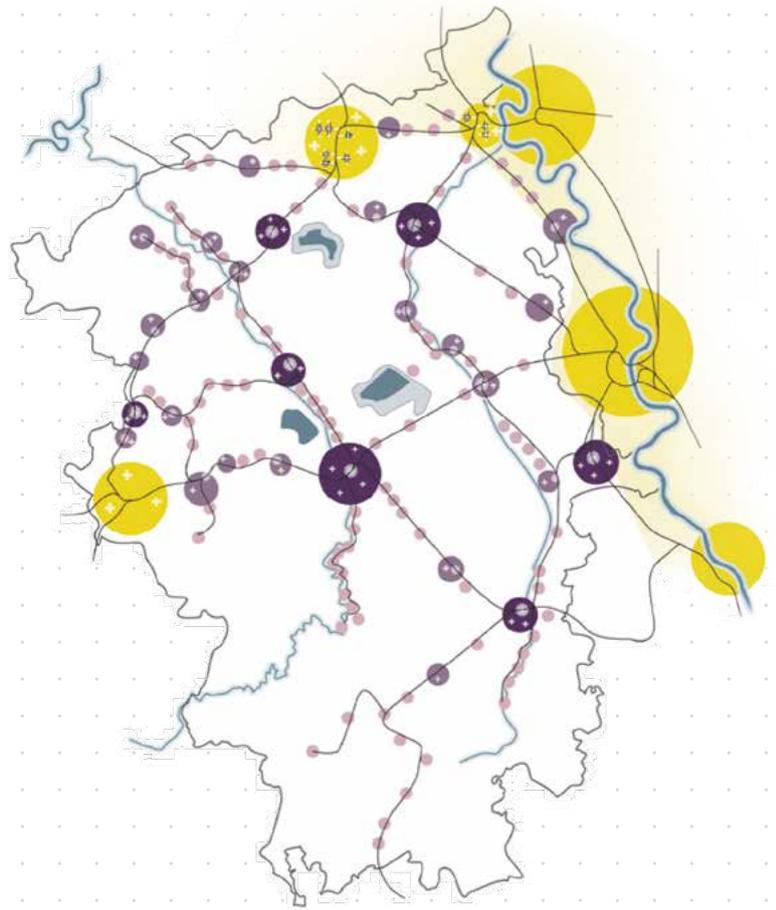
Es gibt unterschiedliche Prognosen, wie genau das Revier und die umliegenden Metropolen bis 2050 wachsen werden. Die prognostizierten Zahlen des BBSR sowie von IT NRW reichen von einem Rückgang von 17.000 bis zu einem Wachstum von 71.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Extrapoliert man diese Zahlen in das Jahr 2050 ergibt sich eine Spannweite von -27.000 bis +100.000. Das Rheinische Revier müsste nach diesen Prognosen Raum für 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner bieten können. Allerdings bezweifeln wir, dass die umliegenden Städte wie Köln das von IT NRW prognostizierte Wachstum nicht bewältigen können. Daher ist damit zu rechnen, dass das Wachstum des Rheinischen Reviers auch deutlich höher ausfallen kann. Dies ist zunächst einmal positiv, da ein Bevölkerungswachstum es der Region ermöglicht, ihre Entwicklung zu gestalten. Doch nicht jedes Wachstum kann zu einer positiven Entwicklung des Rheinischen Reviers führen!

Fest steht: Der ländliche Raum wird stets attraktiver – und ist bezahlbar. Um eine Siedlungsentwicklung zu erreichen, die eine positive Entwicklung der gesamten Region ermöglicht, muss eine gezielte Steuerung des Wachstums in denjenigen Städten und Gemeinden erfolgen, die schon über eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen oder die zukünftig vom Ausbau des ÖPNV-Systems profitieren. Dabei ist die Siedlungsentwicklung nicht nur mit dem Ort an sich, sondern auch mit der physischen Nähe zum Haltepunkt bzw. Bahnhof anzustreben. Denn nur eine gewisse Siedlungs- und Nutzungsdichte ermöglicht eine Vielfalt von Angeboten – sei es im ÖPNV, bei Versorgungseinrichtungen und Einkaufsgelegenheiten oder auch der Kultur. Dieser Entwicklungspfad wird von uns nicht nur als der nachhaltigste Weg angesehen, das Rheinische Revier zu entwickeln, sondern auch als der wirtschaftlich attraktivste.



## Typisierung und Steuerung der Siedlungsentwicklung

Die von uns vorgeschlagene Typisierung der Siedlungsentwicklung erscheint zunächst als eine theoretische Übung. Sie ist aber der Versuch, Kriterien für die Entwicklung einer polyzentrischen Siedlungsstruktur aufzustellen. Ebenso ist sie ein Ansatz, wie die Region das Bevölkerungswachstum nutzen kann, um die Voraussetzungen für eine prosperierende Entwicklung zu schaffen und sich gegenüber den Metropolen Köln und Düsseldorf zu emanzipieren. Gleichzeitig sollen die Siedlungstypen aufzeigen, welche differenzierten Entwicklungsmöglichkeiten jede Kommune im Rheinischen Revier im Rahmen ihrer Lage und Funktion besitzt.



**Typische Siedlungsmorphologien & Gebäudetypologien weiterentwickeln**

Die fünf Siedlungstypen **Metrokerne, RevierAnker, Revier-Städte, Rurbane Ortschaften, und RevierGemeinden** haben ein jeweils eigenes Profil und eigene Aufgabenstellungen. Um zu konkretisieren, was die von uns vorgeschlagene Verteilung des Bevölkerungswachstums konkret bedeuten würde, spielen wir durch, was ein Bevölkerungswachstum von 200.000 Einwohnerinnen und Einwohner bedeuten könnte:

Die **Metrokerne** Aachen, Mönchengladbach und Neuss sind die strukturgebenden Großstädte der Region und die Ballungsräume des Wachstums sowie der Arbeitsplätze. Mit einer konsequenten Innenentwicklung, insbesondere um die Bahnhöfe und in innenstadtnahen Lagen sollen 20% des Wachstums (zwischen rund 12.000 und 15.000 EW pro Kern) hier aufgefangen werden. Dies soll auch dazu genutzt werden, um die Innenstädte in Mönchengladbach und Neuss aufzuwerten und damit den Einwohnerrückgang zu stoppen. Ebenso sind wir der Auffassung, dass die Nachfrage nach innenstadtnahen Lagen in Verbindung mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot zukünftig deutlich steigen könnte, da diese Lagen in umliegenden Großstädten nicht mehr bezahlbar sind.

Die **RevierAnker** als größere Städte im Revier wie Düren oder Grevenbroich, stellen schon heute städtische Funktionen bereit, sind prinzipiell gut an das Schienennetz angebunden oder liegen an strategischen Kreuzungspunkten des Schienennetzes. Um ihre Funktion und Attraktivität stärken zu können und den Modal Split zu verbessern, sollen sie 30% des Einwohnerwachstums aufnehmen können (das entspricht etwa 6.000 – 15.000 EW pro Anker).

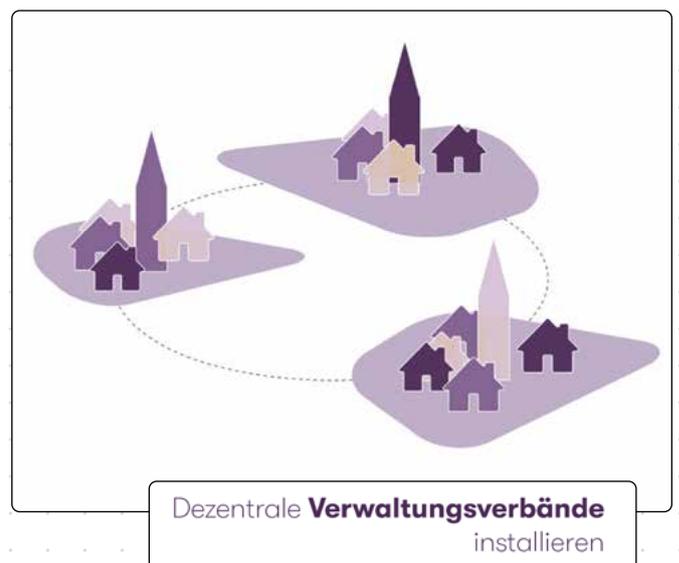
Die **RevierStädte** sollen sich vor allem als attraktive Wohn- und Arbeitsorte mit städtischen Funktionen weiterentwickeln und eine Alternative zu MIV-orientierten Siedlungsformen in umliegenden Ortschaften bilden. Durch gute Anbindung an das ÖPNV-Netz sollten sie in der Lage sein insgesamt 25% des Wachstums aufzufangen (das entspricht zwischen rund 2.000 und 5.000 EW pro Stadt).

Die **Rurbanen Ortschaften** sind als ÖPNV-Halte und Zugänge zu den Landschaftsräumen zu stärken. Das Wachstum pro Ort kann je nach Struktur, Lage und Potenzialen an den Bahnhöfen stark variieren (zwischen etwa 200 und 1000), jedoch ist eine Aufnahme von 15% des Wachstums das Ziel.

Die Städte und Siedlungen sollen entsprechend ihrer Typisierung, aber auch entsprechend ihrer Qualitäten und Potenziale vor Ort weiterentwickelt werden. Je nach Situation sollte das Wachstum etwa in Form von Mobilitätsquartieren rund um Bahnhöfe durch Erneuerung und Verdichtung von Siedlungen der 50er bis 80er Jahre im zentralen Lagen und in Ausnahmefällen durch gut erschlossene Neubaugebiete entwickelt werden.

## Neue Formen der Organisation der ländlichen Entwicklung: Dezentrale Verwaltungsverbände und identitätstragende Siedlungsformen

Im Revier finden sich darüber hinaus zwei Typen von Siedlungen, die nicht am Schienennetz liegen. Dies sind einerseits diejenigen Siedlungen, die sich im Einzugsbereich der Metropolen befinden. Diese werden hier nicht weiter behandelt, da sie jeweils eigenen Entwicklungsdynamiken in der Agglomeration der Metropolen unterliegen. Andererseits sind dies die vielen kleineren Orte im ländlichen Raum – wir nennen sie die RevierGemeinden – als fünften Siedlungstyp. Sie bestehen oftmals aus den reviertypischen Siedlungsformen und spielen damit eine große Rolle für die Identität der Revierbewohner. Aufgrund ihrer Lage und Funktion laufen sie Gefahr, einen weiteren Anstieg des MIV zu begünstigen und wertvolle Böden in Anspruch zu nehmen. Um Ihnen eine nachhaltige Entwicklungsmöglichkeit bieten zu können, sollen auch sie wachsen können, aber anders als bisher. Es wird vorgeschlagen, sie entsprechend ihrer Lage zu sogenannten **dezentralen Verwaltungsverbänden** zu gruppieren, die jeweils eine bestimmte Anzahl Hektar Entwicklungsflächen zugewiesen bekommen. Diese sollen genutzt werden, um die Orte in der Logik ihrer Identität (typischerweise das Straßendorf) so zu entwickeln, damit diese entsprechend ihrer Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr (Bus oder verschiedene Formen der Mikromobilität), der Bereitstellung von Versorgungspunkten wie Lebensmittel des täglichen Bedarfs oder aber auch ärztlicher Versorgung sinnvoll wachsen können. Wo und wie sie die Erweiterungspotenziale einsetzen, müssen sie in einem gemeinsamen Konzept festlegen, dessen Ziel es sein soll, zur Stabilisierung der Orte und zu Stärkung ihrer Identität beizutragen. Insgesamt sollen so 10% (insgesamt 20.000 EW) des Wachstums in die RevierGemeinden fließen. Für die RevierGemeinden in der Eifel gilt dasselbe Prinzip. Jedoch sollen hier die verfügbaren Flächen etwas großzügiger bemessen werden, um die Potenziale einer sanften touristischen Entwicklung ausnutzen zu können. Die Vorschläge für die Steuerung der Siedlungsentwicklung funktionieren nur dann, wenn die Region gemeinschaftlich an der Stärkung ihrer polyzentrischen Struktur arbeitet.



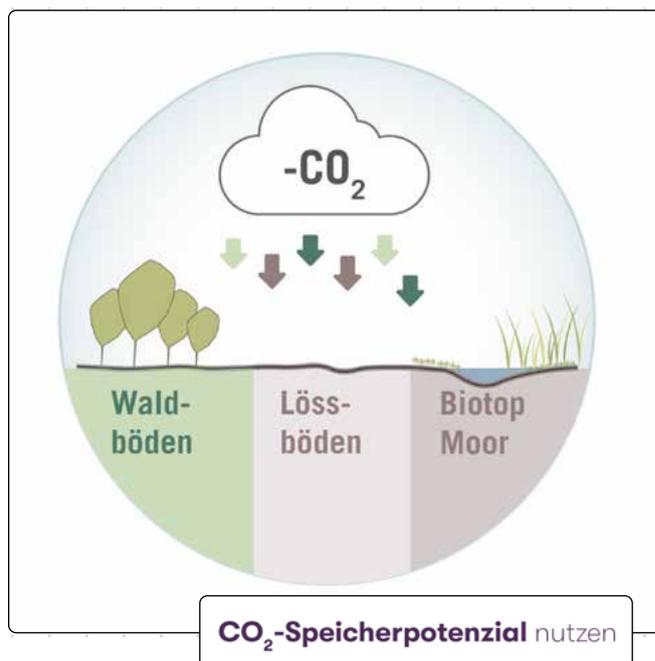
## Hydrologie, Ökosysteme und Resilienz: CO<sub>2</sub>-Speicherung und Habitatvernetzung für Fauna und Flora

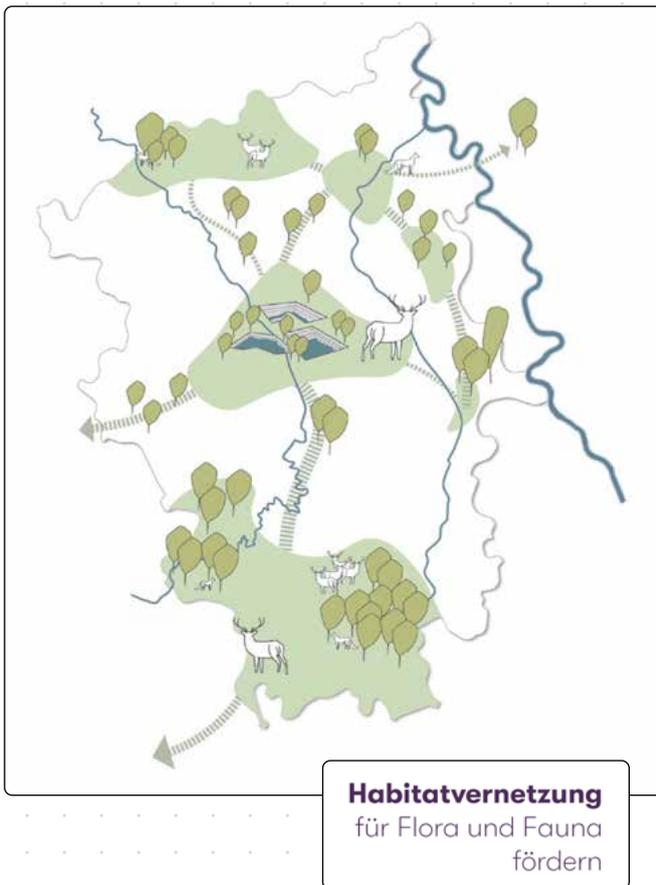
Von der differenzierten Siedlungsentwicklung profitiert das gesamte Revier nicht nur im Sinne der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung. Auf diese Weise werden naturräumliche Gegebenheiten wie Wald-, Landwirtschafts- und Schutzgebiete respektiert, unterstützt und können weiter ausgebaut werden. Dafür sollen sie explizit als nicht bebaubare Gebiete klassifiziert werden. Der Schutz der weitläufigen, vernetzten Gebiete etwa bedeutet einerseits, dass ein signifikanter CO<sub>2</sub>-Anteil in der Landschaft gebunden werden kann. Die Speicherung erfolgt dabei nicht nur in den Waldgebieten der Eifel, sondern ebenfalls in den Lössböden, bestehenden Feuchtgebieten entlang der Flussauen und in neuen Feucht- und Waldgebieten der vormaligen Tagebaue. Ebenso entstehen dadurch auch wertvolle Biotope, die die Biodiversität (deren Verlust noch weit größere Auswirkungen haben könnte als der Klimawandel) im Revier erhalten.

Um die Region besser auf Perioden von Trockenheit, aber auch Starkregenereignissen vorzubereiten, muss der Wasserhaushalt des Rheinischen Reviers unter die Lupe genommen werden. Das südwestliche Hochland der Region hat einen sehr hohen Oberflächenabfluss (450 - 750 mm/Jahr), die tiefer liegenden landwirtschaftlichen Flächen haben einen hohen Oberflächenabfluss (150 - 300 mm/Jahr). Das bedeutet, dass ein großer Teil des Regenwassers direkt in die Flüsse fließt und Fluss abwärts weitergeleitet wird. Auf diese Weise verliert die Region viel wertvolles Wasser. Noch problematischer ist das Zusammenspiel von wenig Raum für die Flüsse und der hohen Regenwasserabflussrate, die bei Starkregenereignissen zu verheerenden Überschwemmungen führt. Hinzu kommt, dass durch Dränleitungen in den größten Flusstälern von Rur und Erft viel Wasser durch kontinuierliche Ableitung und Weiterleitung verloren geht.

Das Wasser muss im bewaldeten Hochland und in den tiefer liegenden landwirtschaftlichen Ebenen aufgefangen und verlangsamt werden, um mehr Möglichkeiten zur Versickerung zu erhalten. Dies erhöht die Speicherkapazität der Böden, was der Landwirtschaft zugutekommt. Ebenso führt es auch dazu, dass Starkregenereignisse besser bewältigt werden können, da das schnelle Ableiten von Wasser in die Flusstäler verlangsamt wird. Ziel ist es, den Hochwasserdruck auf die fließenden Gewässer stark zu reduzieren, die Grundwasserreserven wieder aufzufüllen und ein kleinmaschiges grün-blaues Netzes für mehr Biodiversität und Erholung zu schaffen.

Die Auengebiete um die bestehenden Flüsse sind ein weiteres wichtiges Element der Existenz. Einerseits stellen sie wichtige Freiräume und Biotope dar, andererseits sind sie bei Hochwasser wichtige Wasserspeicher. Der zur Verfügung stehende Raum für das Flusswasser ist im Vergleich zu den natürlichen Auen sehr gering. Den Flussauen ist daher (wieder) genügend





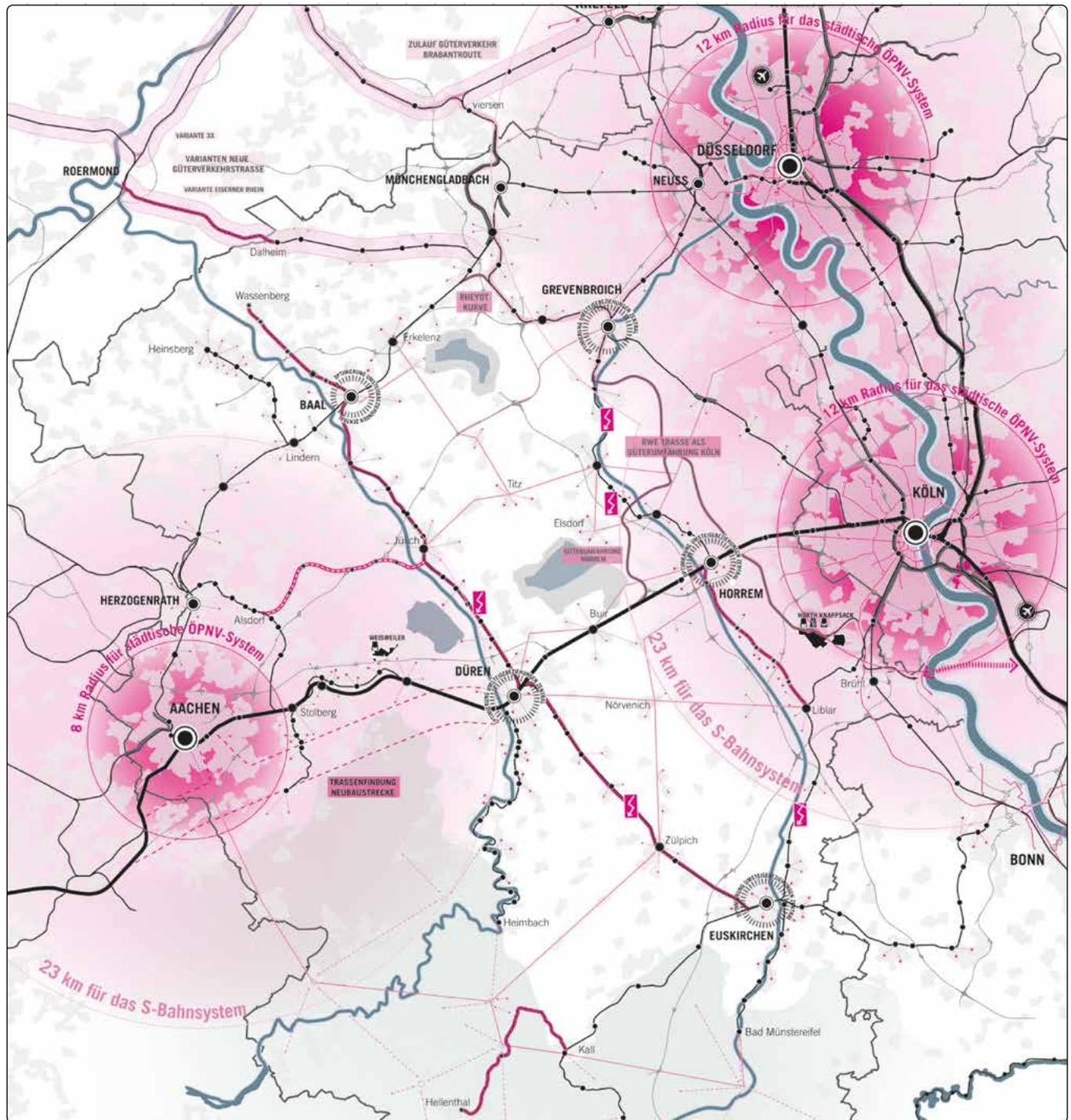
Platz einzuräumen. Insbesondere in den Städten und Gemeinden entlang der Flüsse gilt der Schutz nicht nur dem Naturraum, sondern auch dem Menschen. Hier sind Mittel und Wege zu finden, wie die Bebauung mit dem Fluss interagieren kann. Dafür muss zukünftig eine differenzierte Strategie erarbeitet werden, wo den Flüssen auch im Siedlungsraum mehr Platz eingeräumt werden kann, damit katastrophale Flutereignisse wie im letzten Sommer 2021 in der Zukunft weniger Schaden anrichten können.

Um Wasserknappheit entgegenzuwirken, wird der Boden wieder als Wasserspeicher genutzt und wirkt somit dem entwässernden Effekt des Wassersystems in der Region entgegen. Trockenheit wird sich hauptsächlich auf die Forstwirtschaft der Region auswirken. Die heutigen Wälder sind das Erbe der Geschichte. Der Natur überlassen, würden Laubbäume die deutschen Wälder dominieren. Dass die Wälder heute von Nadelbäumen, Fichten und Kiefern geprägt sind, ist insbesondere eine Folge der ökonomischen Entscheidungen der Vergangenheit. Problematisch für den Wald ist die Geschwindigkeit, mit der sich das Klima ändert.

Die Umstellung auf klimaangepasste Wälder ist eine große Aufgabe für die Region, birgt jedoch auch große Chancen zur Verbesserung des Wassermanagements und der Ökologie. Das bewaldete Hochland kann zu einem Schwamm werden, der bei Starkregenereignissen die Wassermassen aufsaugt und dadurch niedriger liegende besiedelte Gebiete schützt.

# Distribution

Das Raumsystem **Distribution** stellt dar, wie sich Personen und Güter zukünftig im Rheinischen Revier bewegen können und welche Prinzipien dieser Strategie zugrunde liegen, sowie die Maßnahmen, die dafür umgesetzt werden müssen. Dabei stellt das netzartig aufgebaute und in den Knoten abgestimmte Bahninfrastrukturnetz das fundamentale Rückgrat des NetzReviere.



**Schienerverkehr**

- Haltepunkte  
Mit FV
- Mit RE Halt zum Umsteigen
- Mit RE Halt bestehend
- Mit RE Halt neu
- Mit RB/S Halt bestehend
- Mit RB/S Halt neu

**Mischverkehr**

- FV
- RE, RB, S
- Stadtbahn bestehend
- Stadtbahn neu
- reaktiviert
- neu
- Ausbau
- Elektrifizierung

**Güterverkehr**

- nur Güter
- RWE Trasse umgenutzt
- zentrale Zufahrtstrecken bestehend
- zentrale Zufahrtstrecken neu
- Neue Streckenvarianten mit Ergänzungskurven

**Weitere Mobilitätsangebote**

- Zentrale hoch frequentierte Buserbindungen
- Lokales (Ruf-)bussystem Eifel
- Flexible Mobilitätskette zur/von der Bahn. Gute Erreichbarkeit des Bahnhofs zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit lokalen Bussen bei gut abgestimmten Umsteigebeziehungen.

## Der Revier-Takt: Flexible und smarte Mobilitätsketten

Ein zentrales Prinzip des Reviernetzes ist die Stärkung des Netzwerkeffekts der verschiedenen Mobilitätsangebote, anders gesagt die Herstellung eines intern abgestimmten, multimodalen Netzes. Nicht direkte Einzelverbindungen sind das Ziel, sondern schlanke Anschlüsse an den Umsteigeknoten, damit möglichst viele Fahrtbeziehungen schnell und einfach angeboten werden können. Beispielsweise sollen in einem Knoten wie Horrem Verbindungen mit minimalem Zeitverlust in Richtung Grevenbroich, Düren, Liblar und Köln erreicht werden können. Durch diese Verbesserung der Umsteigebeziehungen wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Rheinischen Revier deutlich erhöht.

### Optimiertes und erweitertes Bahninfrastrukturnetz als Fundament des NetzReviere

Ein effizientes Nahverkehrssystem mit angenehmen und schnellen Umsteigebeziehungen ist essenziell für die weitere Gesamtentwicklung im Rheinischen Revier. Das Rückgrat dieses Systems ist die Bahn, deren Entwicklung auf einer einfachen Grundregel beruht: „Zuerst das Angebot, dann die Infrastruktur“. Das bedeutet, dass zuerst ein gewünschtes Angebot erarbeitet wird, welches sich an Kapazitäten und Fahrzeiten orientiert. Basierend darauf wird anschließend die Infrastruktur dimensioniert und ausgebaut. Dazu gehören vor allem auch der Ausbau der Streckenabschnitte, um die Fahrzeit zwischen zentralen Knoten zu verkürzen, sodass Taktknoten etabliert werden können. Dies ist die Basis für effiziente und angenehme Umsteigebeziehungen.

### Ähnlich wie bei den Siedlungstypen unterliegt das Angebot einer hierarchischen Gliederung, welche sich durch die Häufigkeit von Halten seiner Taktung und unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterscheidet – Basis für diese Überlegungen bietet dabei das Konzept des Deutschlandtakts:

- Zwischen allen Metrokernen sollen RE-Züge mindestens im Halbstundentakt verkehren, zwischen Köln und Aachen im Viertelstundentakt. (Dieses Angebot wird derzeit als RRX bezeichnet.)
- Auf allen Netzstrecken verkehren RE-Züge im Stundentakt, die prinzipiell in den Revierankern und den Revierstädten halten.
- Die Feinverteilung übernehmen Regionalzüge. Hier wird ein Halbstundentakt angestrebt, um für möglichst viele Orte ein attraktives Angebot bieten zu können.

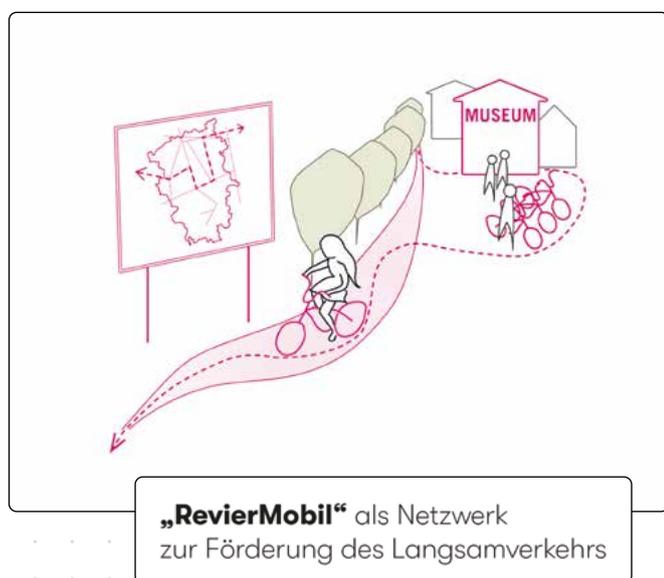
In den Agglomerationen Köln und Aachen sind diese als S-Bahn auszubilden. Diese unterscheiden sich von den Regionalzügen vor allem durch eine dichtere Taktung und eine klare Integration in das urbane ÖV-Netz mit einer besonderen Nummerierung. Grundsätzlich kann von der Regel ausgegangen werden, dass S-Bahnssysteme in einem Radius von 20–25km um die Hauptbahnhöfe ihrer jeweiligen Städte ausgebaut werden. Die wesentlichen benötigten Ausbauten entsprechen nach heutigem Wissen bestehenden Projekten:

- Lückenschlüsse und Reaktivierung ehemaliger Strecken: Jülich – Baal – Hückelhoven, Herzogenrath – Alsdorf – Jülich und Horrem – Liblar
- Elektrifizierung des Netzes: Horrem – Grevenbroich – Neuss, Baal – Düren – Euskirchen, Düren – Heimbach, Brühl – Euskirchen – Kall, Herzogenrath – Alsdorf – Stolberg
- Ausbau von Knoten und zweigleisiger Abschnitte (pink hinterlegte bestehende Linien)
- Beschleunigung einzelner Linien (dies gilt es nach Prüfung der vorgeschlagenen Taktknoten durch die Bahnbetreiber zu verifizieren).

Für weitere zentrale Verbindungen im Rheinischen Revier werden strukturierende regionale Buslinien vorgeschlagen. Bei diesen Verbindungen (wie beispielsweise auf der derzeit geplanten «Revier-S-Bahn» - Strecke zwischen Jülich und Grevenbroich) ist ein effizientes, schnelles und häufig verkehrendes Busangebot zweckmäßiger als der Bau einer teuren Infrastrukturmaßnahme, die auch hohe Unterhaltskosten generiert. Diese Gelder sollten besser in die Optimierung des Netzes investiert werden.

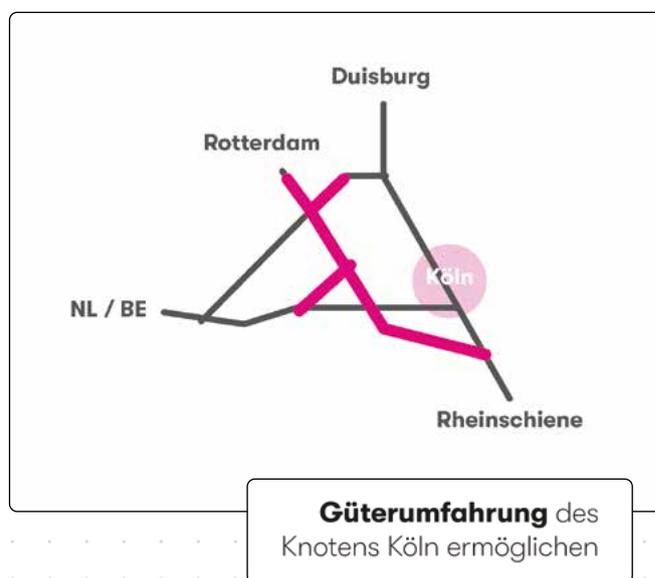
## „RevierMobil“ als Netzwerk zur Förderung des Langsamverkehrs

Das „RevierMobil“ ist ein revierweites Netzwerk für den nicht-motorisierten Individualverkehr, welches die Kombination mit dem öffentlichen und privaten Verkehr fördert. Es ist nach dem etablierten und erfolgreichen Prinzip von „SchweizMobil“ modelliert. Dazu gehört ein Informationssystem mittels Informationstafeln, Kartenmaterial, ein virtueller Auftritt, (Aus-)Bau von Infrastrukturen, ein Leihsystem von Fahrrädern sowie ein Netzwerk von Partnerinstitutionen wie Hotels, ÖV-Anbietern und kulturellen und touristischen Einzeleinrichtungen im Revier.



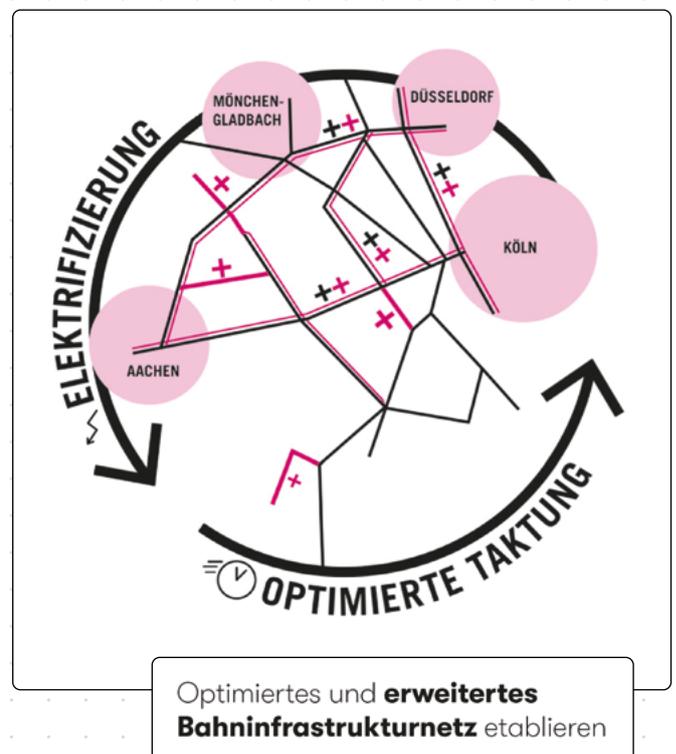
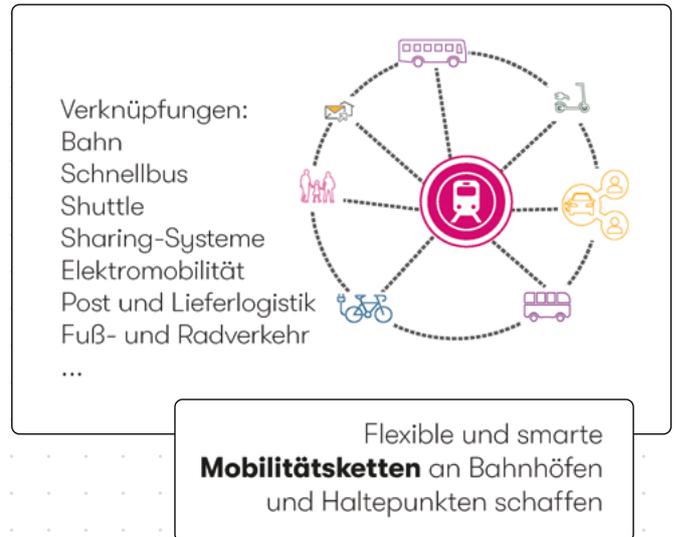
## Neue Wege für die Güter über die Güterumfahrung der Rheinschiene

Ab 2038 besteht die einmalige Chance, für die Güterströme in und durch das Rheinische Revier neue Kapazitäten bereitzustellen und die bestehenden Siedlungen von Lärm zu entlasten. Mit der Eingliederung der RWE-Bahn zwischen Frimmersdorf und Brühl als reine Güterverkehrsstrecke können die Güterströme in Nord-Süd-Richtung neu geordnet werden. Dabei können heutige Engpässe umfahren werden, und werden Kapazitäten auf dem restlichen Netz frei. Voraussetzung dafür ist aber, dass die Güterzüge im Bereich der Rheinquerung bei Wesseling ebenso den Rhein in Richtung der rechtsrheinischen Güterstrecke queren können.



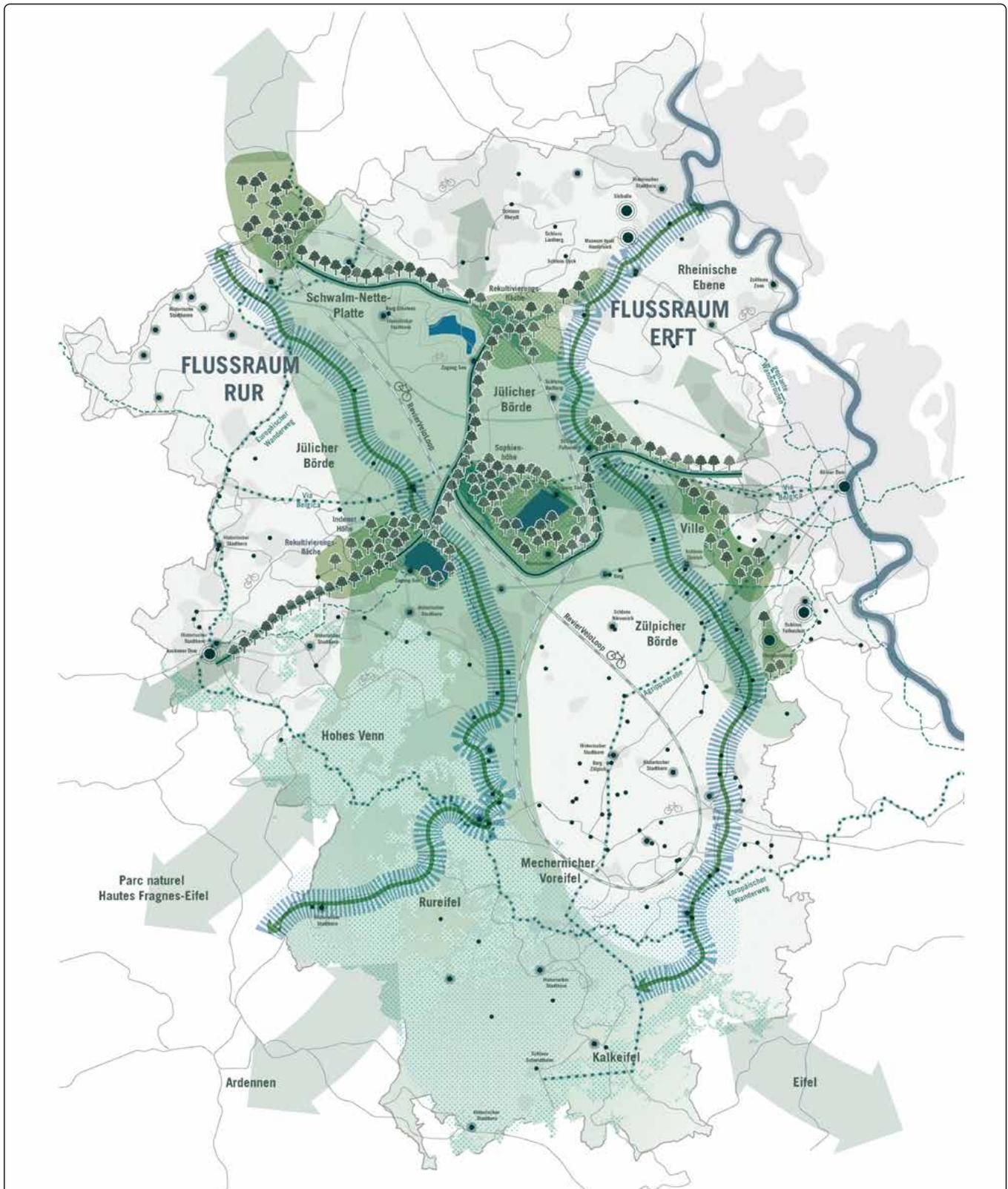
## Neue Netze für lokale Energieproduktion

Der Ausbau erneuerbarer Energien aus Sonne, Wind, Wasser, Biogas und Geothermie benötigt einen Ausbau kleinerer dezentraler Versorgungsnetze, die einzelne Ortschaften oder auch Gebietszusammenschlüsse versorgen. Auch Speicherkapazitäten des erneuerbaren Stroms gilt es vorzusehen, und sind beispielsweise mit Tanks für grünen Wasserstoff auf dem Grund der Seen zu finden. Zu prüfen ist, welche Rolle die bestehenden Übertragungsleitungen in diesen Netzen spielen und welche davon in der Folge obsolet werden.



# Kontemplation

Das Raumsystem Kontemplation konzentriert sich auf den Erhalt, den Schutz, aber auch den Ausbau und die Erweiterung naturräumlicher Gegebenheiten und Zusammenhänge. Dadurch kann gleichzeitig ein nachhaltiger und naturnaher Tourismus weiter ausgebaut werden und profitieren. Zusätzlich werden Belange des Flut- und Hochwasserschutzes gestärkt, sodass Folgen des Klimawandels zukünftig besser vorgebeugt und behandelt werden können.



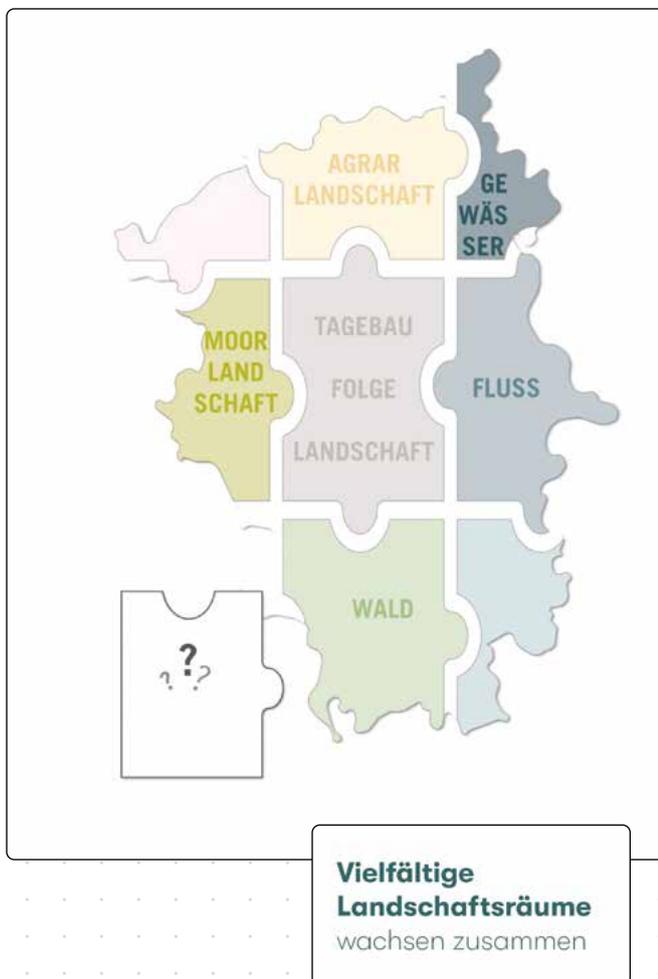
## Vielfältige Landschaftsräume wachsen zusammen

Das Rheinische Revier verfügt mit der Nordeifel und dem Nationalpark, den weitläufigen Landwirtschaftsflächen in der Mitte und im Norden des Reviers, dem Naturpark Schwalm-Nette sowie den Flussauen von Rur, Erft und auch Rhein, der Ville etc. über einen höchst abwechslungsreichen Naturraum, den es zu schützen gilt.

Die Tagebaufolgelandschaft mit den zukünftigen Seen bietet die Möglichkeit, weitere äußerst wertvolle, großflächig zusammenhängende Gebiete zu renaturieren und zu etablieren. Sie werden nicht nur in den bestehenden Naturverbund eingebunden, sondern übernehmen vielmehr eine zentrale Rolle in der Verknüpfung der verschiedenen Habitaträume – ein neues Herz entsteht.

## Flussräume verbinden

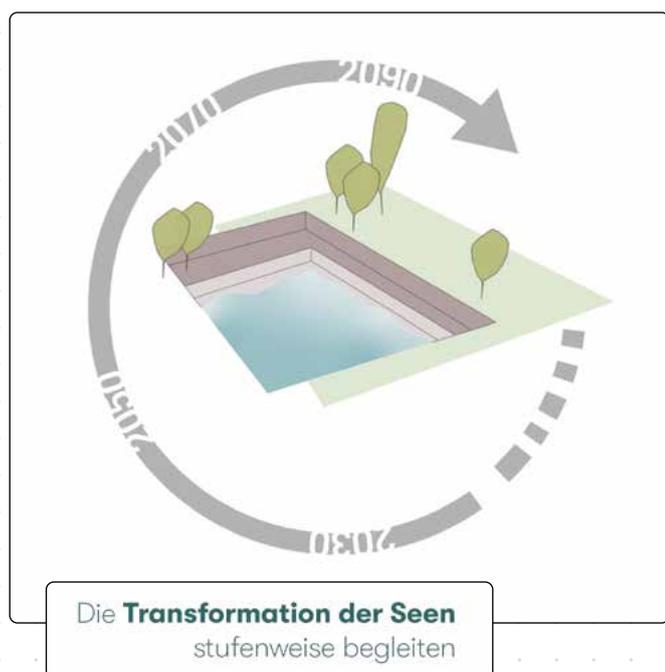
Die Flüsse Erft und Rur und ihre Auen bilden das landschaftliche Rückgrat der gesamten Region. Beide Flussräume verbinden den Süden mit dem Norden und die höheren gelegenen mit den niedriger gelegenen Ebenen der Region. Sie sind wichtige landschaftliche Korridore für Fauna und Flora und bieten Raum für die Überflutung der Flüsse. Der Umbau zu einer nachhaltigen Wasserregion bietet hier die große Chance, die Auen und die natürlichen Wasserspeicher zu rekultivieren und so wertvolle Flächen für Biodiversität und Erholung bereitzustellen. Mit einem kleinmaschigen grün-blauem Netz zwischen den Flüssen verbinden diese alle anderen Landschaftsräume der Region miteinander und formen gleichzeitig ein Erholungsnetz.



## Transformation hin zur Seenlandschaft stufenweise begleiten – Spielräume erhalten

Die Rekultivierung der Bereiche um die zukünftigen Tagebauseen beinhaltet vorrangig die Etablierung von Naturräumen, die der Flora und Fauna im Revier neuen Platz geben und die maßgeblich beitragen werden zur Bindung von CO<sub>2</sub> und Wasser. So werden neue Waldflächen, aber auch Feuchtgebiete und Marschland um die Seen herum entstehen. Aufgrund der langen Realisierungszeit sind vor allem die Zwischenstufen zu gestalten und ihre Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der Nutzung jeweils genau auszuloten.

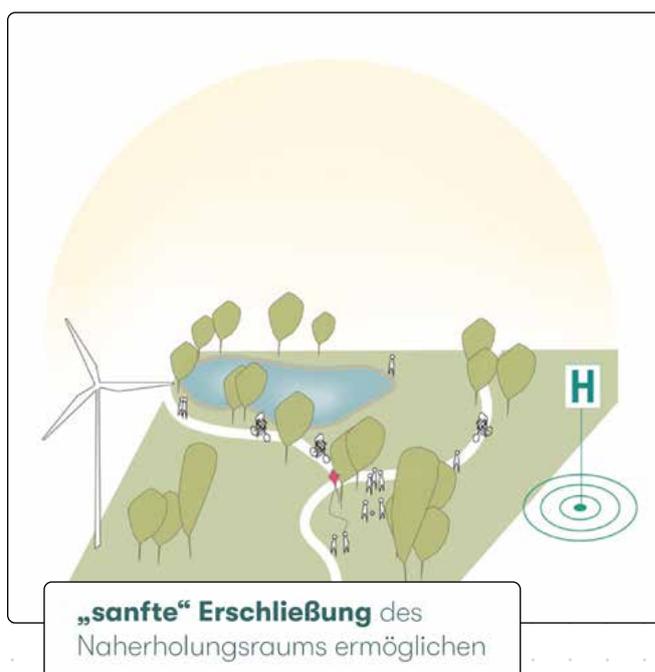
Mit der Füllung der Seen zwischen 2060 und 2090 ergeben sich neue Möglichkeiten für Entwicklungen an ihren Ufern oder auf den Flächen der Tagebaufolgelandschaft. Diese sollen nicht verbaut werden. Daher haben wir an bestimmten Orten „Zukunftsflächen“ vorgesehen, die zwar heute nicht bebaut werden, aber für zukünftige Entwicklungen freigehalten werden sollen. Auch hier schlagen wir vor, erst zu einem späteren Zeitpunkt genau festzulegen, wie sich diese Flächen entwickeln sollen.



## Sanfte Erschließung des Naherholungsraums ermöglichen

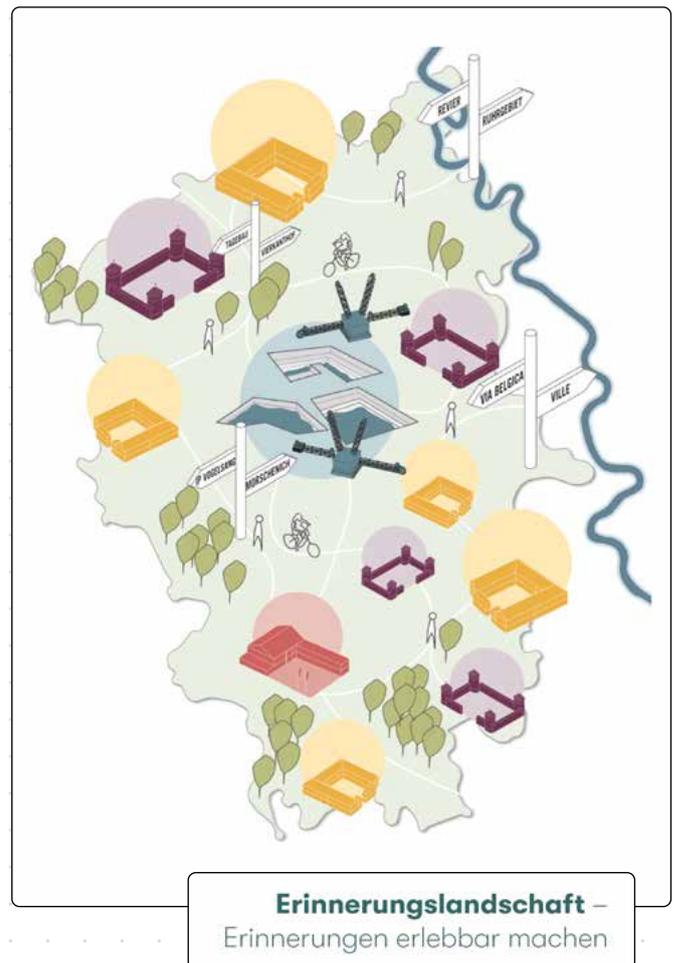
Eine punktuelle Erschließung für den Langsamverkehr und für touristische Nutzungen wird in den Orten des Reviers vorgesehen, jedoch werden keine neuen großen Infrastrukturen bereitgestellt, die den Naturraum stören und teilen würden – wir sprechen von einer „sanften“ Erschließung, die mit so wenig Versiegelung und Beeinträchtigungen wie möglich einhergeht.

Eine wichtige Rolle spielt die koordinierte Bereitstellung eines Gesamtnetzes für den Radverkehr, sowohl für touristische Zwecke als auch für die Realisierung eines Radwegependlernetzes, um alternative Möglichkeiten im Bereich der Berufswege bereitzustellen und das Revier als Gesamttraum erfahrbar zu machen.



## Erinnerungslandschaft – Erinnerungen erlebbar machen

Fußwege und Fahrradrouten im Revier werden weiter ausgebaut und vernetzt, sodass ein vollständiges Verbundsystem entsteht. Dieses verbindet die zahlreichen Sehenswürdigkeiten, wie z.B. die historischen Stadtkerne, Burgen und Schlösser und kulturelle Einrichtungen wie die Museumsinsel Hombroich. Die verschiedenen Landschaftsräume werden zu Erholungszwecken erschlossen und noch besser erfahrbar, was die Lagegunst des Reviers in der Nähe der Ballungszentren stärkt. Davon profitiert wiederum der Wander- und Fahrradtourismus und somit ein wichtiger Wirtschaftszweig im Rheinischen Revier.

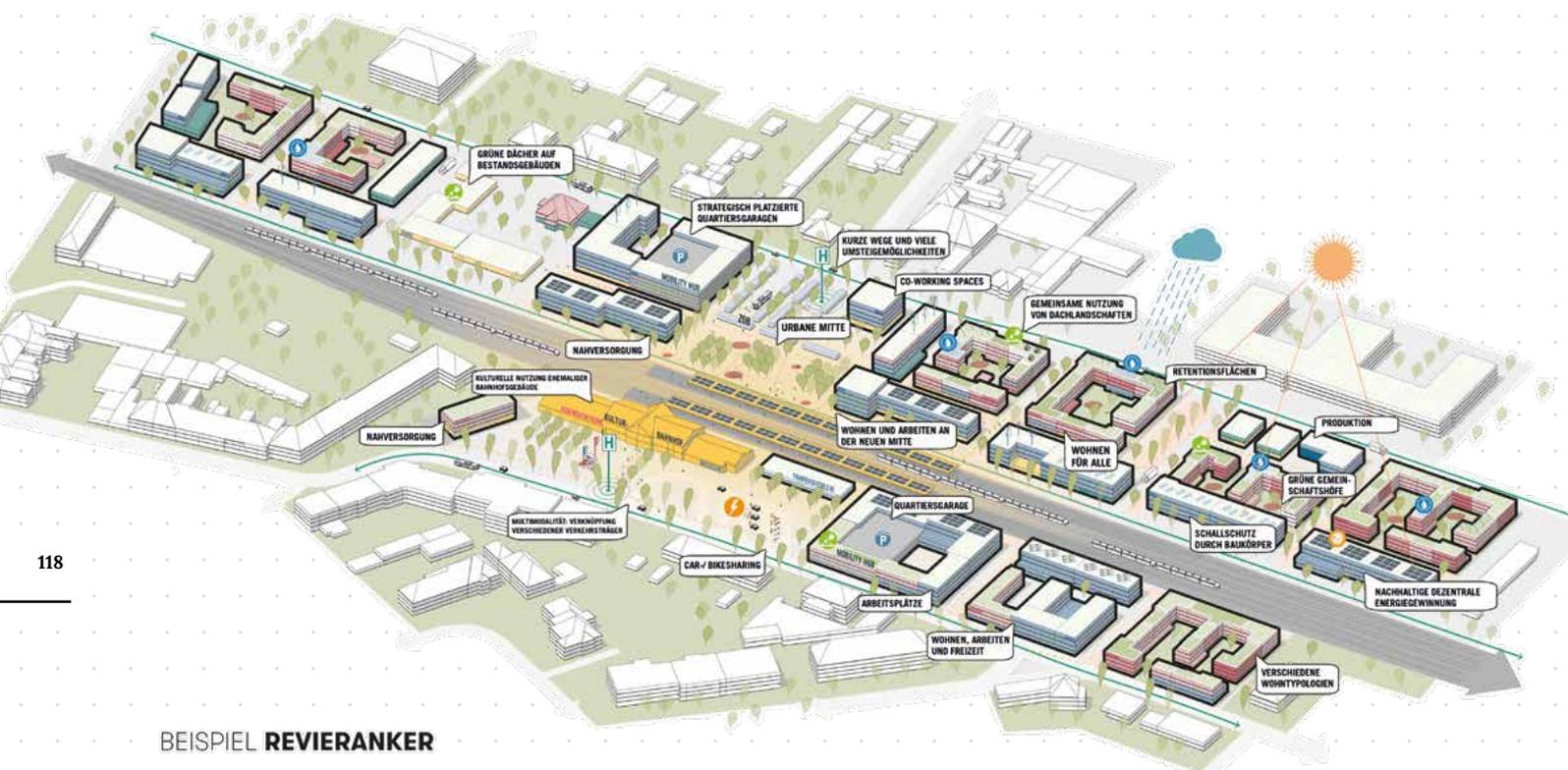


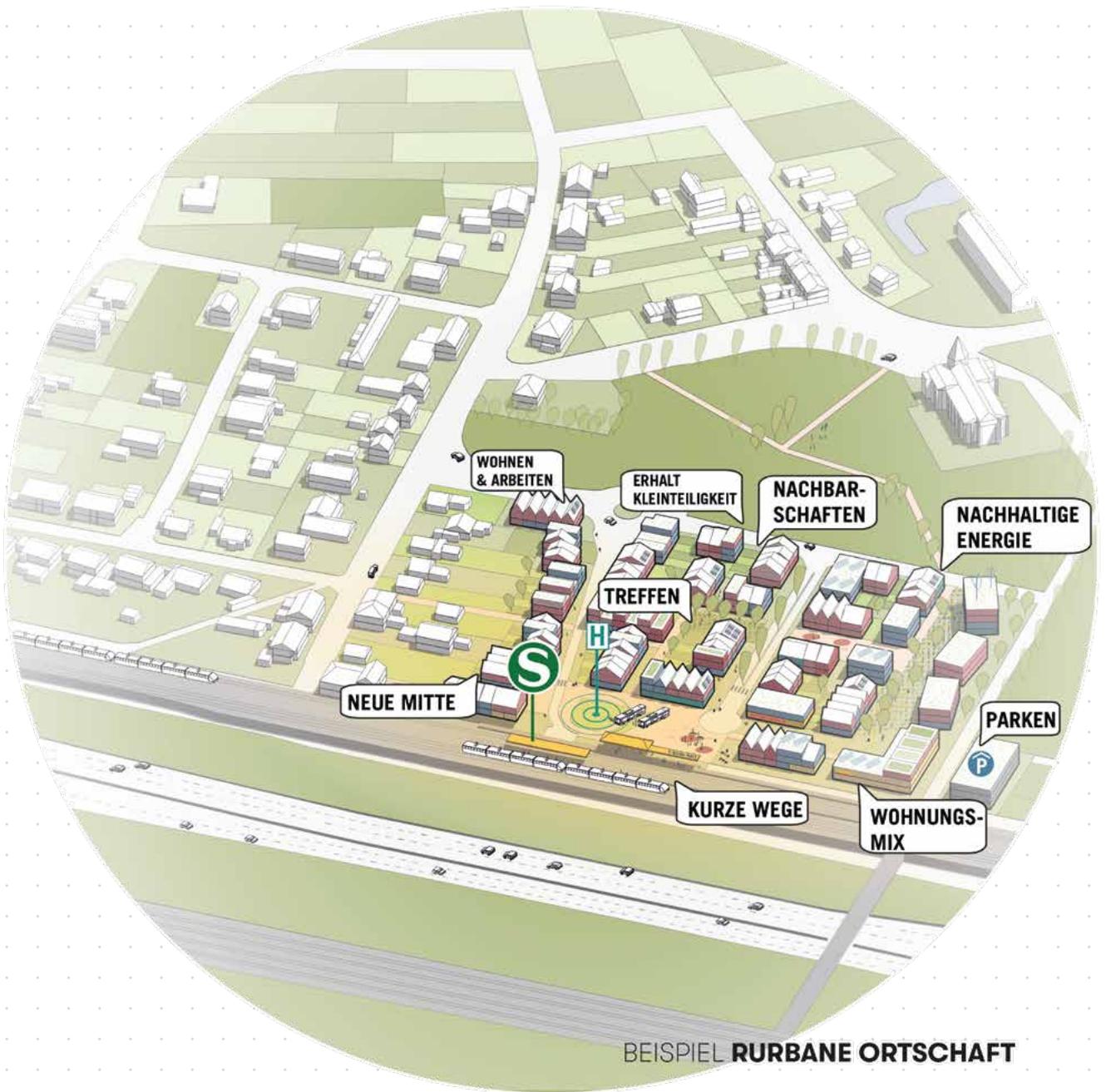
# Vertiefung: Mobilitätsquartiere

Um attraktive Wohn- und Arbeitsstandorte im Revier zu schaffen, welche zu Alternativen der Metrokerne werden, muss der Fokus auf die Areale um die SPNV-Haltestellen gelegt werden. Das Umfeld vieler Bahnhöfe, insbesondere in Mittel-, Kleinstädten und Dörfern, ist seit Jahrzehnten oft durch alte, nicht mehr benötigte Gleisanlagen, Bahnschuppen, aber vor allem auch durch weitläufige Brachflächen oder aber durch ausufernde flächige Stellplatzanlagen geprägt. Diese Areale sind zentrale Flächenpotenziale für das Rheinische Revier und sollen als gemischtgenutzte Quartiere aktiviert werden. Durch ihre optimale Erreichbarkeit mit den ÖPNV und ihre Zentrumsnähe besitzen sie die idealen Standortfaktoren für Wohnnutzungen sowie für eine wertschöpfungsstarke wirtschaftliche Entwicklung. Die Vorteile einer Entwicklung solcher Mobilitätsquartiere an Bahnhöfen und Haltepunkten – je nach Ort in unterschiedlicher Ausprägung und Größe – sind offensichtlich: Menschen, die an solchen Orten leben und arbeiten, sind innerhalb des Mobilitätsnetzes des Reviers ideal platziert, um das volle Angebot zwischen den unterschiedlichsten Quell- und Zieldestina-

tionen effizient und angenehm nutzen zu können. Sie können schnell auch in andere Städte und Zentren in der Region zum Wohnen, Arbeiten oder Einkaufen gelangen. Vielfältige weitere (Mikro-) Mobilitätsangebote sind direkt vor Ort, sodass auf das eigene Auto sogar verzichtet werden kann.

Die Strategie, die Mobilitätsquartiere zu entwickeln, unterstützt damit nicht nur die Mobilitätswende, sondern dient vorrangig zur Stärkung der Zentren und damit der Standortqualitäten der einzelnen Kommunen. Im Rheinischen Revier können in allen Siedlungskategorien zahlreiche Bahnhofsumfelder identifiziert werden, wo eine solche vorgestellte Entwicklung sinnvoll umzusetzen wäre. Dabei müssen die Städte und Gemeinden zunächst Grundstücksverhältnisse – gerade auch in Abstimmung mit der Deutschen Bahn – ordnen, die neuen Quartiere planen und entwickeln und diese durch Planungsrecht absichern. Teilweise sind entsprechende Planungen bereits angestoßen, z.B. in Düren, und müssen nun umgesetzt werden





BEISPIEL **RURBANE ORTSCHAFT**

## Vertiefung: Straßendorf 2.0

Die Straßendorfer sind einer der wichtigsten Identitätsträger des Reviers. Durch ihre behutsame Weiterentwicklung besteht die Chance, in Zukunft vielfältige Nutzergruppen anzuziehen und mit guten Angeboten einen Beitrag zu den Themen des Reviers zu leisten. Das Straßendorf ist typisch für die Region des Rheinischen Reviers von den Börden bis hinein in die Eifel. Es zeichnet sich durch eine Linearität der Häuser und Höfe aus, die sich zu beiden Seiten einer Straße oftmals geschlossen aufbauen, um rückwärtig durch ihre tiefen Grundstücke bis weit in die Landschaft hineinzureichen. Städtebauliche und architektonische Ergänzungen im Bestand und eine Lückenschließung der straßenorientierten Bebauung sind erste Maßnahmen, um kurzfristige bauliche Fortschreibungen vornehmen zu können. Dabei bedarf es einer Ergänzung nicht nur um Ein- und Mehrfamilienhäuser, sondern um unterschiedliche Wohntypologien, um verschiedene Raum- und Nutzungsbedürfnisse zu erfüllen. Auch die Pflege der Bestandsgebäude, z.B. durch Förderangebote an junge Familien, die eine energetische Sanierung attraktiver als einen Neubau machen, ist ein Mittel der Sicherung des nachhaltigen, ressourcenschonenden Fortbestandes. Der typische Vierkanthof bietet bereits als Bestandsobjekt eine besondere bauliche Struktur, für die viele innovative Nutzungsmöglichkeiten denkbar sind, und die das Straßendorf programmatisch aufleben lassen. Zum einen können dort gemeinwohlorientierte und kulturelle Nutzungen untergebracht werden, die als sozialer Mittelpunkt des Dorfes fungieren (Hofkino, Festsaal, Bibliothek). Zum anderen bietet sich die Chance, sie als regionales Gesundheits- und Versorgungszentrum auszubilden, das auch die jeweils umliegenden Gemeinden betreut. Dies könnte etwa Gestalt annehmen in Form einer Poliklinik als gebündeltem ländlichen Gesundheitszentrum mit guter Anbindung, koordinierter Bereitstellung von Fachärzten und Hausärzten, Versorgung der Senioren und Familien (z.B. einer Gemeindegemeinschaft), Bereitstellung von sportlichen Angeboten und vielem mehr. Auch gemeinschaftliche Wohnformen können hier stattfinden, etwa Seniorenwohnen oder Mehrgenerationenwohnen, da für sie optimale bauliche Bedingungen vorliegen.

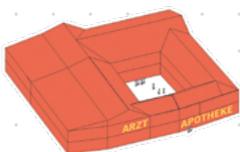
Weiterhin können die Vierkanthöfe – als Altbestand, aber auch als Neubau – als Handwerkshöfe zur Unterstützung der lokalen Kreislaufwirtschaft dienen, als konzentrierte Co-Working Spaces in der Nähe von Forschungsstandorten, ebenso wie als InnoHubs: Standorte für anwendungsorientierte landwirtschaftliche Forschungsprojekte, die als Satelliten der Forschungszentren mitten in der Region angesiedelt sind.

Auch der öffentliche Raum der Straßendorfer bietet Potenziale: Hier können Treffpunkte geschaffen werden, die die Gemeinschaft von Alteingesessenen und Neuzuzügen fördern können. Hier werden die Dörfer an das übergreifende Radschnellwegenetz angeschlossen, das neue Möglichkeiten des Pendelns bietet. Aber auch der Anschluss an verschiedene Formen der Mikromobilität, der geteilten Angebote und der on-demand-Angebote sowie gegebenenfalls der Schnellbusse findet hier statt und bedarf einer sorgfältigen Gestaltung. Und nicht zuletzt sorgt der direkte Anschluss an die Landschaft dafür, dass diese für gemeinschaftliche Projekte mit Bezug zu Kreislaufwirtschaft, ökologischer Produktion und kleinteiliger Energieproduktion genutzt werden kann.

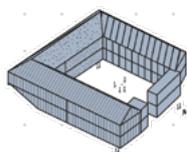
# Straßendorf 2.0



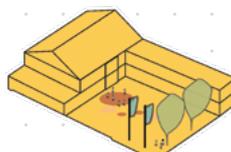
## PROFILIERUNGEN DES STRASSENDORFS 2.0



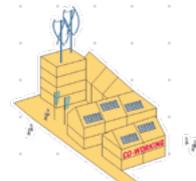
„Renaissance“ der Poliklinik als gebündeltem ländlichen Gesundheitszentrum mit guter Anbindung



gemeinschaftliche Wohnformen, z.B. Seniorenwohnen oder Mehrgenerationenwohnen



Handwerkshöfe zur Unterstützung der lokalen Kreislaufwirtschaft, in Kombination mit kulturellen Einrichtungen (Hofkino ...)



konzentrierte Co-Working Spaces in der Nähe von Forschungsstandorten

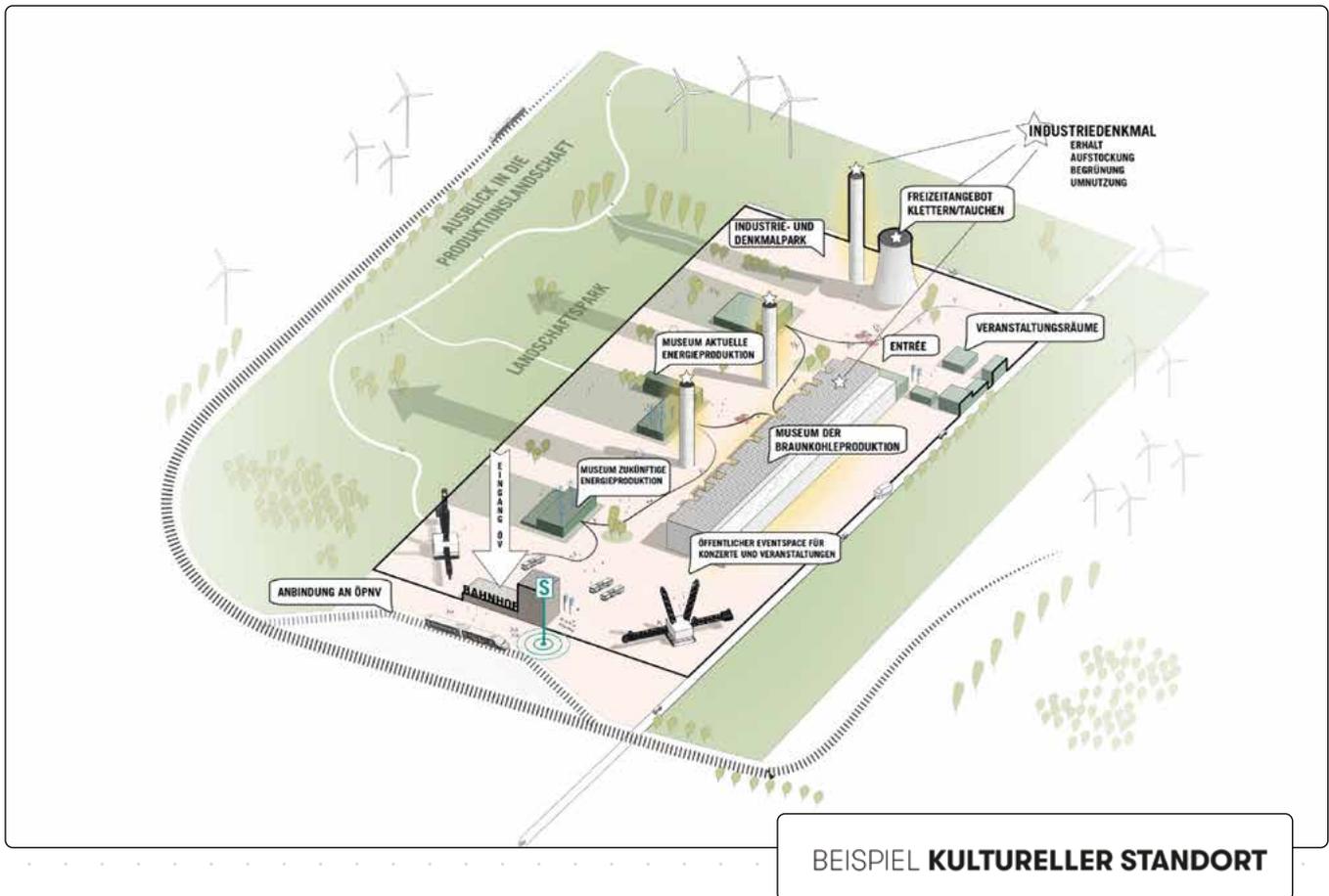
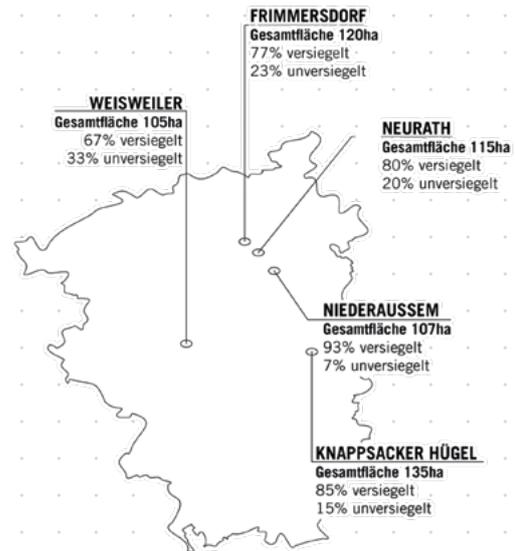


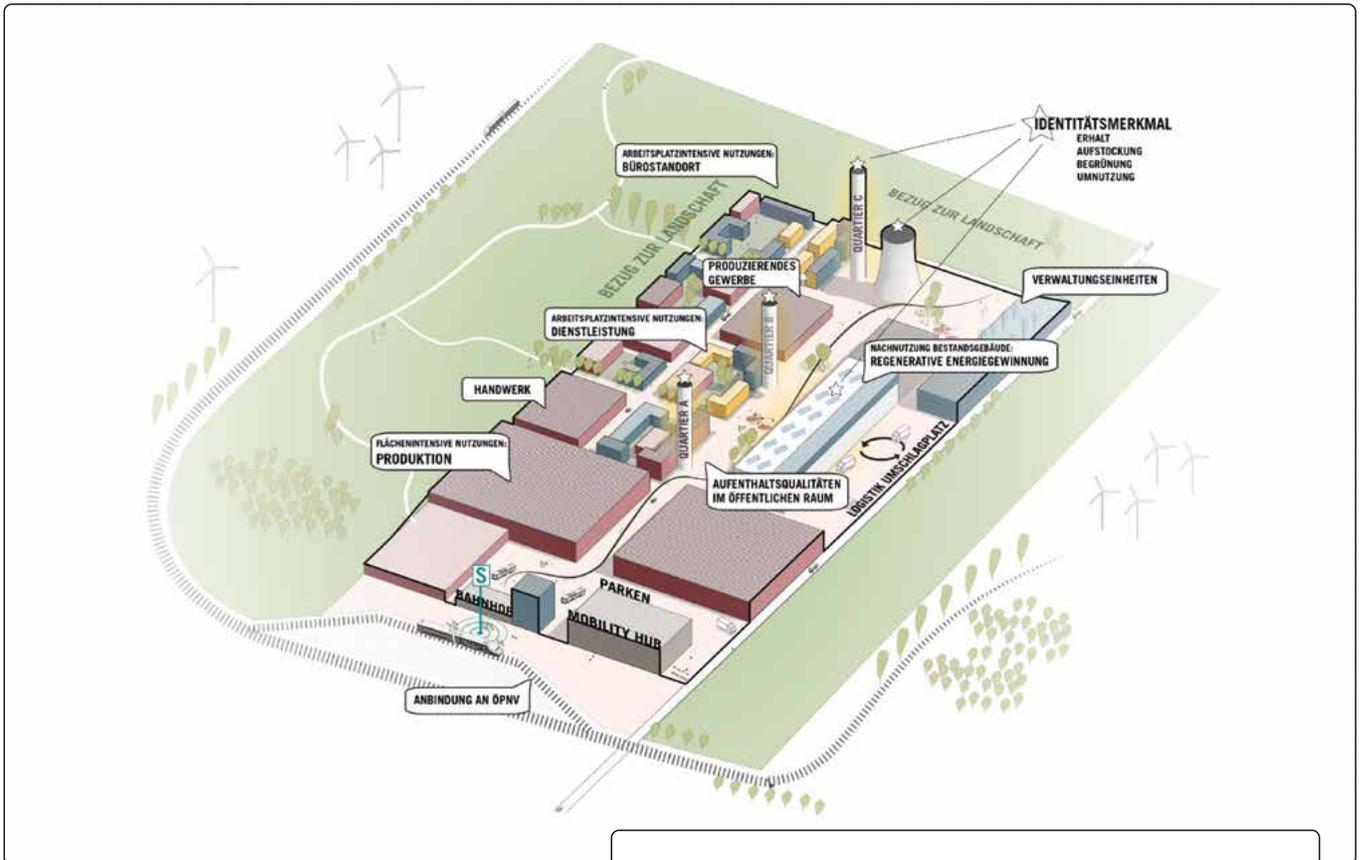
InnoHubs: Standorte für anwendungsorientierte landwirtschaftliche Forschungsprojekte

# Vertiefung: Kraftwerkstandorte

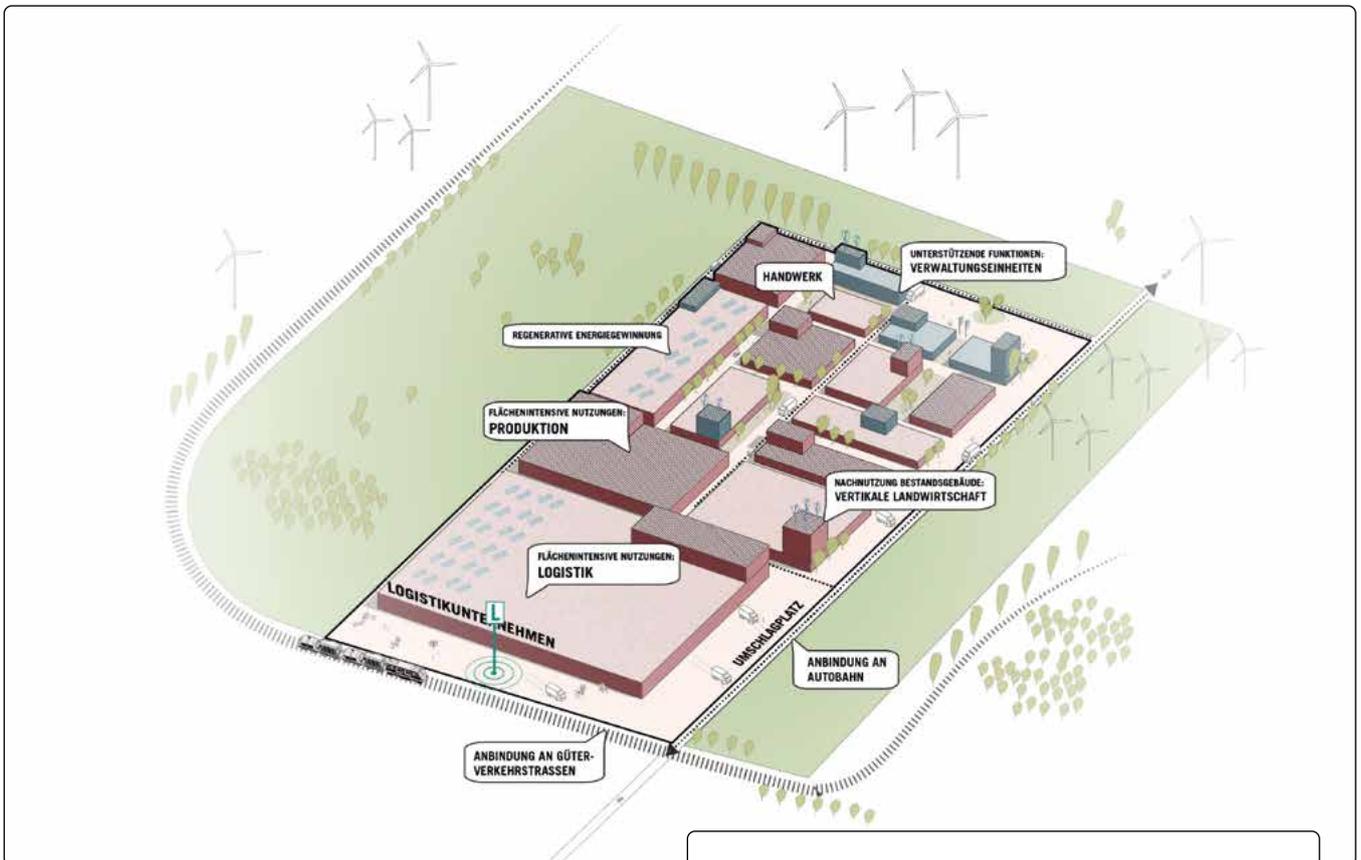
Schon heute entwickelt sich etwa am ehemaligen Kraftwerk in Hürth-Knapsack ein neuer Chemie- und Anlagenbaupark. Aufgrund des vorhandenen Bahnanschlusses und der unmittelbaren Nähe zur Autobahn kann hier zusätzlich ein Logistikstandort entstehen. Gleiches gilt für den Kraftwerksstandort Weisweiler, während die drei nahe beieinandergelegenen Kraftwerkstandorte Frimmersdorf, Neurath und Niederaußem etwas abseits der großen Infrastrukturachsen liegen und daher eher als Technologie- und Innovationsparks prädestiniert sind. Daher sollten sie als gemeinsames „Innovationsband“ konzipiert werden, dass die wirtschaftliche Entwicklung und Bedeutung des Rheinisches Reviers maßgeblich aufnehmen und prägen kann. Da Frimmersdorf über eine Anbindung an das SPNV-Netz verfügt, eignet es sich für arbeitsplatzintensive Nutzungen innerhalb des Innovationsbandes. Auch die Nähe zu umgebenden Siedlungskörpern bietet Möglichkeiten zur Schaffung von Synergien, etwa der Nutzung von Abwärme aus vertikalen Farmen für Siedlungen. Die anderen beiden Standorte sollten aufgrund ihrer eher schlechten Anbindung an den ÖPNV vor allem zu Produktionsstandorten mit wenigen Arbeitsplätzen entwickelt werden, die dafür allerdings die vorhandenen großen Flächen sowie die Anbindung an das Güterschienenetz optimal ausnutzen. Für alle Kraftwerkstandorte sind Strategien auszuarbeiten, wie und mit welchen Branchen

sich diese zukünftig entwickeln können. Dabei ist einerseits das Zusammenspiel zwischen den einzelnen Standorten zu beachten (insbesondere entlang des Innovationsbands Frimmersdorf, Neurath und Niederaußem). Ebenso sind auf den Standorten ein bis zwei große zusammenhängende Flächen freizuhalten, um bei der Standortwahl nationaler und internationaler Konzerne zur Neuansiedlung von Produktionsstandorten bereit zu sein.





BEISPIEL **ARBEITSPLATZINTENSIVER STANDORT**



BEISPIEL **FLÄCHENINTENSIVER STANDORT**

# Vertiefung: Energielandschaft

Unser konventionelles Verständnis des Energieproduktions-systems ist durch einzelne große Kraftwerke charakterisiert, welche einen Großteil des Energiebedarfs unserer Gesellschaft decken. Klassische Beispiele dafür sind Atomkraftwerke oder die Braunkohlekraftwerke im Rheinische Revier. Ein modernes, nachhaltiges und zukunftsgerichtetes Energiesystem muss aufgrund der Eigenschaften unserer heutigen Möglichkeiten, erneuerbare Energie zu produzieren, einer neuen Logik folgen. Dies hat räumliche und organisatorische Konsequenzen, welche eines Denkwandels bedürften. Zum einen müssen wir uns von der Vorstellung lösen, dass es den einen Ersatzenergieträger für die bisherigen wenigen leistungsstarken Energieträger gibt. Erneuerbare Energien können aufgrund ihrer individuellen Leistung nicht auf einzelnen Anlagen reduziert werden, sondern müssen in einem zusammengeschlossenen Verbund betrachtet und bewertet werden. Da die zentralen erneuerbaren Energieträger wie Wind und Solar unregelmäßig Energie zur Verfügung stellen, ist es besonders wichtig, dass das System durch einen Mix an unterschiedlichen Energieträgern aufgebaut wird. Dieser Mix muss ideal auf die regionalen Gegebenheiten abgestimmt sein.

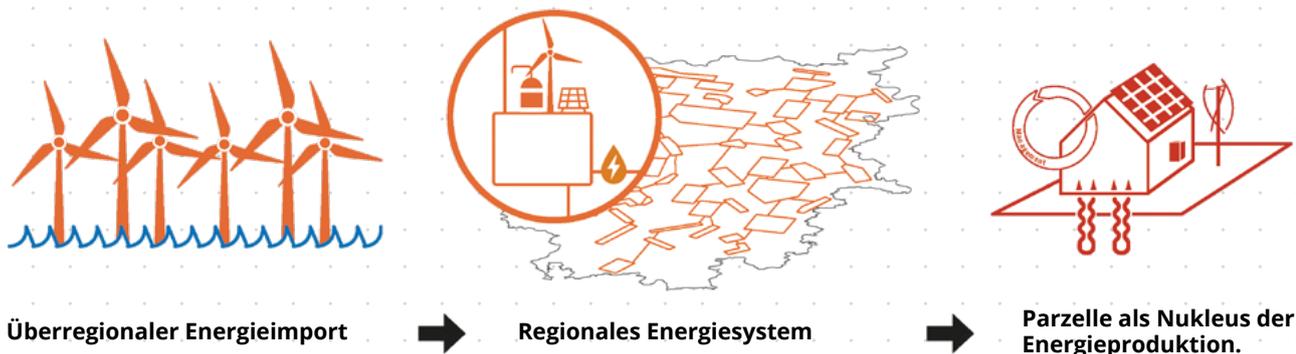
Diese Erläuterungen zeigen auf, dass ein nachhaltiges Energiesystem stärker räumlich gedacht werden muss. Einerseits, da die Identifikation der jeweils geeignetsten erneuerbaren Energieträger regional abgewogen werden muss und andererseits, weil die räumliche Platzierung der Anlagen eine viel flächigere und landschaftliche Frage ist, als dies beim konventionellen Energiesystem bisher der Fall war. Daher rückt der Begriff der Energielandschaft in den Fokus der Diskussion um die Energie-wende.

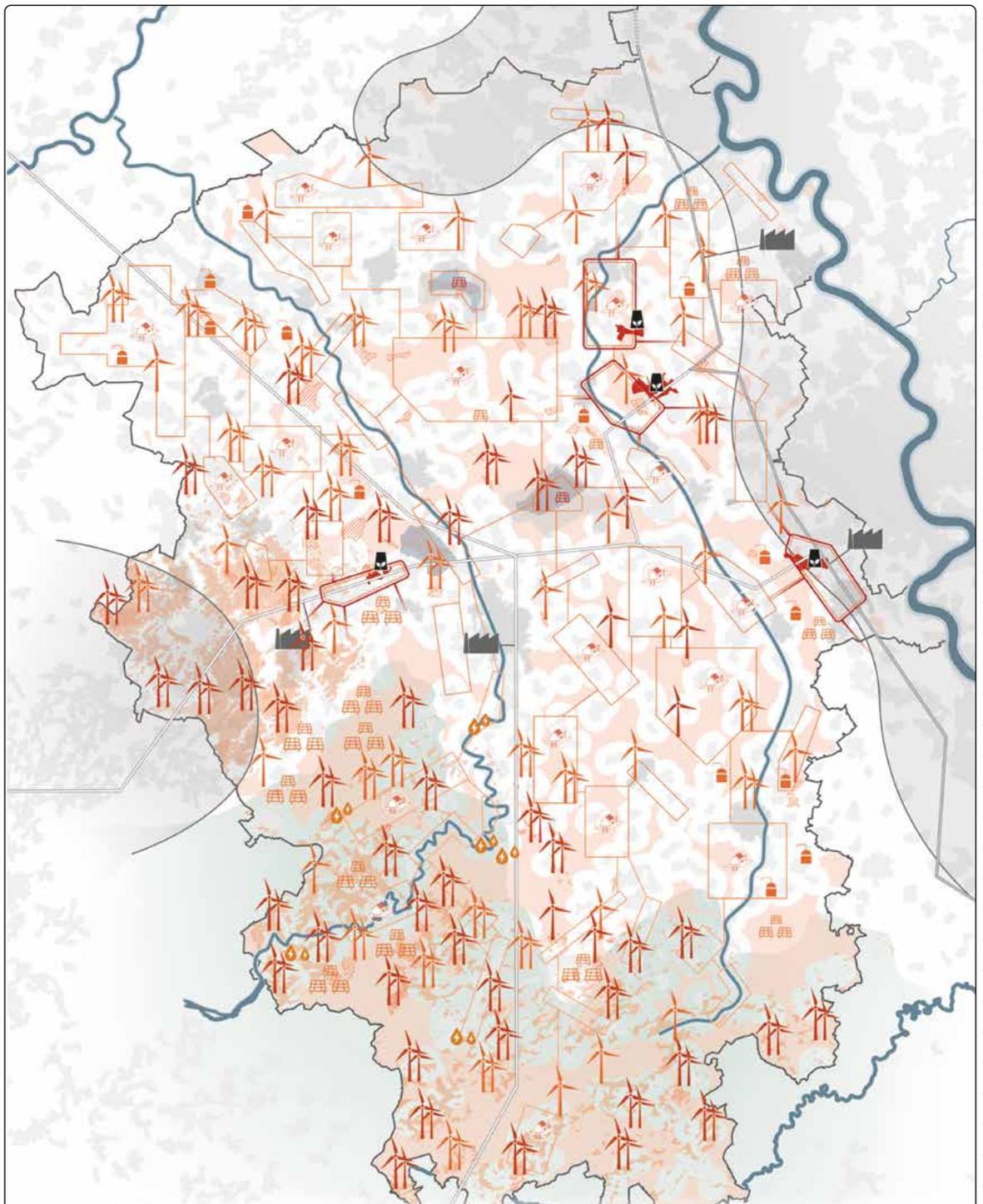
Der Energiebedarf gewisser Regionen im Rheinischen Revier und entlang der Rheinschiene ist überdurchschnittlich hoch im deutschen Durchschnitt, da sich viele energieintensive Unternehmen aufgrund der guten Erschließung entlang der Rheinschiene sowie dem großzügig verfügbaren Strom aus den Braunkohlekraftwerken hier angesiedelt haben. Daher wird es in nächster Zukunft mit den heute zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten vorerst nicht realistisch sein, den Energiebedarf nur durch in der Region produzierte erneuerbare Energie zu decken. Daher sehen wir ein Energieversorgungs-netz über drei Ebenen vor:

Ein überregionaler Energieimport von sehr leistungsstarken Energieproduktionsanlagen wie beispielsweise Offshore-Windkraftanlagen wird weiterhin nötig sein. Allerdings nur, um den Energiebedarf der energieintensiven Unternehmen decken zu können, sowie die Versorgung der größeren Städte im Revier zu unterstützen.

Ein regionales Energiesystem besteht aus einer Vielzahl kleinerer Energieverbünde, welche den Großteil der Haushalte im Revier mit erneuerbarer Energie versorgen. Durch die Kombination unterschiedlichster erneuerbarer Energien sollen die regionalen Potenziale größtmöglich ausgeschöpft und die gewonnene Energie in ein gemeinsames System eingespeist werden. Dazu gehören Wind- und Wasserkraft, Solarenergie, Biogas und Erdwärme. Windkraftanlagen sollen räumlich gebündelt werden, um die visuelle Beeinträchtigung der Landschaft möglichst gering zu halten. Solarzellen können besonders mit großen Infrastrukturen wie beispielsweise Autobahnen kombiniert werden oder als Agri-Photovoltaik mit landwirtschaftlichen Nutzungen. Durch die Unterteilung in einzelne, kleinere Energieverbünde können diese unabhängig vom übergeordneten System funktionieren und sich bei Bedarf voneinander entkoppeln und eigenständig funktionieren, beispielsweise bei der Gefahr von europaweiten Blackouts. Durch die Philosophie „aus der Region für die Region“ sichert sich das Rheinische Revier für seine Wohnbevölkerung die größtmögliche Unabhängigkeit vom nationalen und internationalen Energieversorgungssystem sowie einen hohen Selbstversorgungsgrad.

Die Parzelle als Nukleus der Energieproduktion und spielt in der Gesamtüberlegung eine wichtige Rolle. Der Energiebedarf kann über die Ebene der Parzelle optimiert sowie die Produktion von Energie maximiert werden. Zu off-peak Zeiten produzierte überschüssige Energie kann durch smarte Regelsysteme in die gemeinsamen Energieverbünde eingespeist werden, sowie über hausinterne smarte Managementsysteme Haushaltsgeräte betreiben, beispielsweise Waschmaschinen. Solche Systeme werden in Deutschland bereits angeboten und versprechen eine Optimierung zwischen verfügbarer Energie und dem Energiebedarf im Haushalt.





**Überregionaler Energieimport**

-  Regionen mit grossen Städten
-  internationale Stromübertragungsleitungen (380 kV)
-  Ultratnet (in Planung)
-  Indikative Lage einer grösseren Anzahl energieintensiver Unternehmen

**Regionales Energie- und Wärmesystem**

**Regionales erneuerbares Energieversorgungssystem**

-  Energieverbund aus mehreren Kommunen, welche die regionalen Potenziale (Wind, Solar, Wasser, Geothermie, Biogas) ausschöpfen.
-  Seen als Flächen für Solar- und Windkraftanlagen sowie als Speicherart für Wasserstoff

**Lokales/Regionales Wärmeversorgungssystem**

-  Ehemalige Braunkohlekraftwerke mit vertikalen Farmen, welche Abwärme in umliegende Kommunen liefern.

**Fokusstudie Energiepotenzial Wind**

-  Standorte Windkraftanlagen bestehend / neu
-  Windentstehungsgebiete
-  Potentialfläche Wind (Siedlung + 1km Buffer)
-  ausgewiesene Flächen für Windkraftanlagen

**Energieproduktionsnukleus Parzelle**

-  Gebäude mit smartem Managementsystem, Stromnetzeinspeisefunktion, Energiespeicher und erneuerbaren Energien für die (partielle) Wärme- und Stromproduktion

# Synthese und Empfehlungen

Das Netzrevier ist unser Vorschlag, wie das Rheini-sche Revier seine Herausforderungen bestmöglich meistern, aber vor allem auch seine Entwicklungschancen bestmöglich nutzen kann. Der Strukturplan zeigt das Zusammenspiel der formulierten Strategie auf, lässt aber auch Rückschlüsse darauf zu, wo mehrere Strategien und Veränderungen zusammen-treffen und wo es sinnvoll ist, genauer hinzuschauen.

Einer dieser Orte sind die Tagebaufolgelandschaften. Wir haben uns für die Erarbeitung unseres Raumbilds bewusst vom Fokus auf die Tagebaue gelöst, um die Bedürfnisse der gesamten Region in den Blick nehmen zu können. Ebenso haben wir deren Entwicklung etwas anders interpretiert, als dies die bestehenden Konzepte tun: Wir sehen das Potenzial, welches von den Seen ausgehen kann, welche dereinst die Landschaft prägen werden. Doch viele der heute gemachten Vorschläge zur Entwicklung rund um die Seen, machen aus unserer Sicht erst Sinn, wenn diese gefüllt sind. Wir sehen uns einerseits schlicht nicht in der Lage, die Entwicklungen in 50-70 Jahren vorherzusehen und Ihnen Vorschläge zu unterbreiten, welche robust genug wären, um diese Zeitspanne zu überdauern. Andererseits sind wir der Meinung, dass diese Landschaften neben der Füllung der Seen erst einmal ihre Qualitäten entwickeln können sollen, die sie dereinst ausmachen werden.

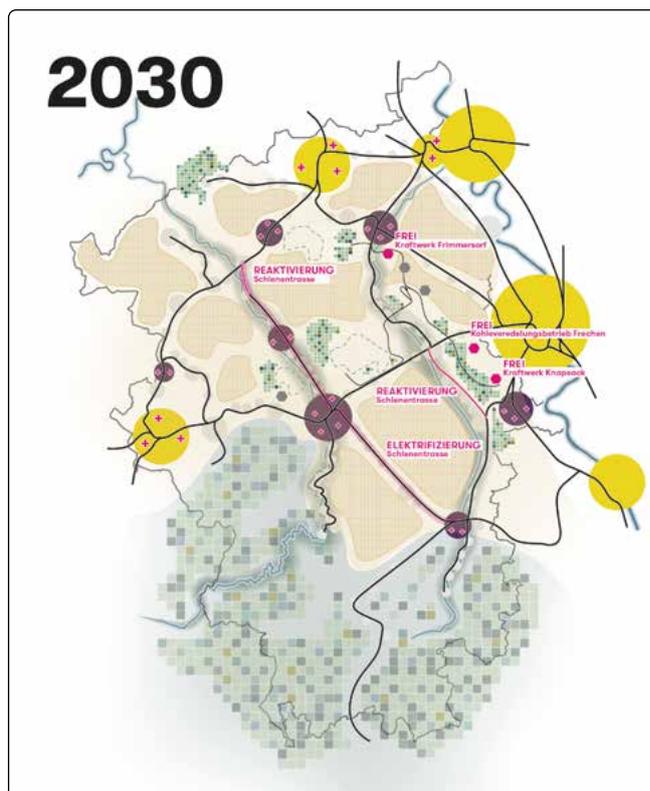
Ebenso liegen die Tagebaufolgelandschaften aus ihrer Natur heraus eben nicht an gut erschlossenen Zentren, deren Entwicklung wir für das Revier so wichtig empfinden. Daher empfehlen wir, rund um die entstehenden Seen möglichst wenig zu tun, um der Landschaft die Möglichkeit zu geben, zu „Ruhe zu kommen“. Wir möchten aber die möglichen zukünftigen Entwicklungen nicht verunmöglichen. Daher haben wir die Idee der „Zukunftsflächen“ in das Raumbild integriert. Diese sollen Flächen für die langfristige Entwicklung reservieren und deren Realisierung in der Zukunft ermöglichen, ohne schon jetzt sagen zu müssen, wie diese aussehen. Ob die eingezeichneten Flächen genug und an der richtigen Stelle sind, soll die Diskussion zeigen; die „Zukunftsflächen“ zeigen aber eine Denkweise auf, die unseren Ansatz ausmacht: Die Weichen sind jetzt zu stellen aber ein Teil der Arbeit besteht darin Spielräume für die zukünftigen Entwicklung zu stellen.

# Entwicklungsschritte

Die Denkweise des Netzreviers bestimmt auch unseren Vorschlag für die einzelnen Entwicklungsschritte. Das Raumbild kommt zur rechten Zeit, denn trotz aller Langfristigkeit wird es auf die Entscheidungen und Handlungen der kommenden Jahre ankommen, welchen Pfad das Rheinische Revier nehmen wird.

## Bis 2030 – die Weichen stellen

Bis 2030 geht es einerseits darum, die planerischen und politischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Netzreviers zu stellen. Diese liegen einerseits darin, baldmöglichst vertiefende Abklärungen über die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung auf den Weg zu bringen. Andererseits geht es auch darum, die Möglichkeiten auszuloten, welche Möglichkeiten für eine veränderte Verteilung von Entwicklungschancen zwischen den Gemeinden existieren – denn ohne diese wird eine Entwicklung wie von uns, aber auch von den anderen Teams vorgeschlagen nicht möglich sein. Gleichzeitig sind schon erste Elemente des Netzreviers umzusetzen. Die Vervollständigung des Bahnnetzes ist voranzutreiben, wofür auch die zur Verfügung stehenden Gelder der derzeit geplanten Strecke zwischen Jülich und Bedburg verwendet werden sollen. Erste Projekte zur Stärkung der Zentren und der Mobilitätsquartiere können entwickelt werden – angefangen in den Metrokernen und den RevierAnkern. Ebenso wird der Kraftwerksstandort Frimmersdorf schon 2026 frei, was bedeutet, dass man schon heute die Konzepte für eine künftige Ausrichtung des für das Revier so wichtigen Gebiets entwickeln sollte – auch um zu verhindern, dass sich diese gut erschlossene Flächenreserve ungeordnet entwickelt.

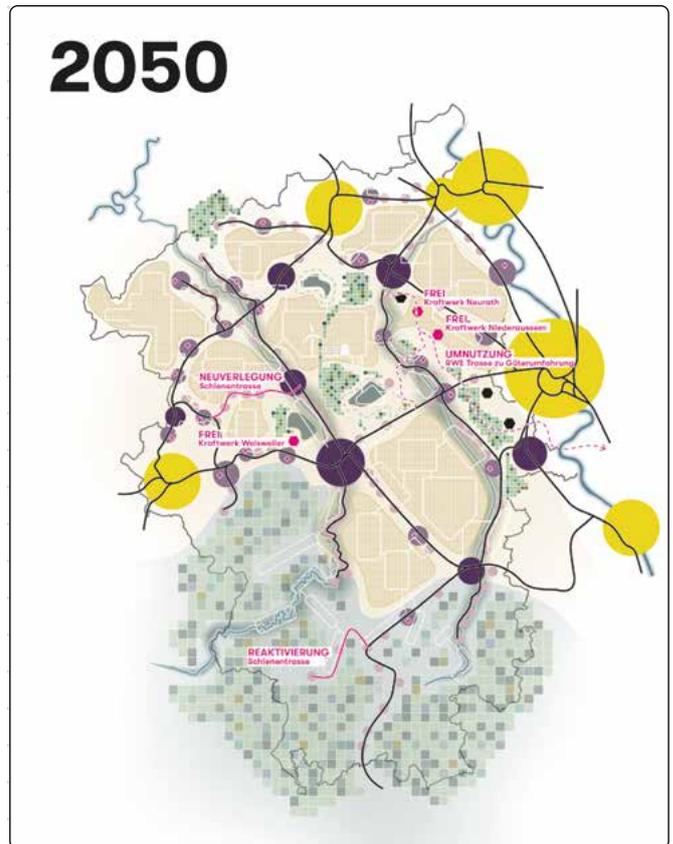


## Bis 2050 – die Früchte ernten

Wie Anfangs erwähnt, ist unser Planungshorizont 2050, daher sind aus unserer Sicht auch fast alle Elemente unseres Netzrevier umsetzbar: Das ÖPNV-Netz mit dem Reviertakt ist vollumfänglich in Betrieb und die polyzentrische Entwicklung der Städte und Gemeinden schon weit fortgeschritten. Das Rheinische Revier kann seinen Alltagsenergieverbrauch vollständig aus erneuerbaren Energien aus der Region decken, welche durch die Entwicklung der Landschaft zu einer vielfältigen und nachhaltigen Produktionslandschaft ermöglicht wird. Die Kraftwerks- und Infrastrukturanlagen des Braunkohletagebaus können bis dahin neuen Nutzungen zugeführt werden und bilden wichtige Entwicklungspole des Reviers.

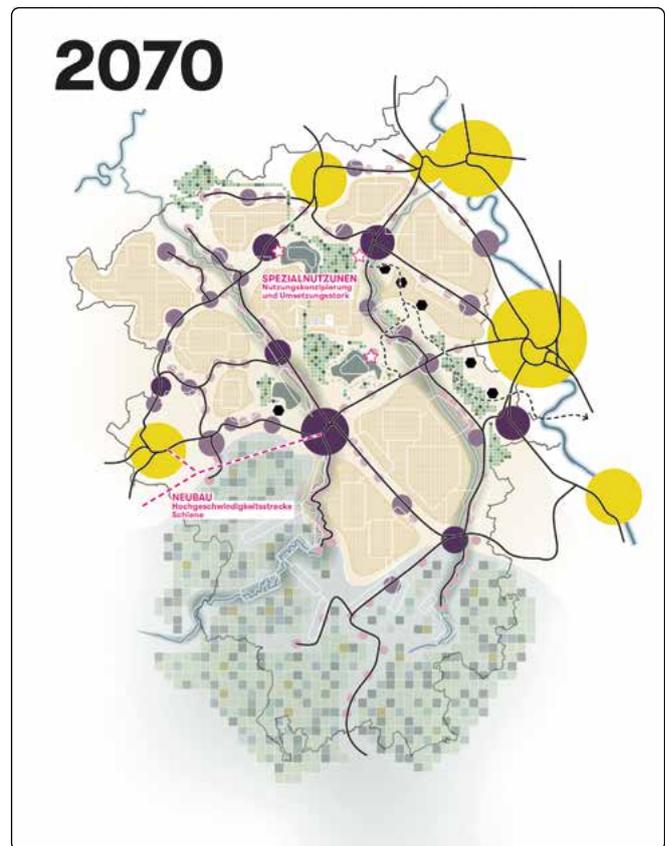
Wir sind der Meinung, dass bis 2050 die Früchte der Arbeit der kommenden Jahre eingefahren werden können. Das bedeutet nicht, dass die beschriebenen Veränderungen einfach werden, jedoch besteht in der gemeinsamen Vereinbarung über eine zukünftige Entwicklungsrichtung, einem definierten Planungshorizont und den heute zu verteilenden Geldern die einmalige Möglichkeit einen Entwicklungsprozess in Gang zu setzen, dessen Realisierung dann in geregelten Bahnen und möglicherweise mit einer gewissen Selbstverständlichkeit verlaufen kann.

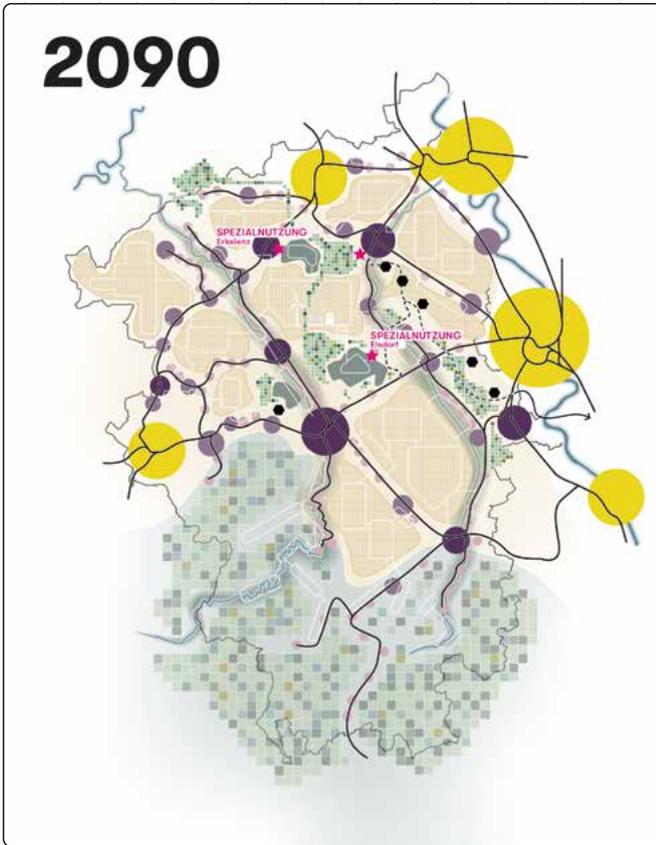
Daher erscheint es nur folgerichtig, spätestens 2050 den nächsten planerischen Schritt zu tun, und ein weiteres Raumbild für das Jahr 2090 zu erarbeiten. Dann ist es unserer Meinung möglich, die Entwicklungen rund um die Füllung der Tagebauseen so weit überschauen zu können, um belastbare Konzepte vorlegen zu können.



## 2070 und 2090 – den nächsten Schritt gehen

Während die Füllstände der Seen weiter steigen und sich die Landschaft rund um die ehemaligen Tagebaue weiter verändert ist das Rheinische Revier bereit den nächsten Schritt zu gehen. Zwar könnten anfangs noch einzelne Elemente des „Netzreviers“ umgesetzt werden, jedoch glauben wir, dass man für diesen Zeitpunkt weitere Entwicklungen anpeilen müsste. Ein Stellvertreter hierfür wäre aus unserer Sicht eine neue schnelle Verkehrsverbindung zwischen Düren, Aachen und Liège nach Paris – welcher Art diese ist, lässt sich für 2070 nur spekulieren. Spätestens 2060/2070 ist dann auch der Zeitpunkt, den wir für den richtigen halten, um sich zukünftige spezielle Nutzungen an den Tagebauseen Hambach und Garzweiler Gedanken zu machen. Ob dies „Städte am See“ sind oder eine zweite Etappe des „Innovation Valley“ bleibt noch offen – vorstellen können wir es uns. Und dann 2090 könnten diese realisiert sein – in einem Umfeld, welches wir uns heute noch nicht vorstellen können, aber auch nicht müssen.





# Worauf es aus unserer Sicht ankommt:

Auch wenn wir von unserem Konzept des Netzreviers überzeugt sind, wäre es falsch Ihnen dieses an dieser Stelle weiter anzupreisen. Der Sinn des Prozesses „Raumbild Rheinisches Revier 2038+“ liegt darin, drei Konzepte nebeneinander stehen zu haben, aus denen Sie sich Ihre eigene Strategie erarbeiten können. Die wichtigste Empfehlung ist daher auch, genau das zu tun! Beschäftigen Sie sich mit dem gesamten Revier und ringen sie um eine Strategie, die die gesamte Region weiterbringt. Das wird nicht ganz einfach, aber es ist aus unserer Sicht möglich und auch notwendig!

Denn die zweite Empfehlung ist, die heutigen Entwicklungsmuster und Entscheidungen auf den Prüfstand zu stellen – die Entwicklung der letzten 30 Jahre weiterzuführen, halten wir zum Abschluss unserer Arbeit für die schlechteste Option. Denn dies wird möglicherweise kurzfristig für einzelne Gemeinden zu positiven Entwicklungen führen, werden aber langfristig eine Raumstruktur zementieren, die nicht nachhaltig ist – auch wirtschaftlich nicht. Um zu dieser gemeinsamen Entwicklung zu kommen, braucht es hier und da einen Denkwandel. Wir haben versucht diesen Wandel zu beschreiben und zu begründen. Der Wechsel der Perspektiven kann hilfreich sein, um neue Handlungsoptionen zu erschließen, erfordert aber auch sich diesen neuen Möglichkeiten zu öffnen.

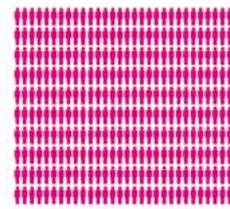
Wichtig ist uns, dass das Rheinische Revier Nachhaltigkeit nicht als eine rein ökologische Maßnahme und Vorgabe versteht. Wir haben versucht aufzuzeigen, dass durch die Nachhaltigkeit die leistungsstarke Region des Rheinischen Reviers erst entstehen kann. Zentraler Baustein ist für uns die Bildung und Weiterentwicklung von Zentren und Orten der Nutzungsdichte – diese sind, neben den Kraftwerksstandorten – die Standorte der Zukunft.

Um diese zu entwickeln, braucht es unter anderem ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz... vor allem aber braucht es ein Netz aus Akteuren, die gewillt sind, gemeinsam vorwärtszugehen! Das ist die wichtigste Empfehlung, die wir ihnen mit auf den Weg geben möchten.

**Wirtschaft**



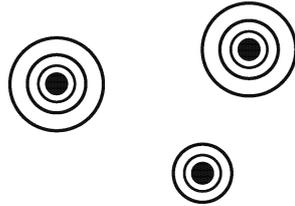
von der Fläche...



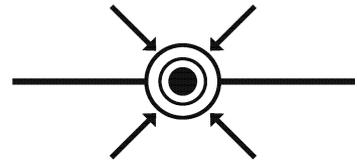
...zu wertschöpfungsintensiven  
Arbeitsplätzen

wertschöpfungsintensiv  
lokal verankert  
innovativ  
der Region dienlich

**Siedlung**

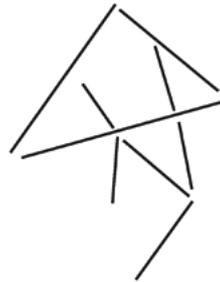


vom flächigen Wachstum...

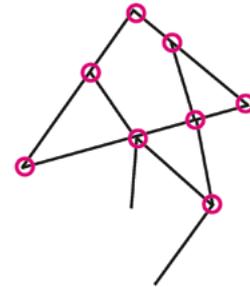


...zu Konzentration und Zentrenbildung

**ÖPNV**



von den Linien...

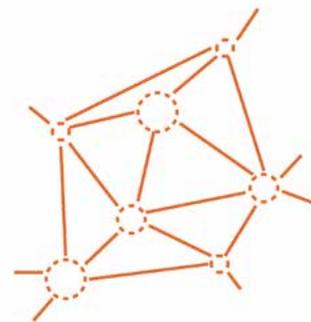


...zum Netz

**Energie**



von der zentralen Energieversorgung...



...zum dezentralen Energienetz

**Landschaft**



Gleichbehandlung von fruchtbaren Böden und Siedlungsflächen!

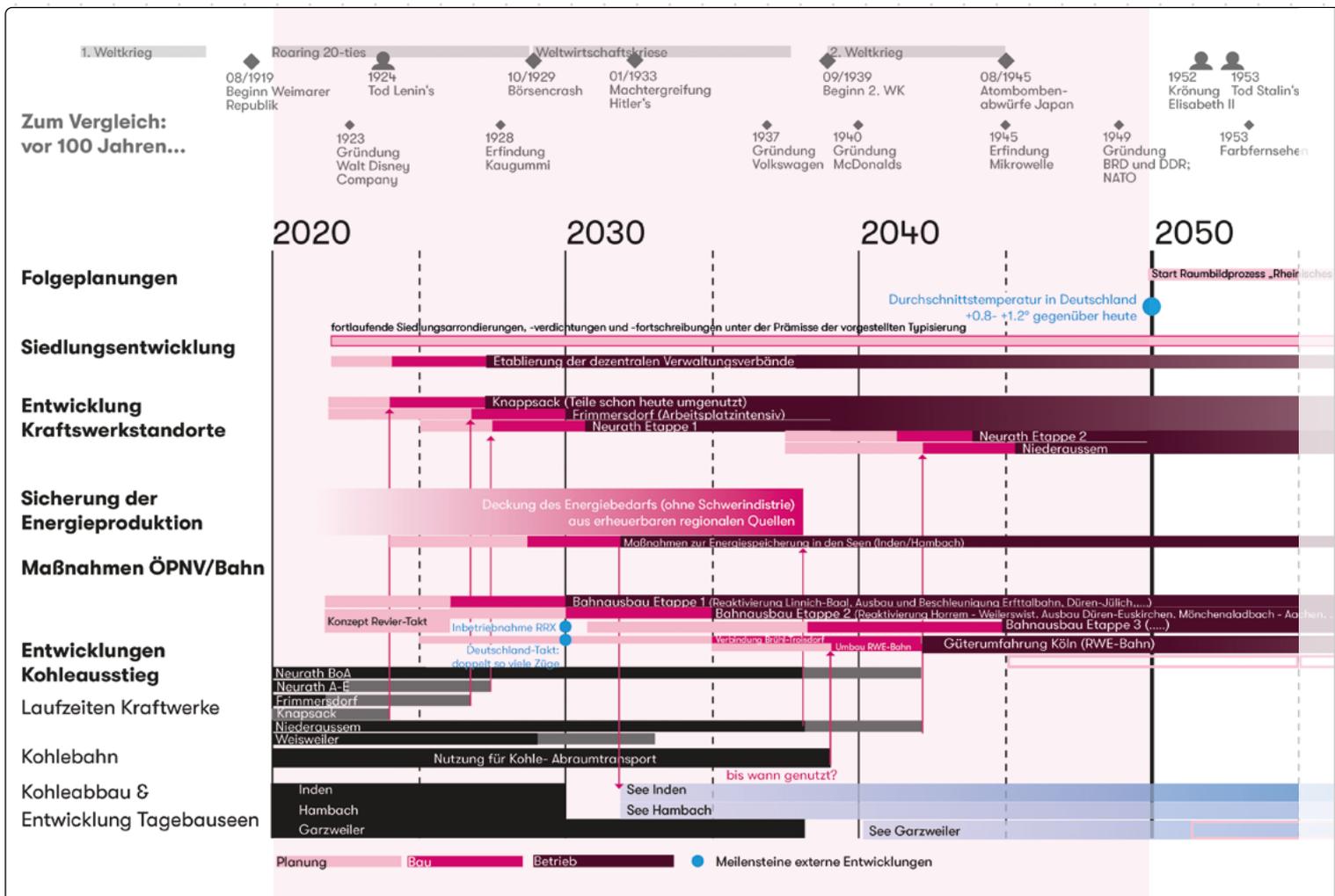


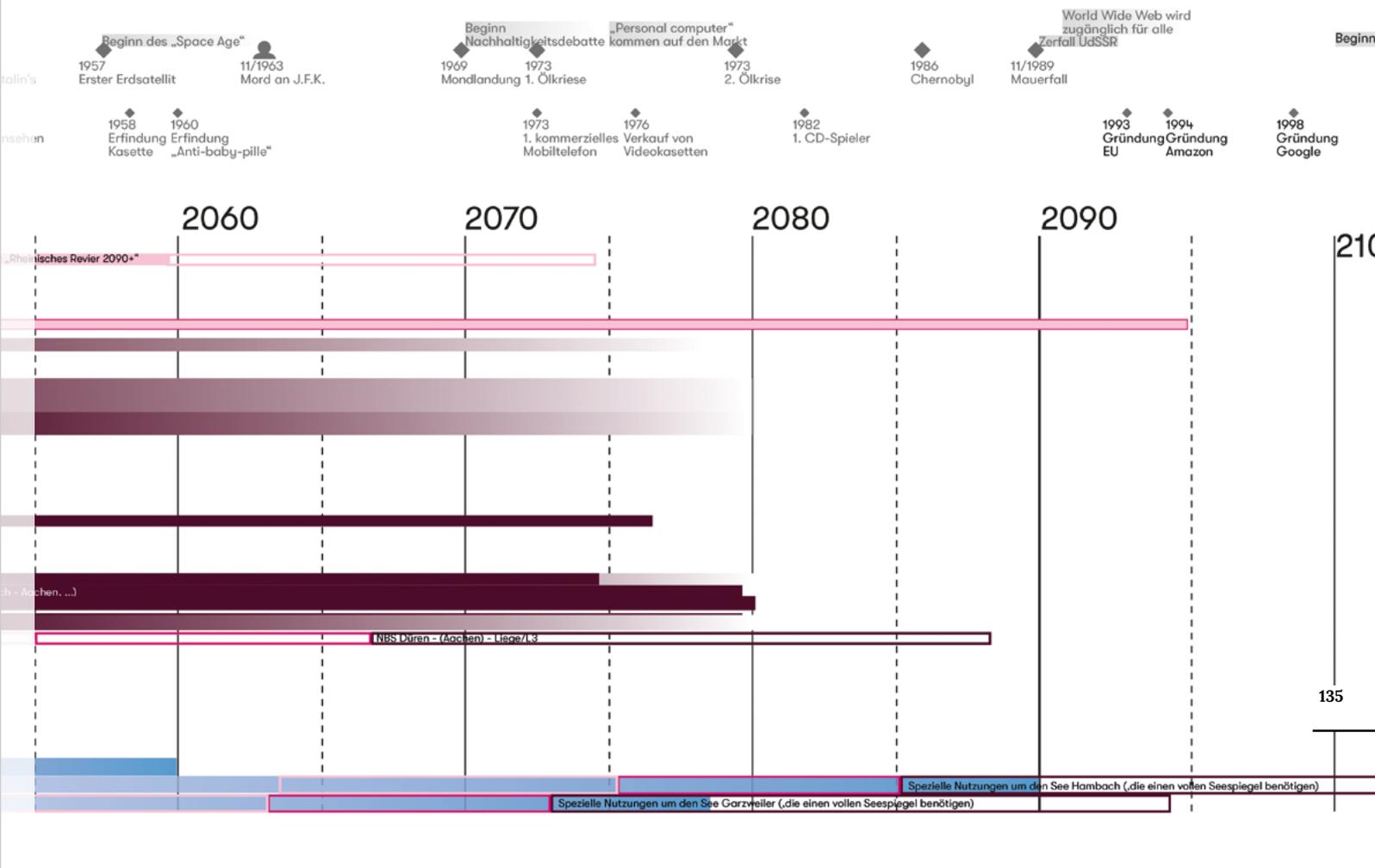
# Unser Planungshorizont



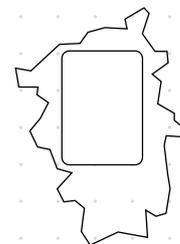
2020 >>>

>>> 2050





# Der Strukturplan Netzrevier 2050+



## Grundlagen

- Waldfläche
- Landwirtschaftlich
- Weide
- Halde
- Moor / Übergangslandschaft
- Flughafen
- Freiraumverbindungen
- Gewässer
- Überschwemmungsbereich (HQ100)
- Auenlandschaft
- Seepegelstand Jahr 2070
- Seepegelstand Jahr 2100

## Mobilität

- Straßenverkehr**
- Autobahn
- Schiennenmischverkehr**
- RRX
- andere
- RWE Bahn
- Schiengüterverkehr**
- Nutzung bestehender Gleise
- RWE Bahn umgenutzt
- neu
- Stadtbahn**
- bestehend
- bestehend
- Straßengebundener ÖPNV**
- zentral Busverbindung
- Halt Schiene**
- bestehend
- ...
- neu

## Siedlungstypen

- Metrokern Allg. Siedlung
- Metrokern Nachverdichtung
- Metrokern Suchraumerweiterung
- RevierAnker Allg. Siedlung
- RevierAnker Nachverdichtung
- RevierAnker Suchraumerweiterung
- RevierStadt Allg. Siedlung
- RevierStadt Nachverdichtung
- RevierStadt Suchraumerweiterung
- RurbaneOrtschaft Allg. Siedlung
- RurbaneOrtschaft Nachverdichtung
- RurbaneOrtschaft Suchraumerweiterung
- RevierGemeinde
- Druckraum der Metropolen
- Militärflächen
- Industrie- / Gewerbeflächen

## Dezentrale Verwaltungsgebäude

- Dörfliche Revierstruktur
- Eifelstruktur

## Energie

- Windkraftanlagen bestehend / neu
- Etablierung von Photovoltaikanlagen (innerhalb von Siedlungen und entlang von Infrastrukturen)
- Wasserkraftwerke
- Holzproduktionsstätten

## Zukunft Kraftwerkstandorte

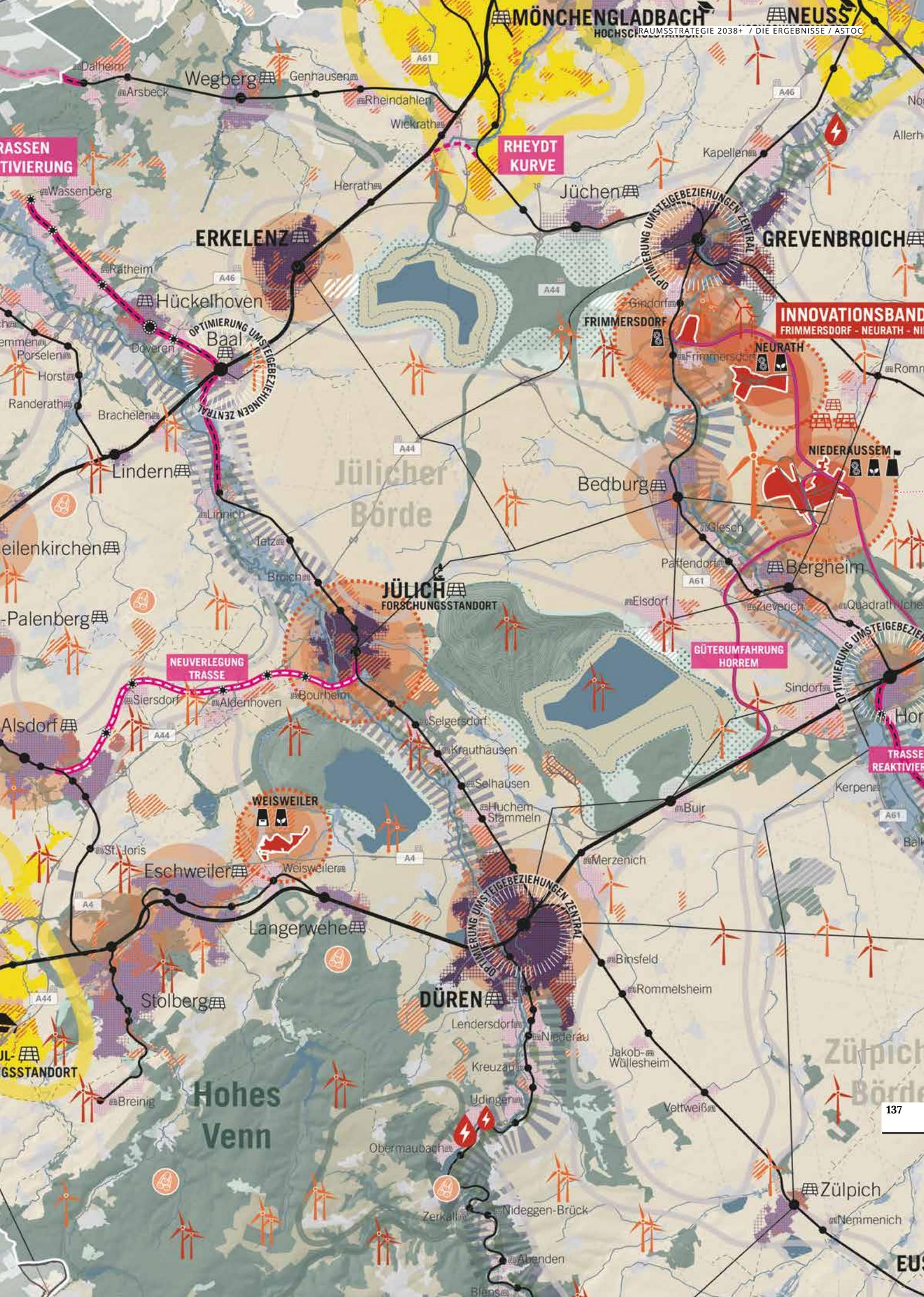
- Innovationspark arbeitsplatzintensiv
- Logistik flächenintensiv
- vertikale Landschaft flächenintensiv
- Industriedenkmal

## Rekultivierungsflächen

- Sicherung strategisch wichtiger Flächen an und um die Seen für die spätere Entwicklung
- Nutzung der rekultivierten Flächen in vierfacherem Sinne
  - Energiegewinnung
  - Landwirtschaftliche Produktion
  - Habitatpflege- und Fortschreibung
  - Naherholung

Strukturplan 2050+

Alle Karten auf [www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)



RASSEN  
TIVIERUNG

RHEYDT  
KURVE

ERKELENZ

GREVENBROICH

INNOVATIONS  
BAND  
FRIMMERSDORF - NEURATH - NI

OPTIMIERUNG UMSTIEGEBEZIEHUNGEN ZENTRAL

OPTIMIERUNG UMSTIEGEBEZIEHUNGEN ZENTRAL

FRIMMERSDORF

NEURATH

NIEDERASSEM

Jülicher  
Börde

JÜLICH  
FORSCHUNGSSTANDORT

Bedburg

Bergheim

NEUVERLEGUNG  
TRASSE

GÜTERUMFAHRUNG  
HORREM

TRASSE  
REAKTIVIER

WEISWEILER

OPTIMIERUNG UMSTIEGEBEZIEHUNGEN ZENTRAL

DÜREN

Hohes  
Venn

Zülpich  
Börde

**SEEN REVIER 2.0**  
VERNETZTE MOBILITÄTSLANDSCHAFT

RAUM STRATEGIE 2038 +

SCHNELLE ZENTRENVERBINDUNG

RAUMBILD VERNETZTE MOBILITÄTSLANDSCHAFT

**SEEN REVIER 2.0**  
KOMPAKTE POLYZENTRISCHE REGION

RAUM STRATEGIE 2038 +

REVIER VERBUND IM REVIER TAKT

DIE ZWEITE REIHE WIRD ZUR ERSTEN REIHE

KOMPAKTE LEBENS- + ARBEITSLANDSCHAFT

**SEEN REVIER 2.0**  
INNOVATIV - GRÜN - VERNETZT

RAUM STRATEGIE 2038 +

AUSGANGSLAGE + CHANCEN

DIE ZWEITE REIHE WIRD ZUR ERSTEN REIHE

REVIER SEENSTÄDTE 2.0 + 90.000

ADAPTIVES MOBILITÄTSNETZ

**SEEN REVIER 2.0**  
STRUKTURPLAN 2050+

RAUM STRATEGIE 2038 +

AUSGANGSLAGE

FENDERREGION RHEINREVIER + NAHERHOHE REVIER (VORSTADTLÄNDER ARBEITEN + KULTUR IN METROPOLLEN)

**SEEN REVIER 2.0**  
INSZENIERUNG DER IDENTITÄTS- UND KULTURLANDSCHAFT

RAUM STRATEGIE 2038 +

ZUSAMMENHÄNGENDE LANDSCHAFTSRÄUME

RAUMBILD IDENTITÄTS- UND KULTURLANDSCHAFT

ZUSAMMENHÄNGENDE LANDSCHAFTSRÄUME

LEISTUNGSSTARKE KULTURLANDSCHAFT

LEGENDE

**DAS ZWEITE LEBEN**  
Zusätzlich zum Bestehenden wird in der Kulturlandschaft investiert

DE ZUKUNFTSLEBEN

UND ERST DANN ERST DAS WAHRE LEBEN

ES STUFENWEISE MIT ERNEUTER LEISTUNG AN DER ZUKUNFT DER WASSERWIRTSCHAFT MIT DEN ZIELN DER NACHHALTIGKEIT UND WACHST BEZÜGELNDE BEWIRTSCHAFTUNG

INNOVATIVE PRODUKTION UND VERWERTUNG

NEU-ANLEGE: BEI DER ZUKUNFTSLEBEN WIRD ERNEUTER LEISTUNG AN DER ZUKUNFT DER WASSERWIRTSCHAFT MIT DEN ZIELN DER NACHHALTIGKEIT UND WACHST BEZÜGELNDE BEWIRTSCHAFTUNG

RE-ANLEGE: BEI DER ZUKUNFTSLEBEN WIRD ERNEUTER LEISTUNG AN DER ZUKUNFT DER WASSERWIRTSCHAFT MIT DEN ZIELN DER NACHHALTIGKEIT UND WACHST BEZÜGELNDE BEWIRTSCHAFTUNG

BEWIRTSCHAFTUNG: BEI DER ZUKUNFTSLEBEN WIRD ERNEUTER LEISTUNG AN DER ZUKUNFT DER WASSERWIRTSCHAFT MIT DEN ZIELN DER NACHHALTIGKEIT UND WACHST BEZÜGELNDE BEWIRTSCHAFTUNG

# AS+P - Seenrevier 2.0

innovativ - grün - vernetzt

Grüne Kulturlandschaft  
der Zukunft -  
das Rheinische Revier  
von Innen denken

# Zusammenfassung

Entscheidend ist nach der Auffassung vom Team AS+P die regionale Kooperation und die Einbindung aller (Planungs-) Aufgaben in den überörtlichen Kontext. Der Kernbereich des Reviers, mit den größten Maßnahmen und Veränderungen, soll dabei das Labor und der Katalysator für gemeinsames, regionales Denken und Agieren sein. Gemeinsam soll das **SEEN REVIER 2.0 Innovativ – Grün – Vernetzt** entwickelt werden. Das Team AS+P hat drei Entwicklungslinien für die Region erarbeitet. Für ein polyzentrisches Revier soll es zu einer **kompakten Lebens- und Arbeitslandschaft** kommen. Die Polyzentrische Struktur soll gestärkt und gleichzeitig neue Entwicklungsgebiete auf ehemaligen Braunkohleabbau- und Industrieflächen erfolgen. Außerdem soll es eine funktionale Aufwertung und Vernetzung der zusammenhängenden Landschaftsräume als leistungsstarke Kulturlandschaft im Zusammenspiel mit landwirtschaftlichen Erfordernissen und landschaftsökologischen Aspekten geben. Diese Entwicklungslinie formuliert **die In-**

**szenerung der Identitäts- und Kulturlandschaft.** Das Team setzt auf eine **vernetzte Mobilitätslandschaft**, mit der Stärkung eines nutzerfreundlichen ÖPNV-Netzes innerhalb des Reviers sowie der Stärkung der Knoten und den Einsatz innovativer Techniken und die Verknüpfung aller Verkehrsträger. Mit dem Konzept SEEN-REVIER 2.0 werden die neuen Qualitäten des Raumes und das neue Image in einen prägnanten Titel verdichtet. Somit vermittelt die Entwicklungsstrategie ein „neues Bild des Raumes“, das nach innen (auf Bewohnerinnen und Bewohner, lokale Akteurinnen und Akteure etc.) als auch nach außen (Vermarktung, überregionale Wertschätzung) wirkt und den „mentalen Kitt“ der Vielzahl von Akteurinnen und Akteure befördert.

# Planungsansatz

Im Zuge der Braunkohlenutzung im Rheinischen Revier war ein integriertes System aus Tagebau, der Kohlenutzung in Kraftwerken und der Veredelung implementiert, mit rund 10.000 Beschäftigten und einer weitergehenden Wertschöpfung für die Region durch indirekte Effekte (Beschaffung, Lohn- und Gehaltsausgaben). Darüber hinaus basiert ein merklicher Teil der regionalen Ökonomie auf der Verfügbarkeit von großen, stabilen Energiemengen (energieintensive Industriebetriebe).

Mit den Beschlüssen zur Stilllegung des Kohleabbaus stellt sich für die Region die Herausforderung zu einem umfassenden Strukturwandel, gekennzeichnet von der Schaffung einer neuen wirtschaftlichen Basis (Unternehmen, Arbeitsplätze), einer Anpassung der Infrastrukturen und einer Steigerung der Lebens- und Umfeldqualität, wofür eine ganzheitliche Raumstrategie einen wesentlichen Beitrag leisten soll. Auch kann die Raumstrategie den Imagewandel von der (im Zuge des Klimawandels) ungeliebten Kohle zu einer modernen, innovativen und nachhaltigen Raum- und Wirtschaftsstruktur befördern.

Der Gesamtprozess zur Neugestaltung des Kernreviers wird über eine Generation hinausreichen, was sich insbesondere an der Zeitdauer zur Füllung der Seen ab 2030 bzw. 2038 ablesen lässt.

## **Aus Sicht der Raumentwicklung sehen wir große Chancen für ein Zukunftskonzept 2038+, das wesentliche Einflussfaktoren aufgreifen soll:**

- Der hohe Zuwanderungsdruck in die Region und die erkennbare wirtschaftliche Dynamik in zukunftsweisenden Sektoren bieten beste Voraussetzungen für eine zielgerichtete, gesteuerte Weiterentwicklung
- In den nächsten Jahren eröffnen sich - auf Grund der verfügbaren Fördermittel - umfassende Chancen zur wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Umstrukturierung in der Region
- Die „regionale Kohleökonomie“ wird, auch zur Schaffung anschlussfähiger Arbeitsplätze, in internationale Wertschöpfungsketten eingegliedert
- Die Region erhält ein neues Imagebild („High-Tech statt Kohle“), mit dem sie sich als Zukunftsraum positioniert.

## Seen-Revier 2.0

Wir haben das Raumbild 2038+ unter das Motto „Seen-Revier 2.0“ gestellt. Auch wenn der Bereich der Seen sich auf das Kernrevier beschränkt, gehen wir davon aus, dass die mit der Befüllung der Seen entstehende Faszination, Begeisterung und Veranschaulichung des Umbruchs, Aufbruchs und die Entstehung neuer Qualitäten einen regionalen Impuls setzt und mit der Inszenierung des Wandels sowohl regionale als auch überregionale Aufmerksamkeit erweckt.

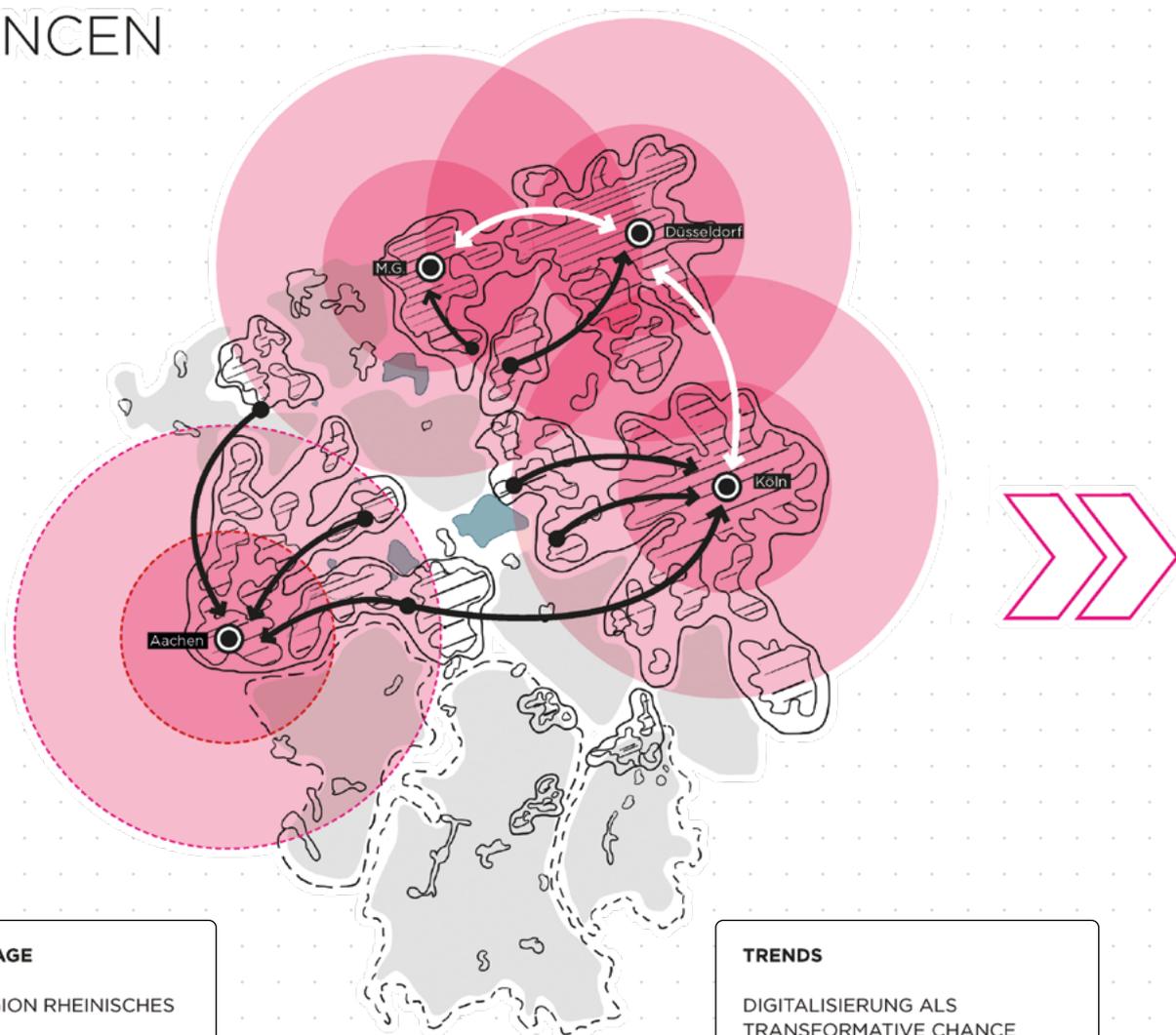
Entscheidend ist nach unserer Auffassung die regionale Kooperation, die Einbindung aller (Planungs-) Aufgaben in den überörtlichen Kontext. Der Kernbereich des Reviers, mit den größten Maßnahmen und Veränderungen soll dabei das Labor und der Katalysator für gemeinsames, regionales Denken und Agieren sein. Gemeinsam wird das Seen-Revier 2.0, grün – vernetzt – innovativ entwickelt.

Auf dieser Grundlage kann eine Positionierung als Zukunftsrevier gelingen, ein positives Bild der Veränderungsprozesse und des Aufbruchs in der Region und nach außen vermittelt und Interesse zur Teilhabe an einem positiv wahrgenommenen Prozess (z.B. durch Unternehmensansiedlung, Mitarbeiter) geweckt werden. In der Interaktion aller Akteure entsteht ein regionales Bewusstsein.

Mit dem Begriff SEEN-REVIER 2.0 werden die neue Qualität des Raumes und das neue Image in einem griffigen Titel verdichtet.

Somit vermittelt die Entwicklungsstrategie ein „neues Bild des Raumes“, das nach innen (auf Bewohner, lokale Akteure etc.) als auch nach außen (Vermarktung, überregionale Wertschätzung) wirkt und den „mentalen Kitt“ der Vielzahl von Akteuren befördert.

## AUSGANGSLAGE + CHANCEN



### AUSGANGSLAGE

PENDLERREGION RHEINISCHES  
REVIER  
WOHNEN + NAHERHOLUNG IM  
REVIER (VORSTADT/LAND)  
ARBEITEN + KULTUR IN DEN  
METROPOLN

### TRENDS

DIGITALISIERUNG ALS  
TRANSFORMATIVE CHANCE  
SEHNSUCHT NACH STADT +  
VORORT + LAND  
TRENNUNG ZWISCHEN URBAN +  
SUBURBAN WIRD ES IN ZUKUNFT  
SO NICHT MEHR GEBEN

Wandel und Identität –  
Das Revier von Innen denken

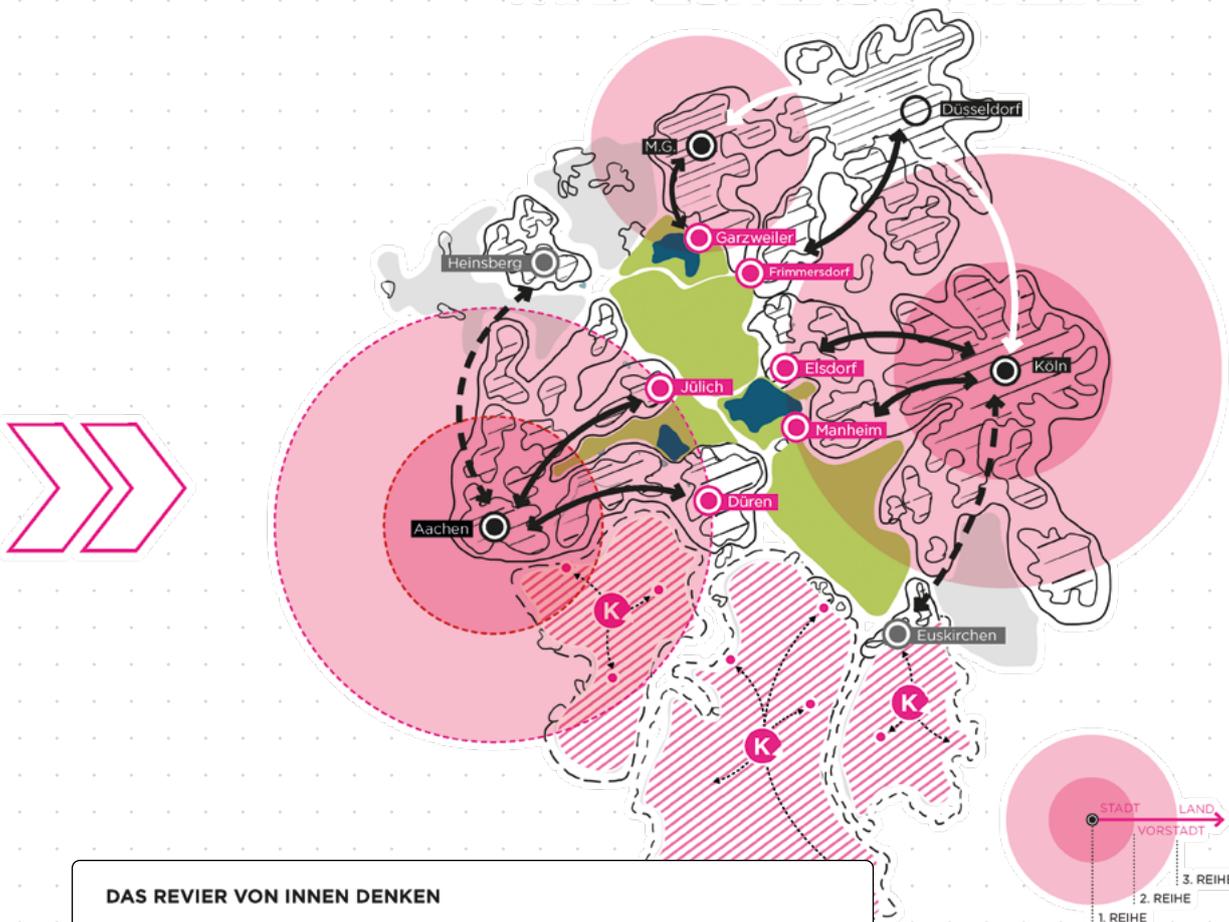
Weites Land

Zukünftige Prozesse werden von außen beeinflusst, wie dies an den Stilllegungsplänen, Zuwanderungsdruck, Verkehrsverbindungen oder auch dem generellen Strukturwandel in der Wirtschaft ersichtlich ist. Im Hinblick auf die Schaffung einer Identität schlagen wir vor, das Revier von innen zu denken, auf den Qualitäten und Potenzialen (neue Erlebnisqualitäten in den Tagebaufolgelandschaften, Flächenpotenziale durch Umstrukturierung) der Region aufzubauen, und die Chancen der Interaktion mit den wissensintensiven bzw. dynamischen Zentren am Rande der Region (Aachen, Mönchengladbach sowie Köln, Düsseldorf) und den nahegelegenen Niederlanden für innovative Prozesse aufzugreifen.

Weitergehende („kohleunabhängige“) Maßnahmen zur Schaffung zusätzlicher Infrastrukturen, Freiraumqualitäten, ökonomischer Grundlagen sowie Wohnraums.

Das Kernrevier in der Börde ist landschaftlich ein „weites Land“ mit offenen Sichtbeziehungen und wenigen topographischen Bewegungen. In diese weite Landschaft sind heute die Kraftwerkstandorte als Landmarks eingebettet, sie prägen die Anmutung und geben räumliche Orientierung. Dieses Ordnungsprinzip soll aufgegriffen werden: durch Einbettung zukunfts-fähiger Gewerbeanlagen an diesen Standorten als neue Landmarks im weiten Land.

# DIE ZWEITE REIHE WIRD ZUR ERSTEN REIHE



**DAS REVIER VON INNEN DENKEN**

QUALITÄTEN, BEGABUNGEN AUFGREIFEN RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ZUKUNFTSENTWICKLUNG SCHAFFEN VON GROSSSTRUKTUREN ZU MEHR KLEINTEILIGKEIT?	LOKALE „KOHLEÖKONOMIE“ DURCH NEUE WERTSCHÖPFUNG ERSETZEN SMART CITY/SMART REGION
---	---

# Entwicklungslinien des Rheinischen Reviers

Das Rheinische Revier ist an seinen Rändern geprägt durch die Agglomerationszentren Köln, Düsseldorf-Neuss, Aachen, Mönchengladbach sowie dem Mittelgebirgs-Rücken der Eifel.

Im Kern erstreckt sich der Kulturlandschaftsraum Rheinisches Revier 2038+ von Nord nach Süd über die großflächigen zusammenhängenden Landschaftsräume der Rheinischen Börde und wird im Süd-Westen durch den Mittelgebirgsrücken der Eifel flankiert.

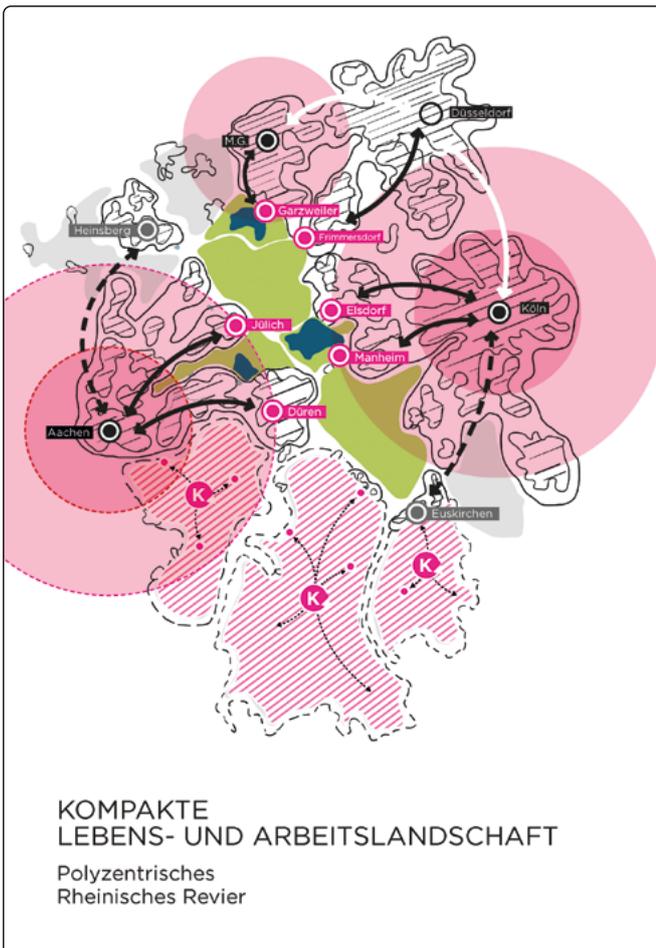
Der Kulturlandschaftsraum Rheinisches Revier 2038+ bildet in der Raumstrategie den „Bühnen-Boden“, das Aktions-Spielfeld und ist Herzstück des zukünftigen Rheinischen Reviers mit den drei gefüllten ehemaligen Tagebau-Seen Inden, Hambach und Garzweiler als Hauptakteure.

**Die Entwicklungslinien für 2038+ stehen im Fokus einer nachhaltigen, resilienten und suffizienten Raumentwicklung, deren oberste Prioritäten sind:**

## Kompakte Lebens- und Arbeitslandschaft - Polyzentrische Region

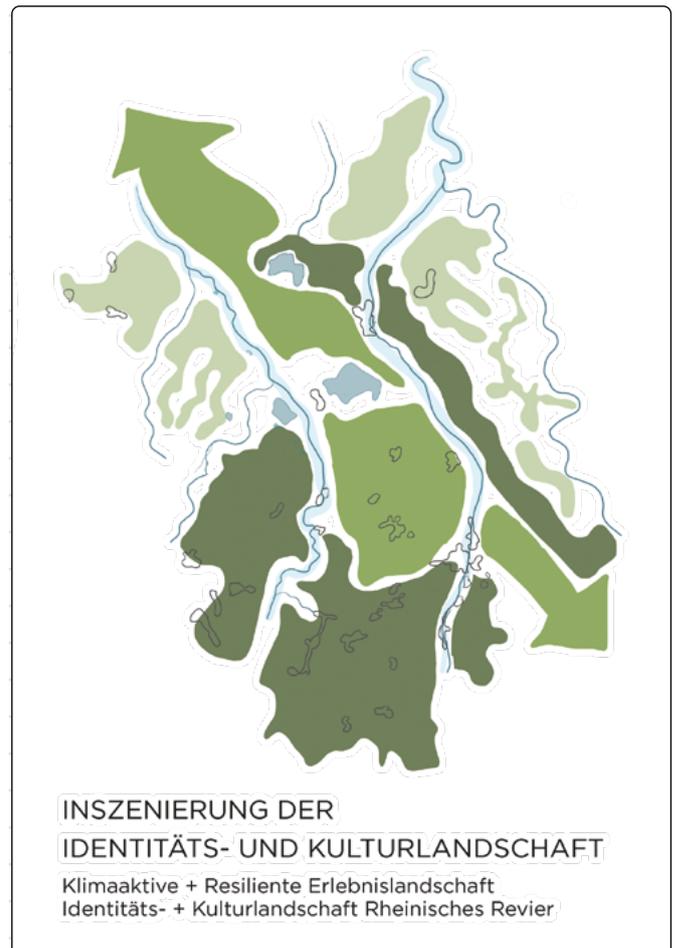
Kompakte und – insbesondere am ÖV – verdichtete Siedlungsbereiche mit klarer Abgrenzung zum regionalen Landschaftsraum. Stärkung der Polyzentrischen Struktur des Rheinischen Reviers bei gleichzeitiger Konzentration neuer urbaner Entwicklungsgebiete auf die Umnutzung und Transformation ehemaliger Braunkohleabbau- und -industrieflächen.

Mit der Aufwertung und Entwicklung des Kernreviers gewinnen die dortigen Siedlungsbereiche eine neue Bedeutung: die zweite Reihe wird zur ersten Reihe.



## Leistungsstarke Kulturlandschaft

Funktionale Aufwertung und Vernetzung der zusammenhängenden Landschaftsräume als leistungsstarke Kulturlandschaft im Zusammenspiel von landwirtschaftlichen Erfordernissen und landschaftsökologischen Aspekten. Erhöhung der Resilienz und klimaaktive Gestaltung des Rheinischen Reviers.



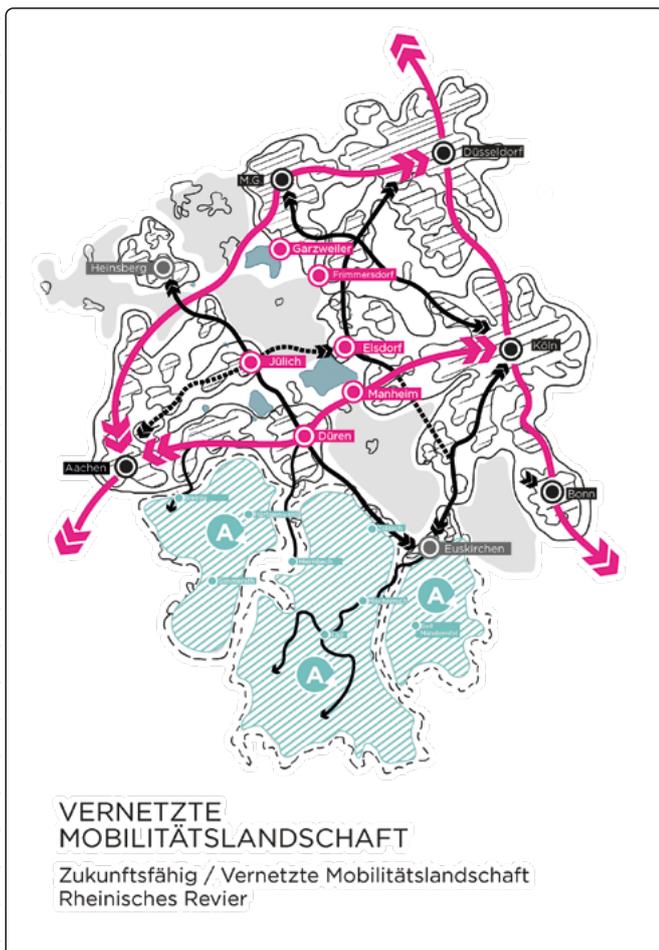
## Vernetzte Mobilitätslandschaft

Stärkung eines nutzerfreundlichen ÖPNV-Netzes innerhalb des Rheinischen Reviers, Stärkung der Knoten, Einsatz innovativer Techniken und Verknüpfung aller Verkehrsträger. Anbindung bestehender Siedlungsstrukturen und der Agglomerationsräume an die zukünftigen Seestädte im Herzen des Rheinischen Reviers.

## Entwicklung an den Seen

Im Endzustand prägen große Seen mit insgesamt 74 Quadratkilometern Fläche das Kernrevier (zum Vergleich: der Chiemsee hat 80 qkm). Es entsteht ein hochattraktives Landschaftsensemble vor den Toren großer Städte, inmitten eines dynamischen Entwicklungsgebietes.

Das Raumbild Seen-Revier 2.0 geht bewusst von einer integrativen Entwicklung an den Seen aus und sieht eine abgestimmte Konzeption für neue Siedlungsflächen, für die Freiraumentwicklung (Erhaltung oder Inwertsetzung besonders relevanter Elemente) und die (ÖV-basierte) Verkehrserschließung vor. Damit werden der absehbare Entwicklungsdruck zielgerichtet gelenkt, die Freiraumqualitäten erhalten oder geschaffen und das Bild des Aufbruchs, der innovativen Zukunftsveränderung im Kernrevier generiert und für die Gesamtregion in der Außenwirkung genutzt.

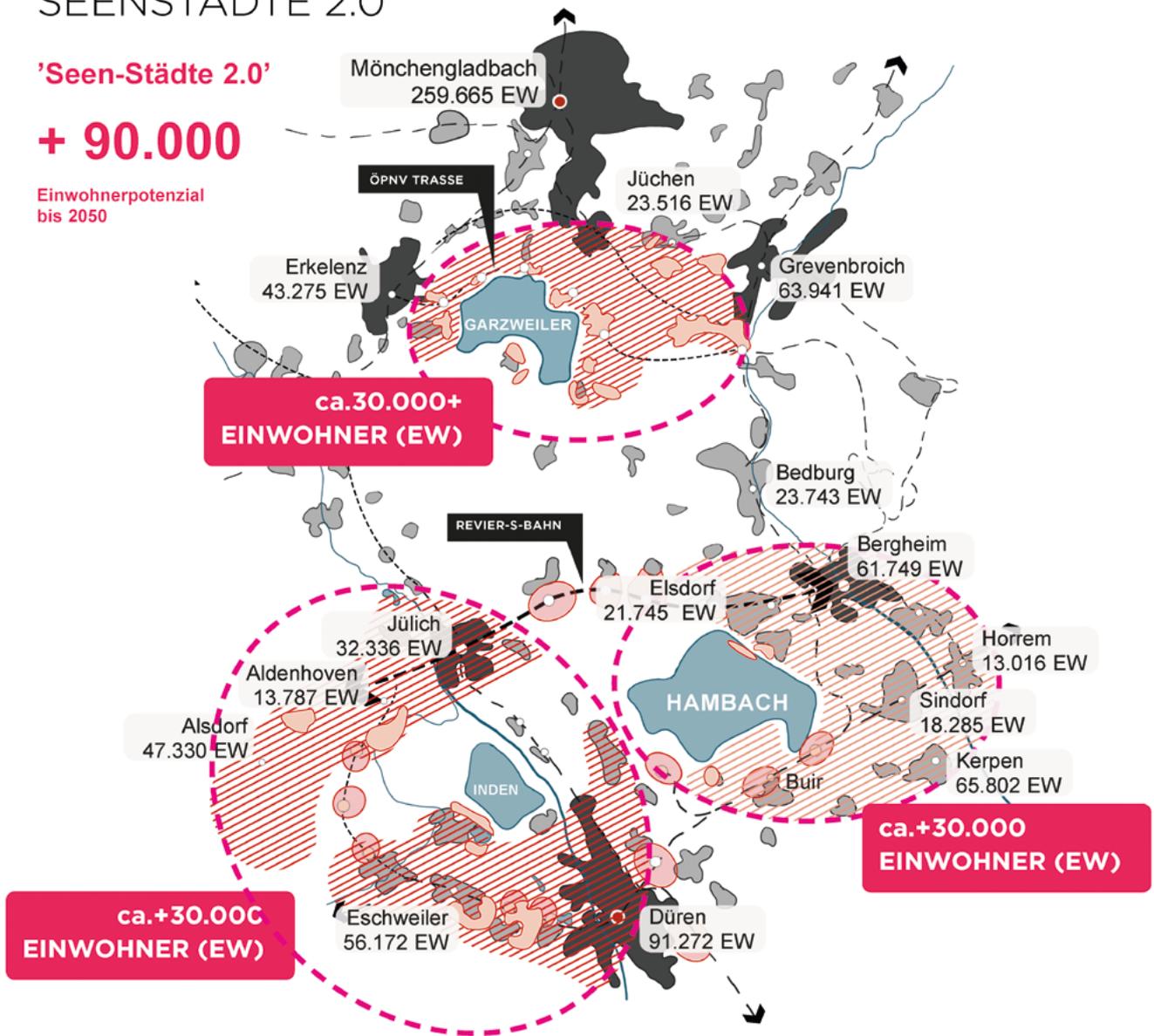


# REVIER SEENSTÄDTE 2.0

'Seen-Städte 2.0'

**+ 90.000**

Einwohnerpotenzial  
bis 2050



**NUTZUNG EHEMALIGER TAGEBAUFLÄCHEN**  
NACHNUTZUNG,  
ARRONDIERUNG UND  
ERWEITERUNG EXISTIERENDER  
SIEDLUNGSSTRUKTUREN

**INTEGRATIVE RAUMENTWICKLUNG**

- > POLYZENTRALITÄT
- > DURCHGRÜNUNG
- > ÖV-ORIENTIERUNG

> KATALYSATOR SEEN-STÄDTE  
FÜR DIE IDENTITÄT UND  
ENTWICKLUNG DER REGION

**Leitziel:**

# Kompakte Lebens- und Arbeitslandschaft

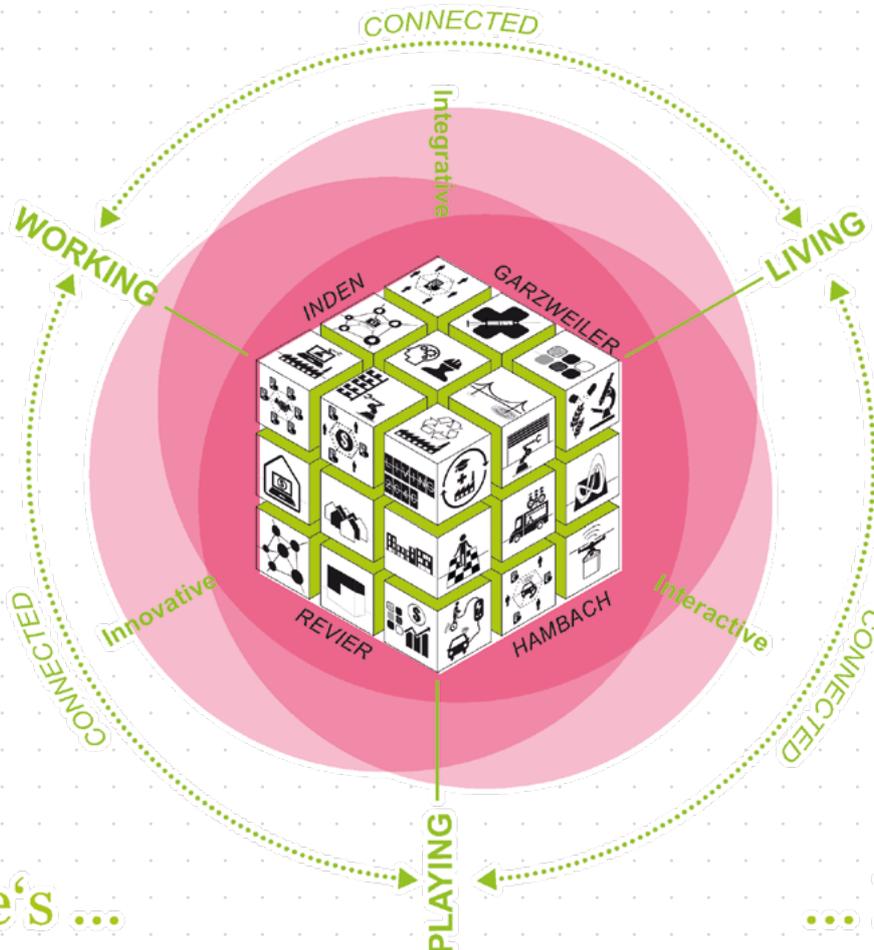
Das Konzept enthält für die Zukunft des Rheinischen Reviers eine handlungsorientierte Raum-Vision mit praktischen, realitätsnahen und einfachen Implementierungs- und Lösungsansätzen, welche Raum für Experimente bietet, das Alte überprüft, aber gleichzeitig auch die Erfahrungen der Geschichte konstruktiv und proaktiv nutzt.

Kernelement ist ein Lebens-, Arbeits- und Freizeitraum, der eng und aktiv mit der künftigen Seenlandschaft verwoben ist und von der Aufbruchstimmung und der Ausstrahlung der neuen Seen profitiert.

Der Betrachtungsraum des Raumbildes ist heute einerseits geprägt von stabilen, teilweise wachsenden Klein- und Mittelstädten, suburbanen Strukturen, aber auch von ländlichen Räumen und kleinen Siedlungseinheiten. Aus raumstruktureller Sicht besonders markant ist der hohe Wanderungsdruck aus den umgebenden Großstädten und die starke Pendlerverflechtung (und damit einhergehendem Verkehrsaufkommen) mit diesen am Rand der Region gelegenen Zentren.

**Das Leitbild berücksichtigt hierzu insbesondere folgende Entwicklungstendenzen:**

- Die Digitalisierung offeriert eine transformative Chance für den suburbanen und ländlichen Raum; eine stärkere Verschränkung von Wohnen und Arbeiten und die Vermeidung von Fahrten zur Arbeit werden möglich, Der Anspruch der Menschen verändert sich, die vermehrte Sehnsucht nach der ländlichen Idylle als Gegenbewegung zum urbanen Trend der letzten Jahrzehnte gewinnt an Dynamik, damit einhergehend wird der Wanderungsdruck in das Rheinische Revier anhalten.
- Für das räumliche Konzept sollen drei Ansätze herausgehoben werden: die Entwicklung dezentraler Seestädte, die Weiterentwicklung der vorhandenen Zentren (Arrondierung, Innenentwicklung, ökonomische Stabilisierung) und die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung am öffentlichen Verkehr.



People's ...



... Place

## Stärkung der Zentren / Polyzentrale Konzentration

Zur Umsetzung des polyzentralen Prinzips wird eine Konzentration der Entwicklung auf leistungsfähige Zentren, die Intensivierung von Innenentwicklung oder kompakter Arrondierung sowie die funktionale Stärkung von (auch peripheren) Zentren vorgesehen.

### Einzelne Ansätze sind:

- Konsolidierung und Erweiterung existierender Siedlungsstrukturen als Mittel zur demographischen Stabilisierung und Attraktivitätssteigerung
- Reaktivierung verlassener Siedlungsräume (z.B. Mannheim alt) oder von Bergbaufolgeflächen und Transformation in zukunftsweisende Modellräume
- Umwandlung geeigneter ehemaliger Kraftwerkstandorte in Pilot- und Testfelder für zukunftsweisende hybride Siedlungs-, Lebens- und Arbeitsräume als Verbindungsglied zwischen den urbanen Agglomerationszentren und den neuen Seestädten des Rheinischen Reviers
- Eine ÖPNV-orientierte Entwicklung mit der Ausrichtung von Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung auf öffentliche Verkehre
- Verdichtung und Erweiterung existierender Siedlungsstrukturen entlang der ÖPNV-Trassen
- Stärkung der Siedlungsräume im Eifel-Raum durch kooperative (Innen-) Entwicklung, Stärkung der räumlichen Vernetzung und funktionale Aufwertung (z.B. Anbindung, Arbeitsplätze, Versorgungs- und ÖPNV-Angebot).

## ÖPNV-nahe Entwicklung

Das Raumbild geht von einer Konzentration der Siedlungsentwicklung auf vom öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete aus. Dieses Prinzip wird auch im Zuge der neu geplanten Revier S-Bahn zwischen Aachen und Jülich sowie der Weiterführung Elsdorf-Bergheim im Bereich der Seen-Städte oder einer neuen Führung am Garzweiler See aufgegriffen.

### Seen-Städte 2.0

Mit der Befüllung der Seen und der Gestaltung der Ufer- und Übergangszonen entstehen hochwertige Raumeinheiten, auf die eine hohe Entwicklungsdynamik für Wohnbebauung und Tourismus einwirken wird. Deshalb ist für das Raumbild vorgesehen, den Entwicklungsdruck sinnvoll zu lenken und geeignete Areale für eine Nutzung vorzuhalten – sowie simultan besondere Bereiche für Natur und Landschaft zu sichern und zu entwickeln.

**Als räumliche Konzeptidee wird die Planung einer dezentralen Seestadt, in Form von klein- oder mittelgroßen, vernetzten Seestädten dargestellt:**

- Mit der Aufwertung des Kernreviers entstehen besondere Qualitäten für die angrenzenden Orte. Damit befinden sich eine Vielzahl von Kommunen, die heute im „Schatten“ der großen Städte liegen in oder am Rand des dynamischen Transformationsraumes – somit wird die zweite Reihe zur ersten Reihe.
- Attraktive neue Lebensräume: Wohn- + Arbeits- + Kultur-Lebensraum Rheinisches Revier
- Urbanisierung an ehemaligen Tagebaukanten
- Schaffung neuer kleinteiliger und gleichzeitig hoch attraktiver Lebens- und Siedlungsräume rund um die zukünftigen Tagebauseen Garzweiler, Hambacher See und See Inden.
- Nutzung ehemaliger Tagebauflächen für diese neuen urbanen Entwicklungen.

**Leitziel:**

# Leistungsstarke und innovative Wirtschaftslandschaft

Die Herausforderung für das Revier besteht primär im Ausgleich des Verlustes von Arbeitsplätzen bzw. Folgearbeitsplätzen durch den Ausstieg aus der Braunkohle aber auch in der Anpassung an zukunftsfähige Wirtschaftsformen und damit der Schaffung zukunftsgerichteter Arbeitsplätze.

Das Raumbild unterstellt eine stärkere Einbindung in internationale Wertschöpfungsketten, was Maßnahmen sowohl räumlicher (Flächen, Trassen, Anbindung) als auch organisatorisch-struktureller Art (Netzwerke/Cluster, Aufbau von Kompetenzen, Ausbildung) voraussetzt. Dabei soll eine vernetzte, vielfältige Wirtschaft entstehen (Cross Innovation), mit einer branchen- und disziplinenübergreifenden Zusammenarbeit von High-Tech, Verarbeitung, Hochschulen oder verarbeitendem Gewerbe.

Neben der Förderung der Wirtschaftsaktivitäten entstehen im Zusammenspiel mit dem künftigen Seen- und Landschaftsraum neue Lebens- und Aktivitätswelten – ein hoher Standort- und Attraktionsvorteil im Werben um Unternehmen und Beschäftigte.

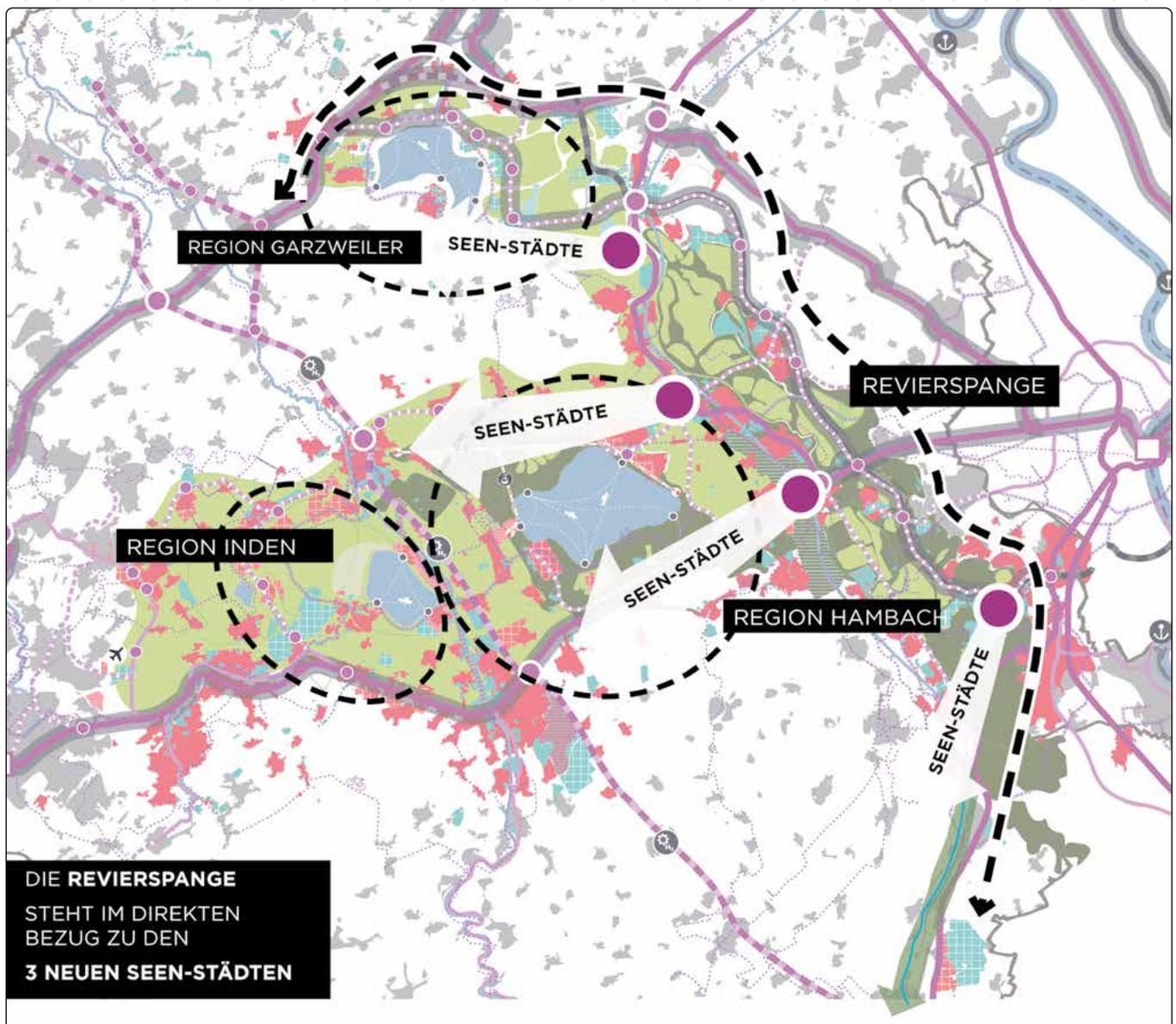
Im Zuge der Umstrukturierung der Braunkohleindustrie werden mehr als 1.300 ha Areale für gewerblich-industrielle Nachnutzung verfügbar. Damit ist ein mittel und langfristig großes Flächen- potenzial abzusehen, mit einer rechnerischen Kapazität für 26.000 bis 65.000 Arbeitsplätze (bei Dichten von 20 bis 50 Beschäftigte je ha Bruttobauland).

**Aus Sicht des Raumbildes steht die Qualifizierung der Flächenangebote sowie die Ausrichtung der Branchen im Fokus. Bezogen auf die räumliche Flächendisposition wird die Bereitstellung bzw. Vorhaltung zukunftsfähiger Gewerbeflächen für differenzierte Zielgruppen vorgeschlagen:**

- Große, überregional bedeutsame Flächen (100-250 ha) für besondere Ansiedlungen (z.B. Chipfabrik, Batterie-technologie, internationale Produktion), die Folgeeinrichtungen induzieren
- Hochwertige kleinteilige/mittelgroße Standorte für innovative Unternehmen oder Einrichtungen (aus dem technologischen Bereich, IT, Service u.a.)
- Standorte für Logistik und für einfaches Gewerbe
- Transformation ehemaliger Kraftwerks- oder Industriestandorte in zukunftsweisende Produktions- und Gewerbestandorte und optimaler verkehrlicher Anbindung (Schiene, Straße und ÖPNV).
- Die Förderkulisse soll zur Implementierung vernetzter Wirtschafts- und Forschungsstandorte und für die innovative Weiterentwicklung der Branchenstruktur beitragen.
- Die Revierspange steht im direkten Bezug zu den drei neuen Seen-Städten

## Revierspange

Das Raumkonzept sieht die „Revierspange“ zwischen Jüchen/ Grevenbroich, Bergheim und Kerpen vor. In dieser Spange befinden sich heute große Anlagen, Standorte und Infrastrukturen der Braunkohleökonomie. Künftig ist sie der Übergangsbereich zur neuen „Seebühne“/Seen Städte und profitiert von der prominenten Lage zum identitätsstiftenden Kernraum, den sich ergebenden Flächenpotenzialen sowie der Verkehrsvernetzung. Die Revierspange wird neben den Seen als Schwerpunktum zur Transformation verstanden und kann als Real-labor des Strukturwandels bespielt werden: Umnutzung der Kraftwerke mit neuen Arbeits- und Lebenswelten, verkehrlicher Vernetzung, und landschaftliche Durchdringung.



## Wasserstoff-Pilot-Region

Aus dem Wegfall der braunkohlebasierten Energie resultieren Konzeptüberlegungen für die Substitution. Auch im Hinblick auf die Zielvorstellung „Klimaneutrale Region“ geht das Raumbild von drei Ansätzen aus, die das Ziel unterstützen sollen:

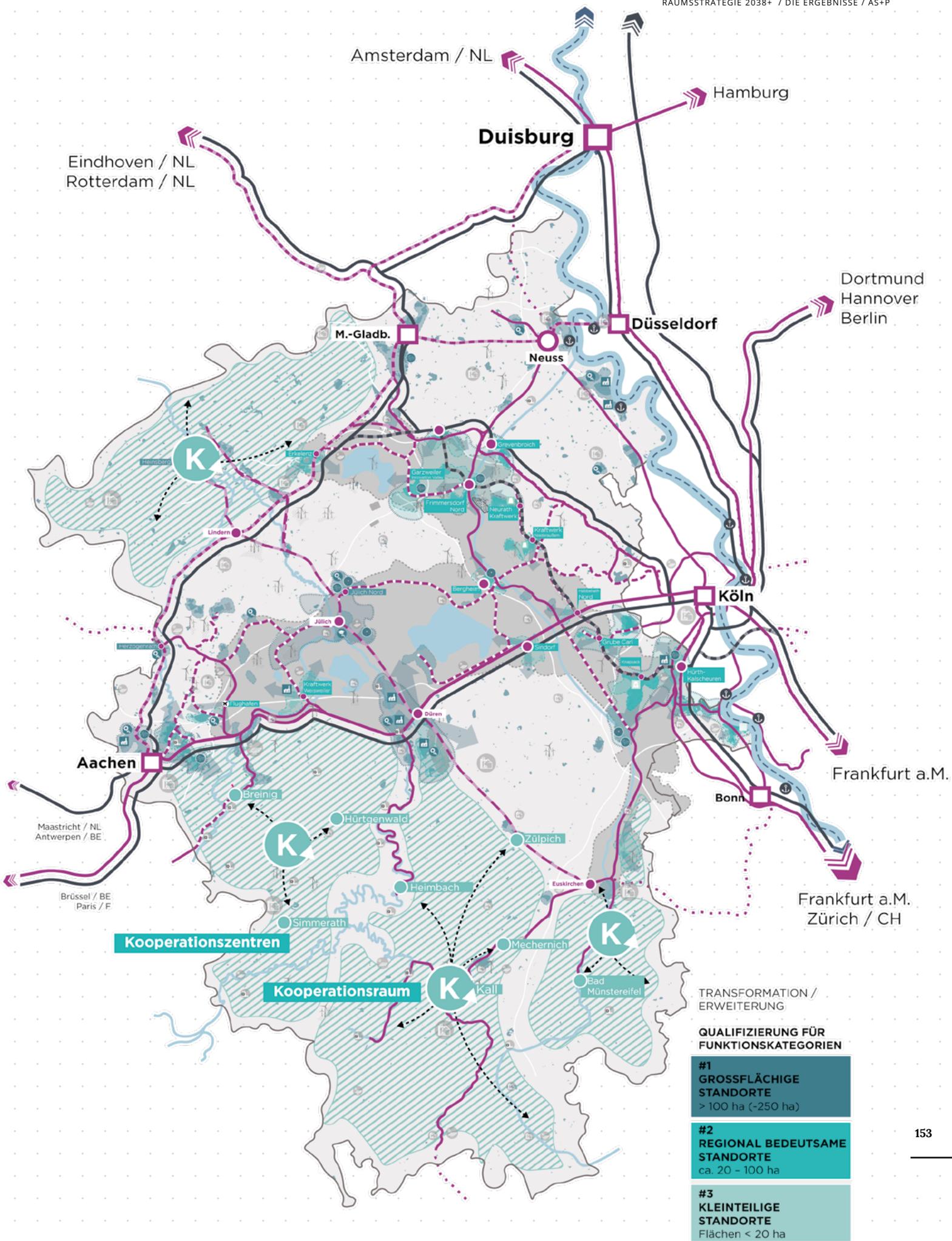
**1. Verstärkte Nutzung endogener Potenziale aus Sonne, Wind, Biogas verbunden mit „Einsparenergie“ durch Technik, Dämmung, verringerte IV-Mobilität u.ä.**

**2. Import grüner Energie aus Erneuerbaren (Strom, Wasserstoff)**

**3. Wasserstoff Pilot-Region Rheinisches Revier:**

- Wasserstofforientierte Forschungseinrichtungen und Produktion (Anlagen, Techniken zur Nutzung von Wasserstoff), u.a. alternative Antriebstechnologien
- Verfügbarkeit von Wasserstoff (Herstellung, Speicherung, Umladeeinrichtungen, Tankstellen)
- Wasserstoffbetriebener regionaler ÖPNV (Bus, Schiene), verbunden mit der Option zur Senkung der Infrastrukturkosten (statt Elektrifizierung von Schienenstrecken in die Randlagen)
- Wasserstoffbetriebene Fahrzeuge für Güterverkehr und Logistik (Lkw, Güterzüge)

Die beabsichtigte Positionierung des Rheinischen Reviers als Modellregion innovativer Energien hat eine räumliche Komponente, die im Raumbild behandelt wird. Dabei spielen Standorte für Energieerzeugung, Netzwerke für Energieeinsatz und Wertschöpfung (z.B. Forschung, Wasserstofftechnologie sowie Erzeugung und -nutzung) oder Infrastrukturen eine wesentliche Rolle.



**Leitziel:**

# Inszenierung der Identitäts- und Kulturlandschaft

## Zusammenhängende Landschaftsräume

Ein bedeutendes Ziel des Raumbildes ist die Schaffung oder Erhaltung zusammenhängender Landschaftsräume. Mit der Vernetzung von Raumeinheiten entstehen Synergieeffekte für landschaftsökologische Funktionen, das Klima und auch für das Landschaftsbild und die Erholungsnutzung.

Mit der Profilierung und Vernetzung der Kulturlandschaft werden die Identität herausgehoben und regionale Verknüpfungen (z.B. durch Fernradwege, Wanderrouten) erlebbar. Das Raumkonzept geht von einer grün-blauen Urbanisierungsgrenze aus, was sich in der Strategie zur Limitierung der Urbanisierung (u.a. Arrondierung, Wiedernutzung überformter Areale, kompakte Orte) und dem Erhalt wichtiger Freiräume und Flächen mit wasserbezogenen Restriktionen widerspiegelt.

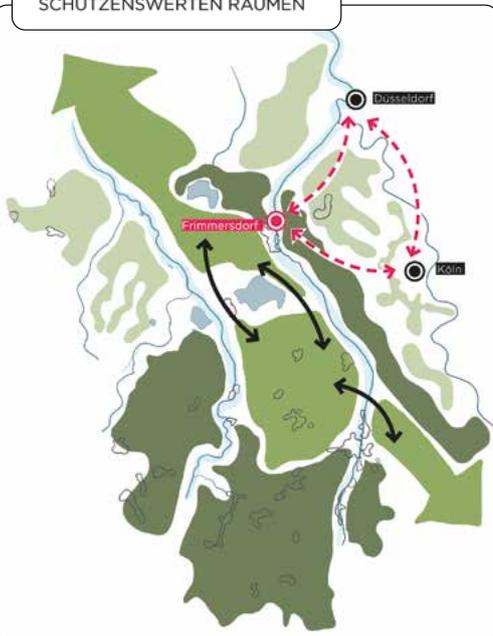
**> HISTORISCHE IDENTITÄT**

DES RAUMES NEU  
INTERPRETIEREN +  
LESBAR MACHEN

**> BLAU-GRÜNE  
LANDSCHAFTSKORRIDORE**

**ZUSAMMENHÄNGENDE  
LANDSCHAFTSRÄUME**  
STÄRKEN / ÜBERWINDEN VON  
BARRIEREN

**GRÜN-BLAUE  
URBANISIERUNGSGRENZE**  
VERHINDERUNG FLÄCHIGER  
SIEDLUNGS-AUSDEHNUNG  
INNERHALB VON NOTWENDIG  
SCHÜTZENSWERTEN RÄUMEN



**STÄRKUNG ZUSAMMENHÄNGENDER  
LANDSCHAFTSRÄUME**

INTEGRATION DES INDEN-SEES IN  
DEN LANDSCHAFTSRAUM AACHEN

**BLAU-GRÜNE  
LANDSCHAFTSKORRIDORE**

> MIT INTEGRIERTEN  
RETENTIONSFLÄCHEN

> VERORTUNG ENTLANG  
VORHANDENER OBERIRDISCHER  
BACHLÄUFE + FLIESSGEWÄSSER

**UMFLUTER + ENTLASTUNGSFLUTER**

> ENTLASTUNG VON FLUSSLÄUFEN

> ZUSÄTZLICHE  
RETENTIONSFLÄCHEN DURCH  
AUFWEITUNG VORHANDENER  
BACHLÄUFE FÜR

> BERÜCKSICHTIGUNG EHEM.  
BACHLÄUFE, DIE MIT STEIGENDEM  
GRUNDWASSERSTAND  
WIEDERVERNASSEN



## Klimaresiliente Raumentwicklung

Der Strukturwandel in der bergbaulich überformten Region bietet auch Chancen zur Verbesserung der klimaökologischen Situation und zur leistungsstarken Gestaltung der vorhandenen produktiven Kulturlandschaft.

Der Ansatz für eine klimaresiliente Raumentwicklung unterstellt eine Verwebung der Räume und die Durchdringung von Siedlungskörpern mit klimarelevanten Maßnahmen (Grünflächen, Kaltluftabfluss).

In blau-grünen Landschaftskorridoren werden Hochwasserflächen freigehalten und Versickerungs- oder Retentionsflächen integriert. Die Anlage von „Umflutern“ als Elemente des Landschaftsraums wäre an geeigneten Stellen zu prüfen, um Siedlungen zu schützen.

### Revierspange als Testraum für die leistungsstarke Kulturlandschaft 2.0

Im Modellraum der Revierspange könnten besondere Elemente eingefügt werden. Ein Element wäre die Energie-Allee – eine Bewegungsachse für Slow-Mobility (z.B. E-Bikes, On-Demand-ÖV + H<sup>2</sup>-ÖPNV), flankiert von Solarbäumen, Windkraftanlagen gegliedert mit Bäumen zur Verschattung.

Ein anderes Element könnten Energie Gärten + Wälder sein, Modellvorhaben für innovative, Energie produzierende und nachhaltige Formen der Landwirtschaft oder Sonderformen (Permakultur, Vertical Farming).

### Hanggestaltung

Von besonderer Bedeutung in der Seenlandschaft ist die Gestaltung der Hänge, sowohl während der langen Befüllungszeit, aber auch im Endzustand, bei dem der Seespiegel deutlich unter Gelände liegen wird.

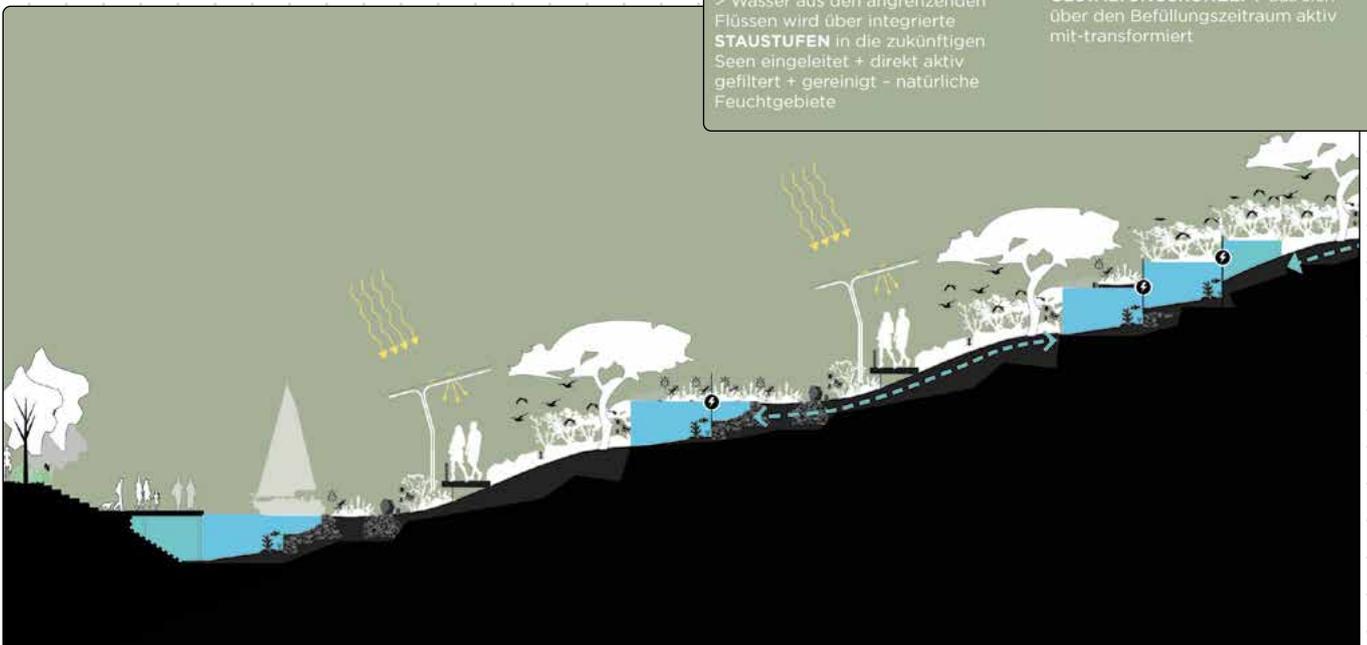
Wir stellen uns ein dynamische Nutzungskonzept für die Seeterrassen vor, das mit steigendem Wasserspiegel adaptiert wird. So sind auf den bergbaulich fertig modellierten und zugänglich gemachten Seeterrassen temporäre Nutzungen geplant. Diese umfassen sowohl Gestaltungselemente, Wege und Einrichtungen für Tourismus und Naherholung als auch Anlagen zur Energieerzeugung, die in der Topografie integriert sind.

Mit Terrassen und Rückhalteanlagen (Staufufen) wird Wasser aus umgebenen Flüssen (Indensee) eingeleitet, direkt gefiltert und für Feuchtbiotope vorgesehen. Wenn möglich, wird einfließendes Wasser zur Energiegewinnung mit Turbinen genutzt.

Im Hinblick auf die Identitätsschaffung und die Inwertsetzung der Seen im Befüllungszeitraum, kommt der Inszenierung und Erlebbarkeit der Tagebau-Seen und damit einer Begehung der Hänge höchste Bedeutung zu.

#### BEISPIEL HANGGESTALTUNG INDEN-SEE

- > **BEFÜLLUNG DER SEEN** über lokales Flusswasser
- > **STAUFUFEN** als aktives gestaltendes Element der terrassierte Tagebaufolgelandschaft
- > **TAGEBAUTERRASSEN** als klimatisch aktives gestaltendes Element bei der Begehung + Befüllung der Seen mitdenken
- > Energetische **TAGEBAUTERRASSEN** (Solartechnik)
- INSZENIERUNG BEGEGUNG TAGEBAUSEE**
- > Wasser aus den angrenzenden Flüssen wird über integrierte **STAUFUFEN** in die zukünftigen Seen eingeleitet + direkt aktiv gefiltert + gereinigt - natürliche Feuchtgebiete
- > **DYNAMISCHES GESTALTUNGSKONZEPT** das sich über den Befüllungszeitraum aktiv mit-transformiert



## Das zweite Leben

Der im Rheinischen Revier anstehende Strukturwandel betrifft auch historisch entstandene Strukturen, Bauten und Anlagen. Es besteht die Gefahr des Verlusts der gewachsenen Identität durch eine radikale Überformung und/oder einem schonungslosen Abriss der Zeugnisse der Braunkohle-Ära. Demgegenüber greift das Raumbild die Chancen aus den Zeugnissen der „Kohlezeit“ auf.

### Die Identität bleibt – das zweite Leben kommt

Die historische Identität des Raumes sollte neu interpretiert und aktiv in das Revier von Morgen integriert werden. Die ehemaligen Zeugnisse der Braunkohle-Ära können als skulpturales Gestaltungs- und Erlebniselement im Lebens- und Erholungsraum Rheinisches Revier 2038+ eingegliedert sein.

Den Zeugnissen der Braunkohle-Ära, wie beispielsweise den Kraftwerksstandorten und den Gerätschaften des Braunkohleabbaus, wird ein zweites Leben eingehaucht. Ihnen werden neue Nutzungsbestimmungen innerhalb der Kulturlandschaft des Rheinischen Reviers 2038+ zugeordnet und sie werden zu identitätsprägenden Bausteinen des Reviers von Morgen.

Dies kann u.a. durch folgende Interventionen realisiert werden:

**Re-Inszenierung von „Tagebaugerätschaften“ als räumliche Gestaltungselemente:** Hier steht der Erhalt industrieller Maschinen und die aktive Einbettung in ein landschaftsräumliches und touristisches Gesamtkonzept im Blickpunkt. Eine Orientierung bietet das Referenzbeispiel Seebrücke IBA Terrassen Großräschen (Lausitz): Aus einem Absetzer (Beförderung und Schüttung von Abraum) wurde eine Seebrücke, die in den Großräschener See hineinragt und zu einem beliebten Foto- und Aussichtspunkt mit Blick auf die IBA-Terrassen wurde.

**Brückenschlag – Re-Inszenierung von „Tagebaugerätschaften“ als Verbindungsbrücken:** Ein ehemaliger großer Braunkohlebagger wird alltäglich und touristisch erlebbar gemacht und in den Revier-Alltag 2038+ integriert. Er dient zukünftig als Fußgängerbrücke an einem Weg, der den Hambacher und Inden-See miteinander verbindet. Und gleichzeitig eine sichere und attraktive Querung der Schienentrassen und des Flusses ermöglicht. Hier bietet sich das Referenzbeispiel F60 im Lausitzer Seenland an: Die zur Verschrottung vorgesehene, fast neue Förderbrücke wurde zum begehbaren Besucherbergwerk und zu einem Licht-Klang-Kunstwerk umgewandelt, mit jährlich 60.000 Besuchern, bei einem 1½-stündigen Gang über die Brücke und ca. 30.000 Gästen zu Veranstaltungen (Festivals, Firmenfeste usw.).



## Gemeinsames Re-Branding – die Zukunft erleben

Mit Re-Branding werden visuelle Zeugnisse der Zeit bewahrt und aktiv in die Kulturlandschaft integriert. Dazu ist auch gedacht, die Schornsteine oder Kühltürme der Kraftwerke – die räumlichen Landmarken der Braunkohle-Ära des Rheinischen Reviers, zu erhalten und/ oder in neue Formen zu überführen.

### Creative Re-Branding Rheinisches Revier

Die zukünftige Seenlandschaft des Rheinischen Reviers mit seiner grünen Spange bildet den Bühnenboden für die räumliche ‚Neu-Inszenierung‘ der vertikalen Landmarken der ehemaligen Kraftwerkstürme und -standorte. Kunst soll einen wesentlichen Beitrag zum Branding des Rheinischen Reviers leisten. Erste Ansätze könnten sein:

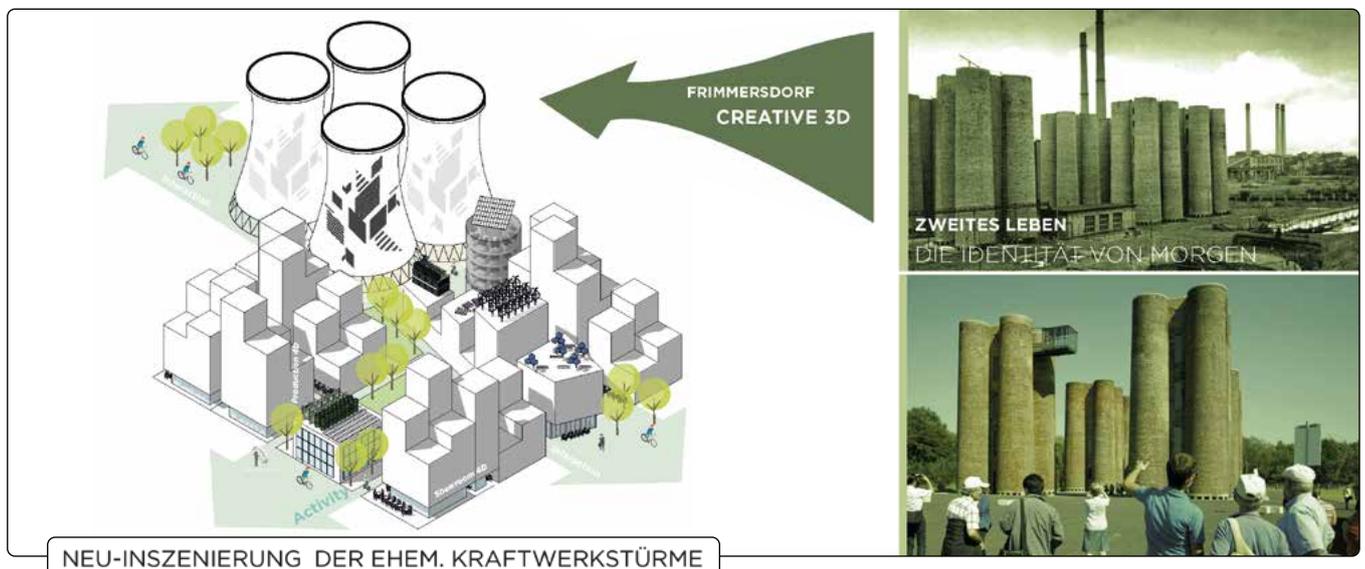
**Industrie trifft Kunst:** Kraftwerkstürme als Leinwand für die Inszenierung der lokalen Identität von morgen. Künstlerische Inszenierung und Aktivierung der Industrie-Kulisse als ‚transformative Leinwand‘ für analoge und digitale Künstler und Medienschaffende. Visuelle Aufarbeitung der Geschichte des Rheinischen Reviers. Kunst als Attraktor urbaner Kreativer und Touristen.

**Illuminale Rheinisches Revier:** Dezentralisierung einer großen nationalen Kulturregion – Düsseldorfer Kunst- und Videoszene trifft das Revier oder Medien- und Musikstadt Köln im Rheinischen Revier. Das Beispiel Centre Pompidou-Metz in der Stadt Metz/Frankreich angewendet auf das Rheinische Revier – oder etwa die Art Basel oder Art Miami im Rheinischen Revier. Hochkarätige Kunst-Inszenierungen als Branding und medial wirksames globales Kommunikations-Werkzeug, um das Innovations-Revier 2038+ nach außen zu promoten. Gleichzeitig bieten diese Kunst-Events eine kollaborative Plattform,

um die Identität und das Branding des zukünftigen Reviers 2038+ gemeinsam, im engen Dialog zwischen den Bewohnern und Akteuren sowie Künstlern und Gästen, zu erarbeiten, dynamisch zu verwurzeln und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

**Kraftwerk Frimmersdorf CREATIVE 3D:** Identitätsstiftende urbane und Raumbild prägende Transformation des ehemaligen Kohlekraftwerks Frimmersdorf. Erhalt der 50er Jahre Industrie-Architektur und aktive Integration in das Frimmersdorf-Gelände von Morgen. Frimmersdorf 2.0 als Real-Labor und Test-Raum für innovative und nachhaltige urbane Produktions-, Lebens- und Arbeitsstandorte. Darin eingebettet FRIMMERSDORF CREATIVE 3D als Pilotprojekt – künstlerische Inszenierung und Aktivierung der Industrie-Kulisse als ‚transformative Leinwand‘ für analoge und digitale Kunst- und Medienschaffende. Visuelle Aufarbeitung der Geschichte des Rheinischen Reviers. Kunst als Attraktor urbaner Kreativer und Touristen.

Als ein Referenzbeispiel für ein Re-Branding seien die Bio-Türme Lauchhammer benannt: Die zur biologischen Klärung des Abwassers bei der Koksherstellung erbauten Biotürme (in ihrer Art weltweit einmalig) wurden nach ihrer Sanierung und dem Anbau einer Aussichtskanzel zu einem Ort für Veranstaltungen (von Konzerten bis zum Mittelaltermarkt) sowie zu einem Besichtigungs- und Aussichtsobjekt mit Erläuterung der Herstellung von Koks aus Braunkohle.



NEU-INSZENIERUNG DER EHEM. KRAFTWERKSTÜRME

## Die Zukunft erleben

Wie kann die Seenlandschaft und jeder einzelne See für Besucher erlebbar gemacht werden, obwohl die Seenlandschaft noch so fern ist und die Befüllung der Seen Jahrzehnte dauert?

### **Das Rheinische Revier von Morgen erlebbar machen.**

Die Raumstrategie Seen-Revier 2.0 schlägt hierzu punktuelle Interventions- und Aktions-Programm-Punkte vor, welche die Menschen im Revier und die Besucher aktiv am Transformationsprozess zur Seenlandschaft von morgen teilhaben lassen.

## Blaues Band – Inszenierung der Zukunft

Die Befüllung der Seen künstlerisch inszenieren. Während des langen Übergangszeitraums bis zur endgültigen Befüllung der Seen sollte die Frage „wo steht künftig der Wasserspiegel“ erlebbar sein. Die Lösung, die im Lausitzer Seenland angewendet wurde, ist einfach und gleichzeitig beeindruckend: Man hat ein blaues Stoffband mit eingewebten LED-Bändern an der zukünftigen Wasserkante installiert, das auch am Tage sichtbar aber in der Dämmerung und nachts besonders beeindruckend war.

### IDENTITÄTS- UND KULTURLANDSCHAFT DIE BEFÜLLUNG DER SEEN KÜNSTLERISCH INSZENIEREN



## Zukunft fühlen – eine Reise in die Zukunft

Erfahrung schafft Erinnerungen. Besucher einladen, gemeinsam die Zukunft zu begehen und zu erfahren. Temporäre Aktionen und Programmpunkte anbieten, welche es den Besuchern ermöglicht, die Seen von Morgen zu erahnen und gleichzeitig Zeitzeugen eines historisch einzigartigen Transformationsprozesses zu sein – die Befüllung der Seen live mitzuerleben.

### Mögliche Aktionsprogrammpunkte:

- Bootsfahrt in die Zukunft – Eine gemeinsame Bootsfahrt auf dem See der Zukunft im Trocken-Deck. Gemeinsames Erfahren und Vorstellen der Zukunft.
- Die Seen gemeinsam Erobern – Geführte Wanderungen durch die transformierenden Tagebauten während der Befüllung als Möglichkeit, sich die Zukunft zu erwandern und einen Vorgeschmack auf das zukünftige Leben auf und rund um die Seen zu bekommen.
- Dinner im Morgen – Diese Erfahrung kann mit kulinarischen Events ‚auf und/oder in‘ dem See von morgen verstärkt werden.



**Leitziel:**

# Vernetzte Mobilitätslandschaft

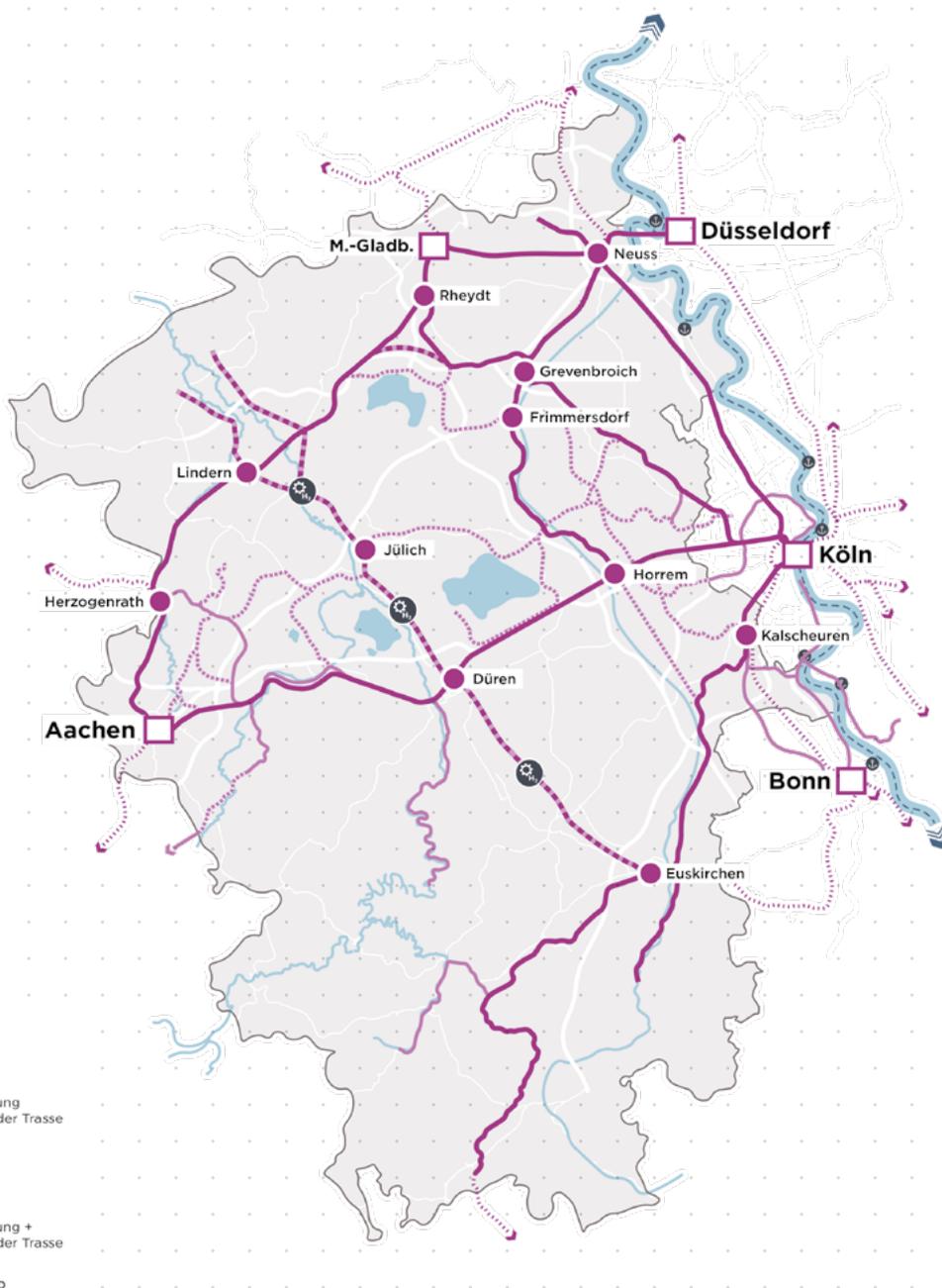
Beschleunigung, Vernetzung, RevierTakt und adaptive Systeme: Die Weiterentwicklung der Infrastruktur ist ein wesentliches Element der Raumentwicklung, mit ihr wird eine nachhaltige polyzentrale Entwicklung mit ÖV-basierten Siedlungsschwerpunkten oder die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger befördert.

Auch bieten neue Verbindungsqualitäten (z.B. Revier-S-Bahn oder Maßnahmen im ländlichen Raum der Eifel) regional integrierte lokale Impulse.

## Ein Revierverbund im Reviertakt

Der Aufbau eines nutzerfreundlichen ÖPNVs innerhalb des Rheinischen Reviers erfordert ein engmaschiges Schienennetz, nutzerorientierte, vernetzte Verkehrsangebote und die Etablierung eines einheitlich getakteten Revier-Verbundes.

Die Anbindung bestehender Siedlungsstrukturen, die Verbindung zu den urbanen Agglomerationsräumen und die Integration der zukünftigen urbanen Seen Städte im Herzen des Rheinischen



## Schnelle Zentrenverbindung

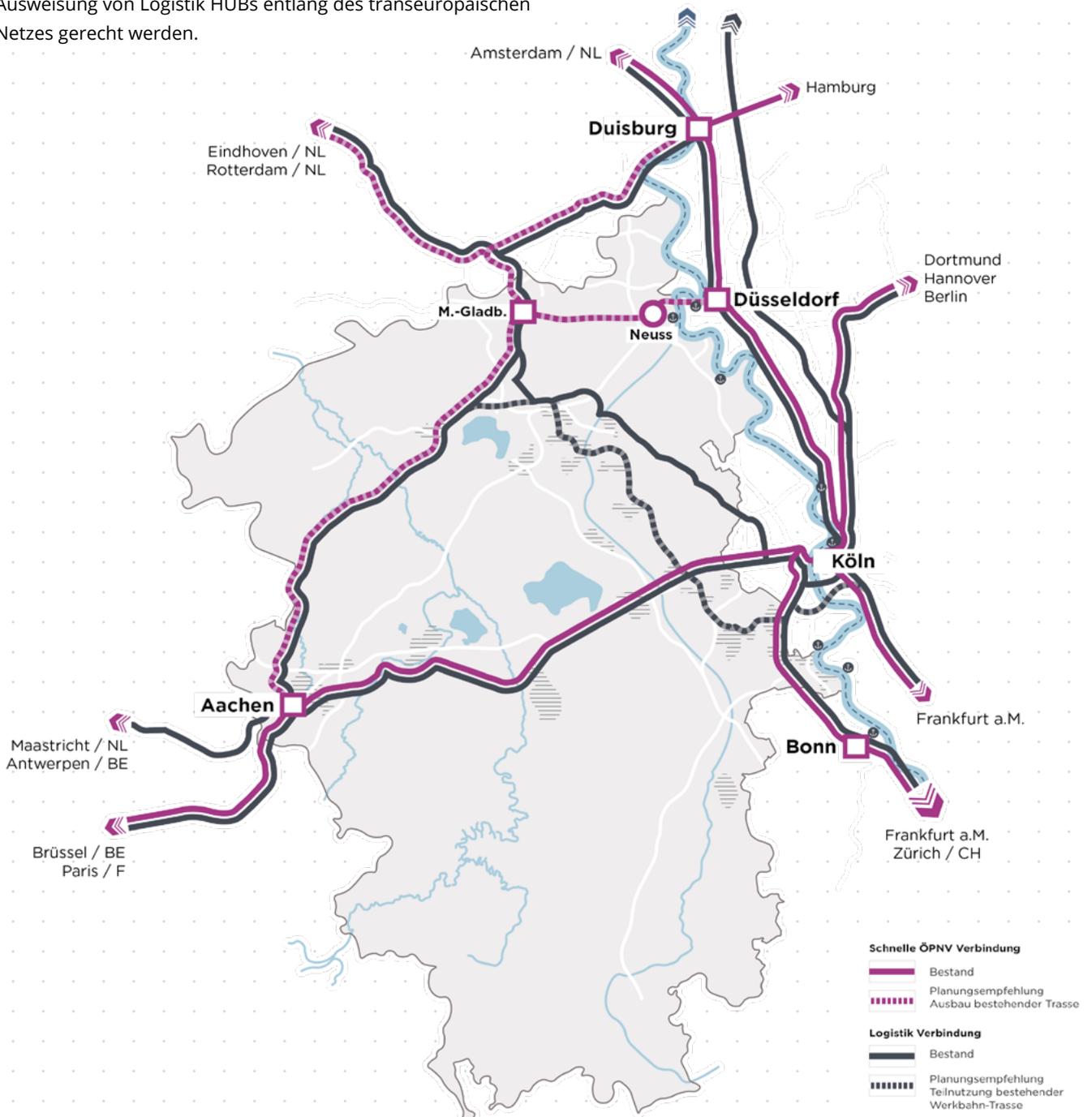
Zur erfolgreichen Umsetzung der Wirtschafts- und Strukturziele des Rheinischen Revier 2038+, sind eine leistungsstarke Anbindung des überregionalen und internationalen Schienen-, Straßen-, Daten- und Energienetzes eine wichtige Stellschraube.

Im Rahmen einer attraktiven vernetzten Raumstrategie muss zum einen eine schnelle und leistungsstarke ÖPNV-Schienenverbindung zwischen den drei Agglomerationszentren Köln, Düsseldorf-Neuss und Aachen sichergestellt werden. Hierbei ist es insbesondere wichtig, die bestehende Schienenverbindung zwischen Aachen, Mönchengladbach und Düsseldorf zu einer ICE-Trasse auszubauen. Der strategischen Lage in der europäischen Güter-Logistik sollte das Rheinische Revier durch Ausweisung von Logistik HUBs entlang des transeuropäischen Netzes gerecht werden.

Ein einheitlicher Verbundtarif sowie ein Revier-Takt mit Anschlussicherung garantieren ein nutzerfreundliches und komfortables ÖPNV-Netz. Strategische Mobilitätsknoten dienen als attraktive Umsteigepunkte zwischen den Linien und zu anderen Mobilitätsangeboten sowie als Anker für die

### Siedlungsentwicklung im Innern.

Um ergänzend zur Revier S-Bahn auch auf nicht elektrifizierten Strecken kurzfristig höhere Reisegeschwindigkeiten zu erzielen, werden Pilotstrecken für Wasserstoffzüge erprobt. Die mittel- bis langfristige Elektrifizierung – insbesondere in den Agglomerationsräumen wird weiterverfolgt.



## Adaptives Mobilitätsnetz

Mobilität im peripheren und ländlichen Raum kann durch bedarfsorientierte Angebote und Vernetzung von Verkehrsträgern ermöglicht werden.

Durch Digitalisierung, On-Demand Kleinbusse, private Initiativen, oder Kooperationen (z.B. mit Taxi-Unternehmen) wird die Erreichbarkeit des schienengebundenen ÖVs erhöht und durchgängige Wegekette werden auch abseits der Bahnstrecken ermöglicht. Strategische Mobilitätsknoten, an denen sich Schienenverbindungen kreuzen, sind Anker für die Siedlungsentwicklung und gleichzeitig attraktive Umsteigepunkte mit abgestimmten Anschlüssen.

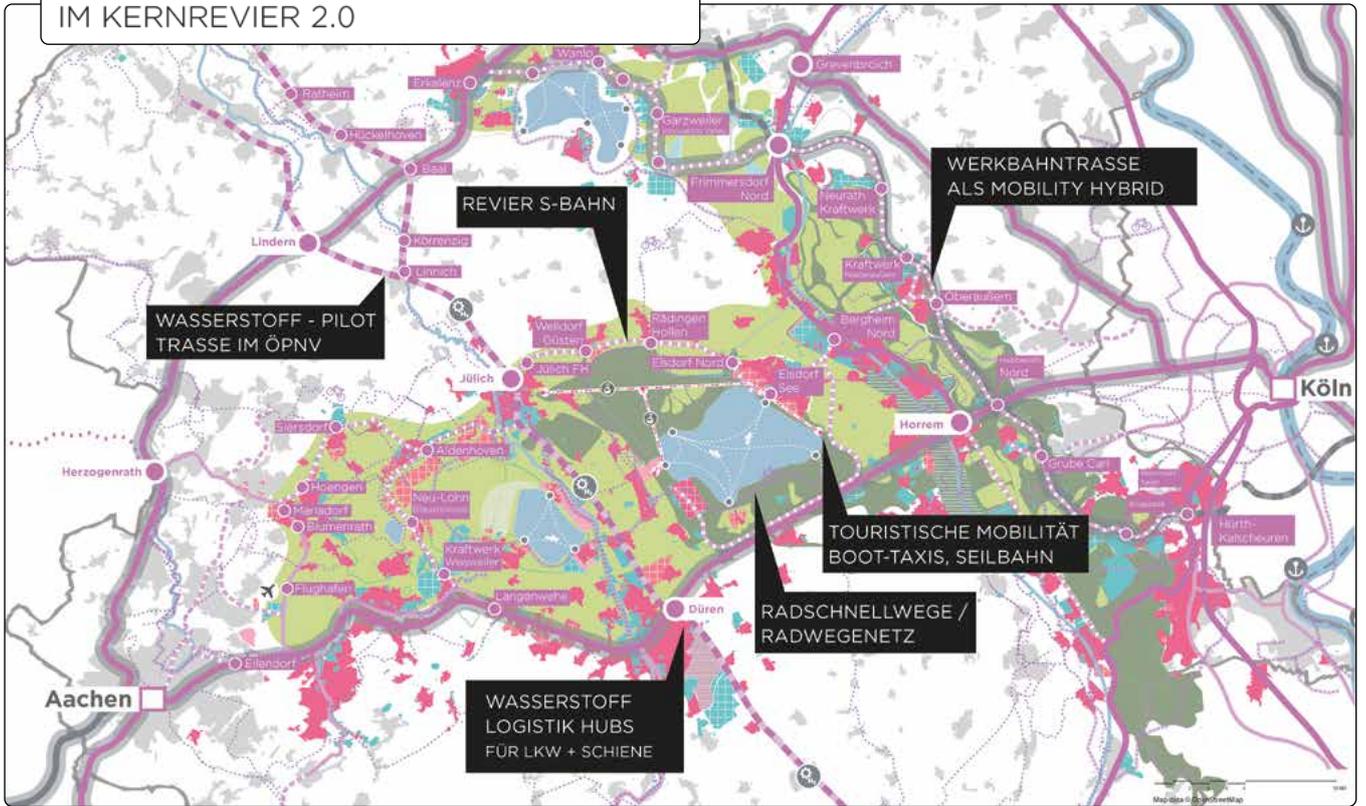
In der Fläche werden strategisch bedeutsame Mobilitätszentren ausgebildet, an denen die intermodale Verknüpfung durch Bike and Ride und Park and Ride Plätze sowie einem bedarfsorientierten Verleihangebot forciert wird. Im Umfeld der Mobilitätszentren garantiert ein gut ausgebautes Fuß- und Radwegenetz die Erreichbarkeit. Große P+R Anlagen für Pendler erfordern einen direkten Anschluss an das überörtliche Straßennetz. Die Mobilitätszentren im peripheren Raum sollten auch als Hybride-Anker ausgebildet werden, welche die Daseinsvorsorge sowie Versorgung der lokalen Bevölkerung sicherstellen.

Ergänzt wird die nachhaltige Erschließung neuer Kultur- und Landschaftsräume durch sichere und komfortable regionale Radrouten und Radschnellwege, die durch die immer stärkere Verbreitung von E-Bikes auch auf längeren Distanzen (>10km) attraktiv sind. Langfristig bieten autonome Elektro-Shuttles Potenzial, die Erreichbarkeit der Mobilitätszentren zu erhöhen.

Erforderliche Straßen zur Erschließung und Verknüpfung neuer Siedlungsräume sollten nicht entlang der zukünftigen Seeufer verlaufen, um Trennwirkungen zu vermeiden.

Die Erschließung des Kernreviers für Langsam-Mobilität und Sportbegeisterte wird durch sogenannte Revier Alleen forciert. Diese können als Spazierwege und Rad(schnell)wege, aber auch als Freizeit-Sporttrassen wie beispielsweise Trimm-Dich- und Joggingrouten, Marathon-Trainingsstrecken und Long-Bow / Inlineskate-taugliche Trassen ausgebildet werden. Sie dienen damit der kleinräumigen Vernetzung für den Alltagsverkehr und sind touristischer Anziehungspunkt, der das Kernrevier schon vor seiner finalen Entwicklung als Naherholungsraum attraktiv macht.

# VERNETZTE MOBILITÄTSLANDSCHAFT IM KERNREVIER 2.0

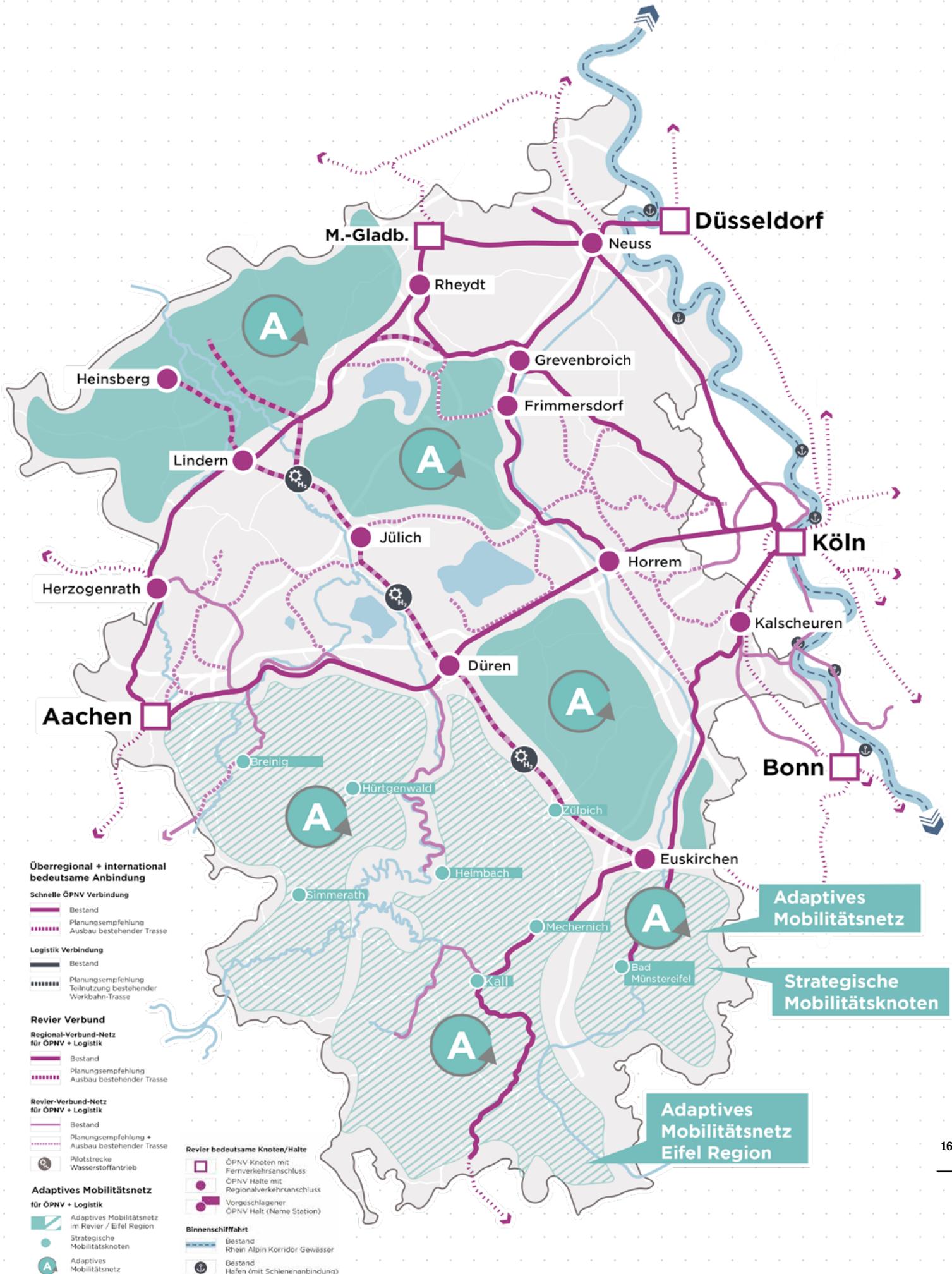


## Vernetzte Mobilitätslandschaft 2038+

Das Hauptziel der vernetzten Mobilitätslandschaft im Kernrevier ist die Schaffung eines attraktiven und gut vernetzten Lebens-, Arbeits- und Freizeitraumes rund um die zukünftige Seenlandschaft.

Neben der entwicklungsorientierten Integration der Revier S-Bahn und dessen Anbindung an das revierweite Mobilitätsnetz, steht die Weiternutzung der Werkbahntrasse als ÖPNV und Logistik-Trasse im Vordergrund.

Eine nachhaltige Tourismusentwicklung bedingt eine bedarfsgerechte ÖPNV-Erschließung. Auf der Achse Aachen-Köln sollten daher spezielle S-Bahn-Wagen zum Einsatz kommen, die wochenends die Mitnahme zahlreicher Fahrräder ermöglichen (und werktags zum Transport von Gütern genutzt werden können). Ein einheitliches Verbundgebiet bietet die Chance einer günstigen Tarifgestaltung für den Freizeitverkehr. Parken sollte nur an zentralen Orten möglich sein (werktags P+R-Plätze für Pendler), die durch (mittelfristig autonome) Pendelbusse mit der Seenlandschaft verbunden sind.



Adaptives Mobilitätsnetz

Strategische Mobilitätsknoten

Adaptives Mobilitätsnetz Eifel Region

**Leitziel:**

# Gemeinsam entwickeln

Mit dem Strukturwandel und der Neupositionierung des Reviers ist das – möglicherweise – einmalige Zeitfenster gegeben, um die regionale Kooperation, und den regionalen Interessenausgleich zu organisieren und zu regeln. Dabei kann es um die Vermeidung von Konkurrenz bei Flächen, Unternehmen (Stichwort Gewerbesteuer) oder unerwünschte räumliche Dispositionen gehen.

Aus Sicht des Raumbildes sollten folgende Ansätze erwogen werden:

## Flächenpool

Für die Regionalentwicklung wird eine kompakte, flächensparende (verdichtete) Entwicklung vorgeschlagen. Zur Minimierung der Versiegelung und zur Nutzung der besser geeigneten Standorte, könnten im Rahmen eines Flächenpools Versiegelungen mit Entsiegelungen an anderer Stelle gegengerechnet und auch monetär mitbehandelt werden.

## Ökonomischer Ausgleich

Zur Vermeidung der Konkurrenz um Gewerbesteuerzahler und damit verbundenen räumlichen Implikationen sollte ein interkommunaler oder regionaler Ausgleich geschaffen werden. Ein relativ einfaches und bereits bewährtes Instrument ist die Einrichtung interkommunaler Gewerbegebiete, wozu sich mehrere Kommunen zusammenschließen und an einem gut geeigneten Standort gemeinsam die Kosten für die Erschließung tragen und später an den Gewerbesteuereinnahmen partizipieren.

Weitergehend wäre ein regionaler Ausgleichsmechanismus zu schaffen, beispielsweise als regionaler Ausgleichsfonds. Ggf. könnten in diesem Sinne auch die vorhandenen Instrumente des kommunalen Finanzausgleichs oder der Kreisumlage adaptiert werden.

### | Priorisierung von Flächen

Die Ausweisung von Flächen soll möglichst nach Nachhaltigkeitsprinzipien (z.B. Wiedernutzung von Flächen, Lage am ÖV, Siedlungsarrondierung, kompakte Stadt) oder regionalplanerischen Zielen erfolgen. Dazu ist eine Priorisierung vorzunehmen und in der räumlichen Planung und den Förderinstrumentarien entsprechend zu behandeln.

### | Trägerschaft

Für überörtlich bedeutsame Freizeitbereiche oder Freiraumentwicklungen sollte eine gemeinsame Trägerschaft organisiert werden, z.B. als Regionalparkgesellschaft. Diese kümmert sich um die Durchführung der Maßnahme und den späteren Unterhalt.

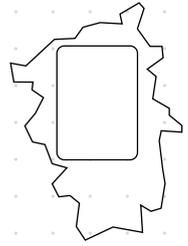
### | Einzelfallregelung für spezifische Maßnahmen

Aus den Erfahrungen im Lausitzer Kohlerevier oder aus bisherigen Erkenntnissen in der Erarbeitung der Raumstrategie Rheinisches Revier besteht ein erfolgversprechender Ansatz darin, im Wechselspiel mit dem Fachplanungsrecht (insbesondere Bergrecht) keine überall gültigen Regeln aufzustellen (zu komplex, passt dann doch nicht auf das spezifische Vorhaben), sondern auf den Einzelfall zugeschnittene Lösungen zu finden – für die passende Entwurfsideen getestet werden. Somit können im Einzelfall möglicherweise konstruktive Lösungen gefunden und mitgetragen werden, die von den Standardanforderungen abweichen.

### | Vermarktung und neue Images

Das entstehende neue Image (High-Tech statt Kohle / Seenlandschaft statt „Kohlegruben“) bedarf einer sorgsamen Aufbereitung und Kommunikation nach innen und nach außen.

# Strukturplan Seenrevier 2.0



## Kompakte Lebenslandschaft

- Bestand
- Planungsempfehlung  
Neue Lebenslandschaften
- Polyzentrale  
Konzentration

## Kompakte Arbeitslandschaft

- Bestand
- Planungsempfehlung  
Neue Arbeitslandschaften
- Konzentration  
Arbeitslandschaften

## Leistungsstarke Kulturlandschaft

- Zusammenhängende  
Landschaftsräume  
im urbanen Kontext
- Urbane Entwicklungsgrenze  
Schutz zusammenhängender  
Landschaftsräume
- Hochwasser-  
Schutzzone
- Umfluter +  
Entlastungsfluter
- Börde  
Landwirtschaft
- Wald

## Überregional + international bedeutsame Anbindung

- ### Schnelle ÖPNV Verbindung
- Bestand
  - Planungsempfehlung  
Ausbau bestehender Trasse
- ### Logistik Verbindung
- Bestand
  - Planungsempfehlung  
Teilnutzung bestehender  
Werkbahn-Trasse

## Revier Verbund

- ### Regional-Verbund-Netz für ÖPNV + Logistik
- Bestand
  - Planungsempfehlung  
Ausbau bestehender Trasse

- ### Revier-Verbund-Netz für ÖPNV + Logistik
- Bestand
  - Planungsempfehlung +  
Ausbau bestehender Trasse
  - Pilotstrecke  
Wasserstoffantrieb

## Adaptives Kooperationsnetz für weniger verdichtete Teilbereiche

- Adaptives Kooperationsnetz  
im Revier / Eifel Region
- Strategische  
Kooperationsknoten
- Adaptives  
Kooperationsnetz

## Revier bedeutsame Knoten/Halte

- ÖPNV Knoten mit  
Fernverkehrsanschluss
- ÖPNV Halte mit  
Regionalverkehrsanschluss
- Vorgeschlagener  
ÖPNV Halt (Name Station)

## Binnenschifffahrt

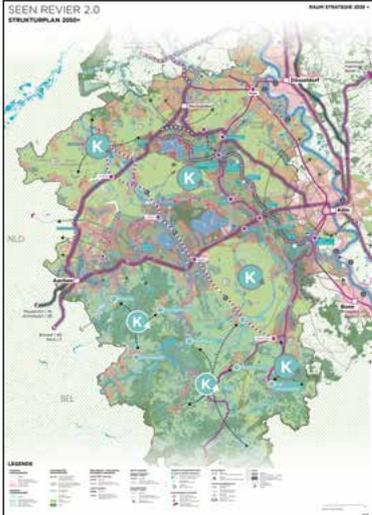
- Bestand  
Rhein Alpin Korridor Gewässer
- Bestand  
Hafen (mit Schienenanbindung)

## Alternative Mobilitätsangebote

- Radwegenetz  
Bestand
- Radwegeverbindung  
Vorschlag /Planung
- Seilbahn  
Vorschlag / Planung
- Wasser-Taxi  
Vorschlag / Planung

## Flächen

- Bestand  
Siedlung, Gewerbe + Logistik
- Entwicklungspotenziale  
Siedlung, Gewerbe + Logistik
- Grenze  
Projektgebiet
- weiterführende  
Trasse





Alle Karten auf [www.raum-labor.de](http://www.raum-labor.de)





# Ergebnisse nach thematischen Schwerpunkten



## Siedlungsentwicklung

Eine Erkenntnis aus der ersten Etappe des Raumstrategieprozesses ist das erkennbare Defizit an leistungsfähigen und verbundenen Zentren in der Region. Mit den definierten Siedlungskategorien hat der Prozess eine strategische Grundlage geschaffen, um eine zielgerichtete Zentrenentwicklung für die Region voranzutreiben und diese neuen Zentren vorrangig am Netz der Schiene zu entwickeln und zu qualifizieren.

Team ASTOC und Team Yellow Z definieren mit ihren Konzepten ein ähnliches Grundgerüst für die strategische Siedlungsentwicklung im Sinne einer hierarchischen Kategorisierung der Siedlungskerne. Die beiden Planungsteams empfehlen als wesentlichen Grundsatz für den Strukturwandel, die vorhandenen Siedlungsbereiche als Räume der Nutzungsintensivierung im Sinne der dreifachen Innenentwicklung zu sehen, um Siedlung und Kulturlandschaft als multicodierte Räume zu begreifen. Das Prinzip: Flächeninanspruchnahme für die Siedlungsentwicklung findet überwiegend nur noch im Sinne der Arrondierung bestehender Siedlungsbereiche statt. Die Kernbereiche des Rheinischen Reviers werden vorwiegend renaturiert und als Teil des zusammenhängenden Landschaftsraums verstanden, der zukünftig nicht durch neue Siedlungsstrukturen geprägt sein wird (S. 63–64 und S. 96–97). Das Team AS+P hingegen vertritt mit Ihrem Konzept der Seen-Städte eine langfristige Strategie zur Siedlungsentwicklung entlang der Tagebaufolgelandschaften, im Einklang mit der zukünftigen Seenlandschaft (S. 149).

### Der Boden als nicht vermehrbare Gut

Die wertvollen Böden der Region sind ein regional bedeutsames Schutzgut, mit dem sparsam und schonend umgegangen werden muss. Um dies zu gewährleisten, werden Ideen, wie die der sogenannten Stadt-Rand-Parks von Team Yellow Z, etabliert (S. 71). Durch diese, ebenso wie durch das Ausbilden urbaner Entwicklungsgrenzen nach AS+P, soll ein bewusster Umgang mit den Siedlungsrändern und deren Abgrenzung zu wertvollen Landschaftsräumen geschaffen werden. Die Bodenversiegelung ist durch Instrumente der kommunalen Bauleitplanung auf das notwendige Maß zu begrenzen. Aufgrund der Fokussierung der kurzfristigen Strategie auf die Nachverdichtung bestehender Strukturen kann das explizite Siedlungsflächenwachstum lediglich Bestandteil einer langfristigen Strategie sein.

### Qualitative Innenentwicklung und Nutzungsgemischte Nachverdichtung

Es ist fachlicher Konsens der Planungsteams, dass in der ersten Etappe einer Raumstrategie bis 2038 ein Siedlungswachstum auf qualitative Innenentwicklung und Nutzungsgemischte Nachverdichtung vorhandener Siedlungsräume zu beschränken ist. Es soll die regionale Strategie und das Ziel der Raumordnung sein, die Entwicklungen der Gemeinden auf die Wie-

dernutzbarmachung von Flächen zu lenken sowie Prinzipien der Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur qualitätsorientierten Innenentwicklung zu nutzen. Beispielhaft für die Innenentwicklung wurden hierzu typische Siedlungsmorphologien wie das Straßendorf 2.0 oder die Neuinterpretierung der Vierkanthöfe von Team ASTOC erarbeitet (S. 120).

### Polyzentrale Siedlungsentwicklung

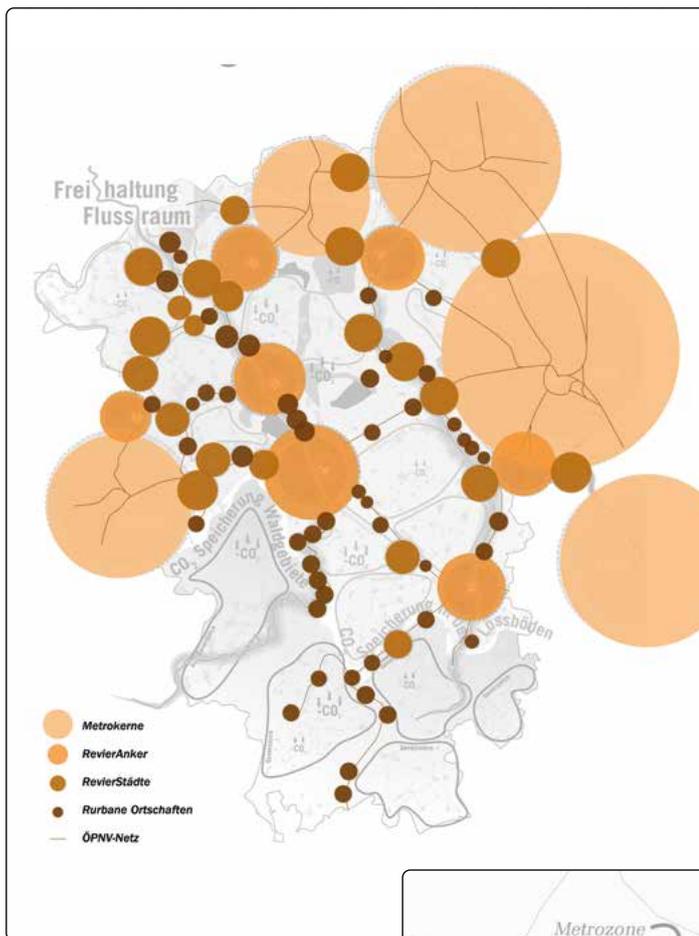
Die Erkenntnisse der Raumdiagnose (S. 26f) prognostizieren ein starkes zukünftiges Bevölkerungswachstum. Um dieses gezielt zu steuern und eine entsprechende Qualität in der Entwicklung zu gewährleisten, bedarf es einer durchdachten Strategie. Team AS+P verfolgt den wesentlichen Grundsatz „Die zweite Reihe wird zur ersten Reihe“ (S. 145) und möchte damit den Fokus auf die Entwicklung des Reviers von innen heraussetzen. Dabei geht es auch um den Wandel von bestehenden Großstrukturen hin zu mehr Kleinteiligkeit. Auch das Team Yellow Z spricht sich für ein „starkes Dazwischen“ (S. 77) und kleinteilige Zentralitäten aus.

### Siedlungsentwicklung entlang des schienengebundenen Nahverkehrs

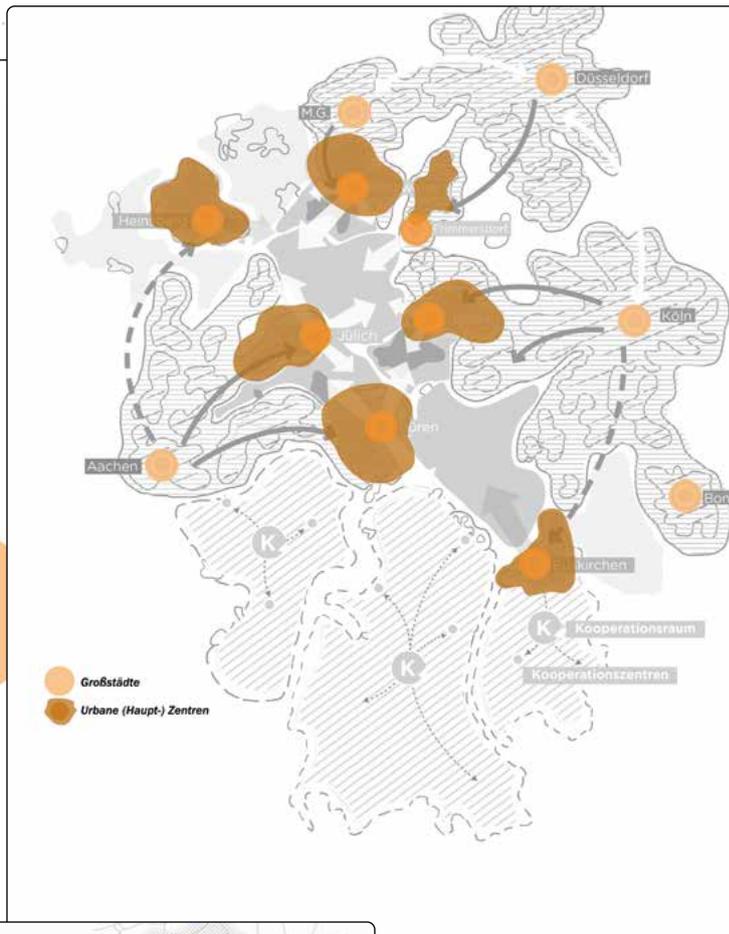
Die Teams sind sich einig, dass das Prinzip des transitoriented development, kurz TOD, oberste Priorität in der Siedlungsentwicklung haben muss. Besonderes Augenmerk liegt in diesem Kontext auf der Entwicklung sogenannter Mobilitätsquartiere, welche von Team ASTOC konzipiert wurden. Ähnliche Ansätze zeigt auch Team Yellow Z in Form von multifunktionalen Mobilitätshubs und der damit einhergehenden Siedlungsentwicklung in Bahnhofsnähe. Dieser Ansatz erfordert eine interkommunal abgestimmte Aufgabenverteilung in der Siedlungsentwicklung, die auch eine Hierarchisierung der bestehenden Siedlungsstrukturen mitdenkt, wie dies insbesondere im Beitrag von ASTOC geschieht (S. 104).

# SIEDLUNGSENTWICKLUNG

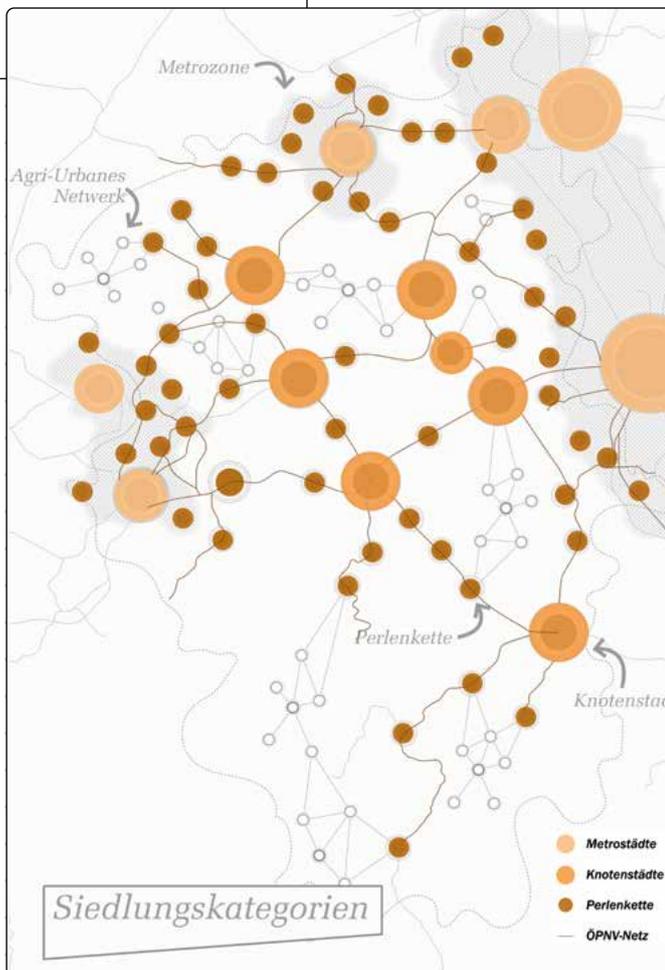
Die Ergebnisse der drei Büros im Vergleich



ASTOC



AS+P



Yellow Z

## Freiraum

Landschaftsräume sind sowohl Grundlage für mehr Klimaresilienz als auch Basis für eine lebenswerte Region. Ferner ist die Landschaft als Raum der Vernetzung, als Wirtschaftsraum für die Lebensmittelproduktion und als Lieferant nachwachsender Rohstoffe zu verstehen. Die besondere Landschaft der Region ist damit zentrales Fundament für die nachhaltige Lebensqualität.

### Übergeordnete Landschaftskorridore

Alle drei Konzepte formulieren die Verbindung der übergeordneten Landschaftskorridore als maßgeblich für die Entwicklung der Region. Hierbei geht es neben der Verknüpfung von Habitaten vor allem auch um die Integration der zentralen Tagebaufolgelandschaften in die Struktur bestehender Grünzüge und Flussräume. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist kurzfristig die Erhaltung, Stärkung und der allgemeine Schutz dieser bestehenden Landschaftsräume. Konkret schlägt das Team Yellow Z eine Einbindung der Niers in das großräumige Netz der Landschaftsräume zur Stärkung der Freiraumverbindungen vor. Die zukünftigen Tagebauseen werden als neue Landschaftsräume gesehen, mit denen die Möglichkeit der Renaturierung zusammenhängender Flächen und die Verknüpfung verschiedener Habitaträume gelingen kann. Erft und Rur werden als landschaftliche Korridore für Fauna und Flora miteinander verbunden (S. 112).

### Multicodierte Landschaftsräume

Um eine weitere Versiegelung der Landschaft zu vermeiden und den Boden als endliche Ressource entsprechend zu schützen, müssen die Flächen des Rheinischen Reviers multicodierte Nutzungen ermöglichen. Auf Basis des Konzepts der vierfachen Landschaftsentwicklung nach Team ASTOC wurde im Rahmen der dritten Kooperationswerkstatt die Basis für eine fünffache Landschaftsentwicklung geschaffen. Diese beinhaltet neben der Naherholung, der Habitatpflege, der landwirtschaftlichen Produktion sowie der Energiegewinnung zusätzlich den Faktor Klima. Die verschiedenen Themen werden auch innerhalb der von Team Yellow Z vorgeschlagenen produktiven Revierparks in Form von Landschaftslaboren thematisiert und umgesetzt. Konkret bedeutet dies Innovation und Raum für Experimente durch Waldlabore, Agrarlabore, Wasserlabore und Klimaparks. Als zentrales verbindendes Element des Freiraums gelten die von Team Yellow Z eingeführten Multirouten, welche sich ebenso durch eine Mehrfachnutzung auszeichnen (S. 69–70).

### Der ländliche Raum als ökologisches Rückgrat der Region

Neben der Betrachtung der durch die Tagebaufolge geprägten Flächen des Rheinischen Reviers spielt insbesondere der ländliche Raum eine zentrale Rolle für die nachhaltige Entwicklung. An dieser Stelle muss allem voran die Bedeutung der Eifel hervorgehoben werden. Diese ist ein bedeutsamer Wasser- sowie CO<sub>2</sub>-Speicher und fungiert als wichtige Klimasenke der Region. Auch in Bezug auf die Problematik der vermehrt zu erwartenden

Extremwetterereignisse übernimmt der Landschaftsraum eine entscheidende Schwammfunktion. Es wird deutlich, dass der ländliche Raum ökologisches Rückgrat der gesamten Region ist und dies einer Wertschätzung, auch finanzieller Natur, bedarf. Hier schlägt Team Yellow Z eine verstärkte Synchronisation von baulichen und ökologischen Maßnahmen vor. Dies bedeutet neben der ressourceneffizienten Planung zukünftiger Siedlungsflächen auch, geeignete Ausgleichsmaßnahmen auch interkommunal zu organisieren und abzustimmen. Wichtig ist, dass diese ökologische Ausgleichsmaßnahmen einen adäquaten wirtschaftlichen Wert erhalten. Eine solche Kooperation muss sich auch für kleinere ländlich gelegene Kommunen monetär lohnen (S. 73).

### Kultur- und Erinnerungslandschaften sanft erschließen

Abgesehen von dem ökologischen Wert, besitzt die Landschaft vor allem einen kulturellen Wert. Es geht nicht nur um eine künftige Sichtbarkeit des kulturellen Erbes der Bergbaugeschichte, welche die Identität der Anrainerkommunen der Tagebaue prägt, sondern um den Schutz der Landschaft als wichtige Naherholungsressource des gesamten Reviers. Daher müssen Freizeitqualitäten geschaffen werden, ohne Biotope und Habitats von Flora und Fauna negativ zu beeinflussen. Hierzu führt das Team ASTOC den Begriff der Erinnerungslandschaft ein (S. 117). Es geht darum, Erinnerungen durch eine sanfte Erschließung des Naherholungsraumes erlebbar zu machen. Dies geschieht durch eine koordinierte Bereitstellung eines regionalen, großräumigen Rad- und Fußwegenetzes, welches die Sehenswürdigkeiten der Region durch Landschaftsräume miteinander verbindet.

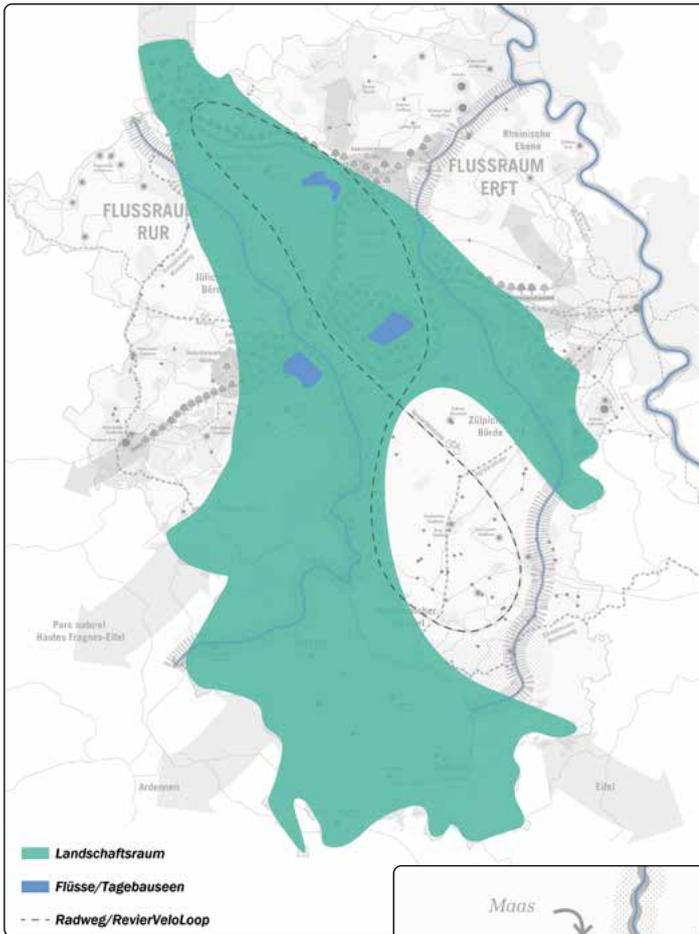
### Qualitative Gestaltung der Grenzen und Übergänge zwischen Siedlungsraum und Landschaft

Um die Innenentwicklung bestehender Siedlungsstrukturen zu fördern und gleichzeitig wichtige Landschaftsräume zu schützen, bedarf es einer expliziten Sicherung von Freiflächen. In diesem Kontext empfiehlt Team AS+P eine „Grün-Blaue Urbanisierungsgrenze“ (S. 154), um eine Ausdehnung der versiegelten Fläche zu verhindern. Auch Team Yellow Z möchte durch die Ausweisung der bereits zuvor beschriebenen Stadtrand-Parks eine solche Grenze schaffen, um Siedlungsränder entlang der bestehenden Siedlungskerne zu arrondieren und Freiflächen möglichst zu schützen.

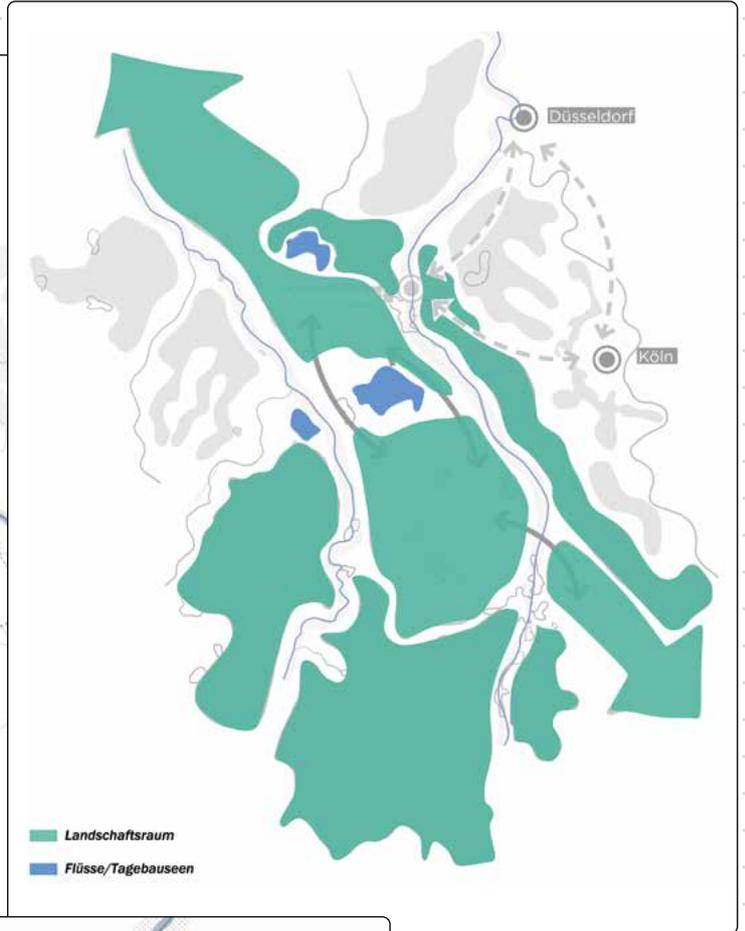
Allen Konzepten gemein ist die Forderung nach einer qualitativen Gestaltung der Grenzen und Übergänge zwischen Siedlungsraum und Landschaft sowie multiplen Nutzungen mit unterschiedlichen Aufgaben je nach Teilregion.

# VERGLEICH FREIRAUM

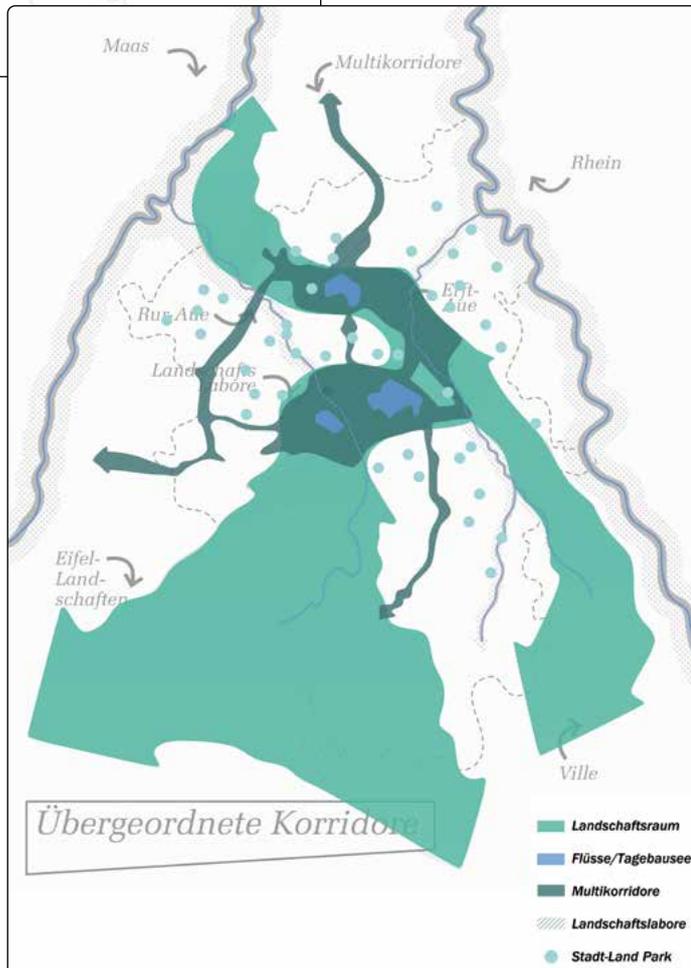
Die Ergebnisse der drei Büros im Vergleich



ASTOC



AS+P



Yellow Z

## Mobilität

Das Themenfeld Mobilität wird in den Beiträgen der Teams insbesondere mit der Siedlungsentwicklung, aber vor dem Hintergrund der Pendlerbewegungen auch mit der Entwicklung von Gewerbegebieten verknüpft. Alle Teams greifen die Erkenntnisse der Raumdiagnose auf, beschreiben die Defizite insbesondere beim öffentlichen Verkehr und gelangen zu ähnlichen Lösungsansätzen für das Raumbild einer vernetzten Region. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und dessen Vernetzung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten für die Kommunen im ländlichen Raum.

### Allgemeine Mobilitätsentwicklung

Team Yellow Z leitet aus der Systematik der ÖV-Güteklasse (Bahnknoten etc.) und den damit verbundenen Einzugsbereichen der ÖV-Haltepunkte der Region Eignungs- und Entwicklungsräume ab. Sollen die Ziele eines nachhaltigeren Verkehrs gelingen, darf es künftig keine neuen Siedlungen geben, die nicht innerhalb der Klassen liegen und schlecht bis überhaupt nicht erschlossen sind. Der Entstehung weiterer MIV-abhängiger Teilräume soll so entgegengewirkt werden. Das Team beschreibt in einem Zukunftsszenario, wie sich durch die Erschließung neuer Trassen sowie durch die Takterhöhung auf der Schiene die Güte des ÖV-Netzes im Rheinischen Revier deutlich erhöhen lässt. Die klare Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und die Orientierung der Siedlungsentwicklung an den zukünftigen ÖV-Netzen sorgen nicht nur für autoärmere und damit klimaschonende Mobilität, sie ist zudem sozial gerecht und spart langfristig natürliche und finanzielle Ressourcen (S. 59ff). Das umfangreich ausgebaute Netz der Autobahnen und Landesstraßen im Revier sollen gemäß des Teams von Yellow Z für die Bereitstellung von eigenen Fahrstreifen für den ÖV genutzt und damit eine „Road Diet“ (S. 61) herbeigeführt werden. Demnach werden Flächen des MIV durch Flächen für den ÖV ersetzt. Außerdem soll es ein ÖV-Shuttle-System geben. Dieses System verbessert die Erreichbarkeit in Bereichen, die von dem Schienenverkehr nicht erschlossen werden. Die Shuttles fahren auf dem bestehenden Straßennetz und ermöglichen eine Erschließung der peripheren Räume. Zudem gibt es in den ruralen Gebieten regionale Mobilitätspunkte. Ebenso soll es in der Eifel ein Reallabor für autonomes Fahren geben. Das breite Angebot wird verbunden mit Routen für überwiegend touristischen Radverkehr sowie regionalen Schnellbusverbindungen.

Team ASTOC argumentiert in die gleiche Richtung wie Team Yellow Z und setzt im Konzept auf vielfältige Netze – die Kombination von schienengestütztem öffentlichem Verkehr mit On-Demand-Angeboten für die Fläche, verknüpft durch Mobilstationen (Förderung von Inter- und Multimodalität). Die Mobilitätsstrategie von Team ASTOC setzt ebenfalls ein leistungsfähiges Netz des SPNV als strukturgebendes Element der Siedlungsentwicklung voraus. Kombiniert mit attraktiven Zugängen für den Fuß- und Fahrradverkehr ist der ÖV heute schon das nachhaltigste und energiesparendste Verkehrsmittel.

Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum sollen grundsätzlich in den Räumen entlang der Schiene stattfinden. Dies bedeute jedoch eine Reorganisation des heutigen Angebots und einen zielgerichteten Ausbau der heutigen Infrastruktur nach dem Grundsatz eines Netzes mit leistungsfähigen Knoten, in denen direkte Anschlüsse zwischen unterschiedlichen Verkehrsangeboten möglich sind. Ein solches Netz kann mit wenigen Infrastrukturerergänzungen kurz- bis mittelfristig im Rheinischen Revier entwickelt werden. Der Ausbau zu einem aufeinander abgestimmten Netz hat Priorität gegenüber dem Ausbau bzw. Neubau einzelner Linien. Für das Team ASTOC ist der Netzgedanke entscheidender als die Frage, ob Bus oder Schiene zum Einsatz kommen – das Team spricht sich daher für die Priorisierung und den gezielten Ausbau des Bestandsnetzes aus (S. 94). Darüber hinaus schlägt das Team das Netzwerk „RevierMobil“ (S. 112) als flankierende Maßnahme zur Stärkung des Umweltverbunds und der Nahmobilität vor. Dieses revierweite Netzwerk ist für den nicht-motorisierten Individualverkehr vorgesehen, welches die Anknüpfung an den öffentlichen und privaten Verkehr fördern soll. Es agiert als Informationssystem mit Hilfe von Informationstafeln, Kartenmaterial, einem virtuellen Auftritt und stellt ein Leihsystem für Fahrräder sowie ein Netzwerk von Partnerinstitutionen wie Hotels, ÖV-Anbietern und touristischen Einzeleinrichtungen im Revier zur Verfügung.

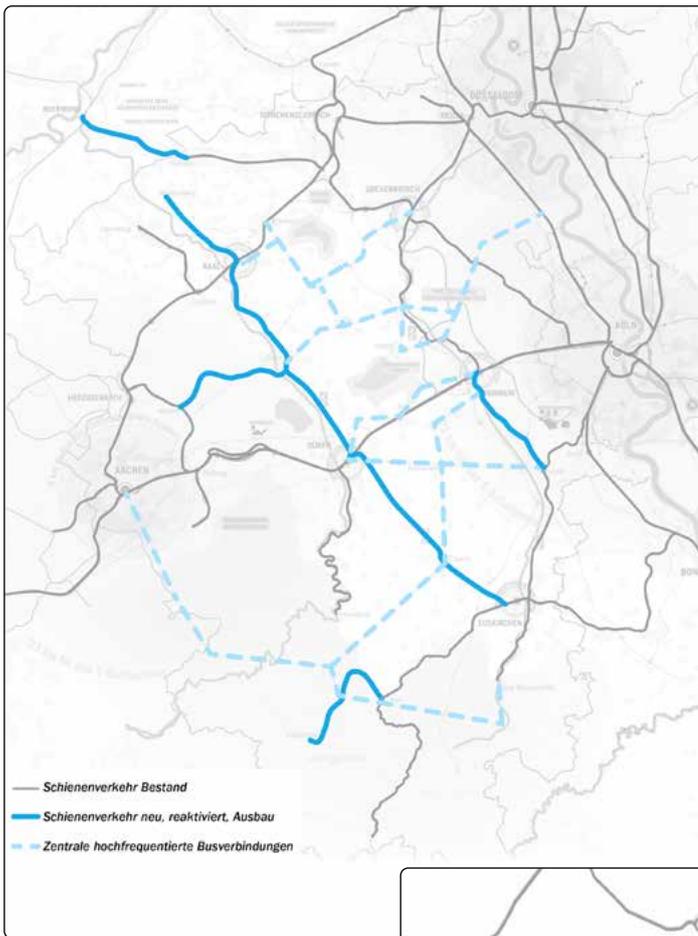
Team AS+P benutzt den Begriff der „vernetzten Mobilitätslandschaft“ (S. 160) und setzt ebenfalls auf die Stärkung eines nutzerfreundlichen ÖV-Netzes durch die Stärkung von Knoten, durch den Einsatz innovativer Techniken, die Einführung von On-Demand-Systemen im ländlichen Raum sowie auf eine verbesserte Verknüpfung aller Verkehrsträger infolge einer erhöhten Taktung (S. 152). Zudem soll eine Wasserstoffpilottrasse die Zentren Aachen, Mönchengladbach und Düsseldorf miteinander verbinden (S. 162).

### Wirtschaftsverkehr

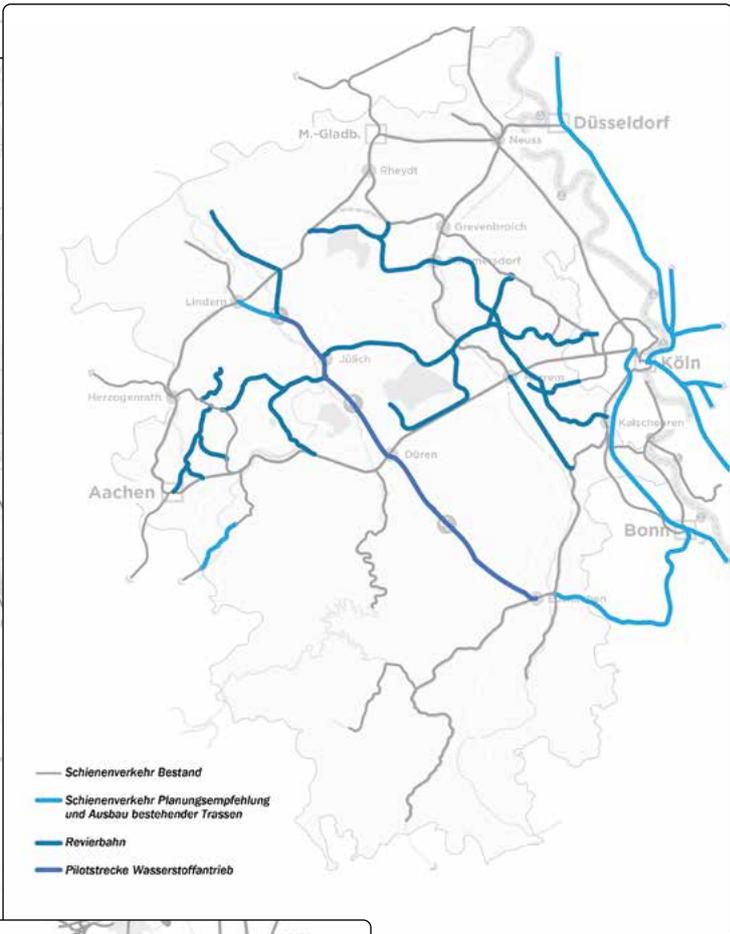
Das Team Yellow Z schlägt bimodale Umschlagterminals vor, die als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße funktionieren. Es soll zu einer generellen Neuorganisation der Logistikverkehre kommen. Ziel ist die Verlagerung des Warenverkehrs von der Straße auf die Schiene, um so die umliegenden Straßen in der Region zu entlasten. An den Logistik-Hubs findet das Umladen der lokalen LKW-Lieferketten statt (S. 60ff). ASTOC schlägt eine Güterumfahrung der Rheinschiene vor. Durch die Eingliederung der RWE-Bahn zwischen Frimmersdorf und Brühl als reine Güterverkehrsstrecke kann der Güterverkehrsknoten Köln zukünftig entlastet werden – dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zukünftig steigender Güterverkehre relevant. Durch diese Maßnahme können heutige Engpässe umfahren werden, und es werden Kapazitäten auf dem restlichen Netz frei. Voraussetzung dafür ist, dass die Güterzüge im Bereich der Rheinüberführung bei Wesseling ebenso den Rhein in Richtung der rechtsrheinischen Güterstrecke queren können. Die Eingliederung der Züge von Montzenroute/Aachen kann dann über die Rheydter Kurve oder die RWE-Strecke

# MOBILITÄT (ÖPNV)

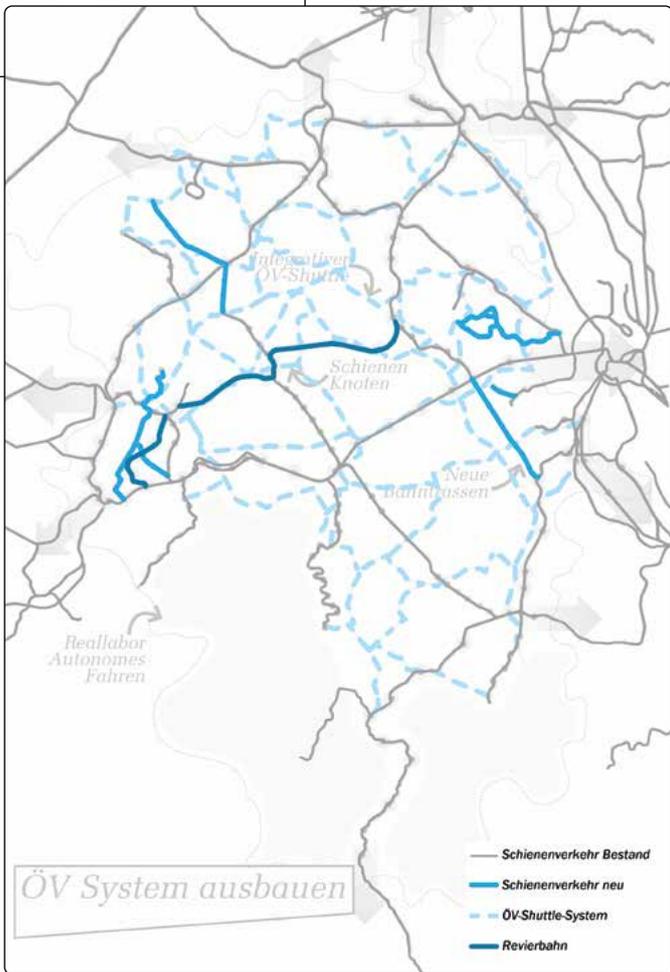
Die Ergebnisse der drei Büros im Vergleich



ASTOC



AS+P



Yellow Z

von Hambach in den Erftkorridor erfolgen (S. 112). Laut AS+P soll die Werkbahntrasse zu einer Mobility Hybrid Strecke (Personen- und Güterverkehr) ausgebaut werden (S. 162). Zudem soll es im Revier unterschiedliche Logistikstandorte geben, die sich entlang des Trans-europäischen Netzes befinden und zur Versorgung der Zentren beitragen. Eine solchermaßen ausgebauten Mobilitätsinfrastruktur kann einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Rheinisches Revier bieten.

## Revierbahn

Team AS+P zufolge erfordert die Anbindung bestehender Siedlungsstrukturen und die Integration der zukünftigen urbanen Seen-Städte eine zeitlich vorangestellte Realisierung einer Revier S-Bahn, deren Trassenführung sich an der Entwicklung der zukünftigen Seen-Städte orientiert. Das Team schlägt eine Verbindung von Jülich nach Bergheim sowie die Anbindung von Elsdorf vor. Auch im westlichen Teil der Revier S-Bahn orientiert sich der Trassenvorschlag von AS+P stark am Konzept der Seen-Stadt (S. 151).

Die Realisierung der Revier S-Bahn wird vom Team ASTOC kritisch bewertet. Aufgrund der begrenzten Ressourcen (finanziell wie personell) wird die Fokussierung auf das Bestandsnetz empfohlen. Zur Realisierung eines attraktiven multimodalen Netzes wird ein Schnellbussystem mit vergleichbaren Reisezeiten vorgeschlagen. Der westliche Abschnitt der Revier S-Bahn (Jülich-Aachen) wurde im vorgeschlagenen Netzplan integriert.

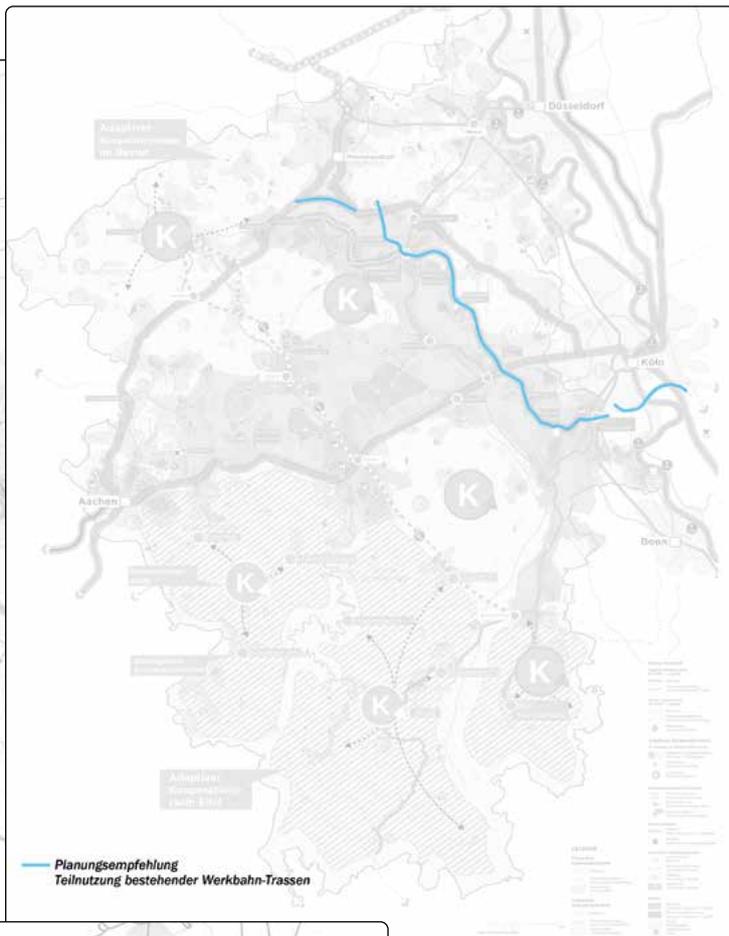
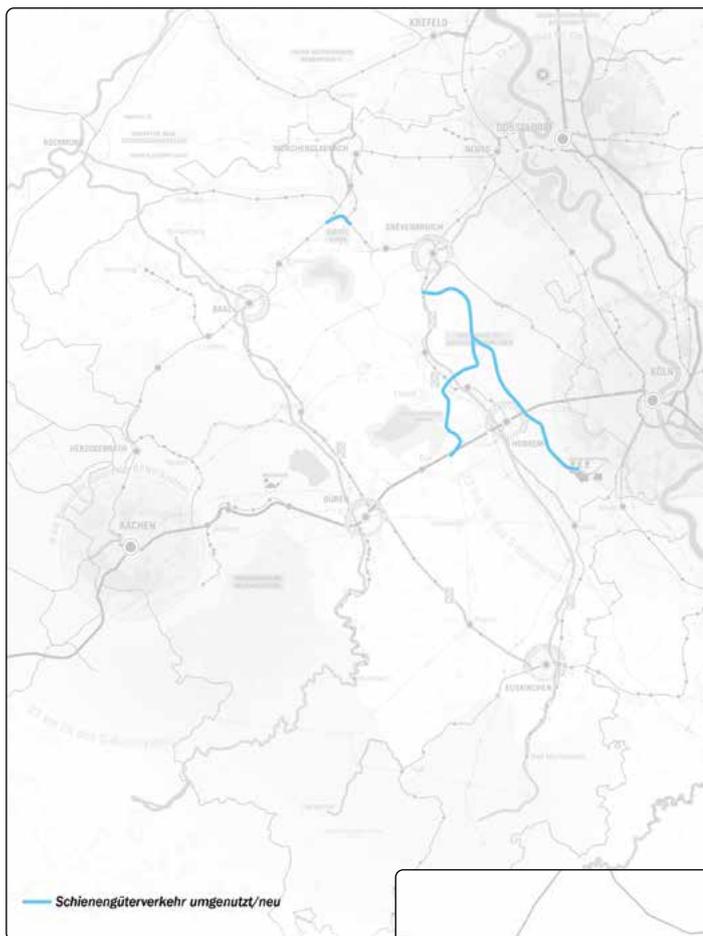
Auch das Team Yellow Z plädiert - ähnlich wie AS+P - für die Anbindung von Elsdorf, wählt jedoch eine etwas direktere Route Richtung Jülich. Im Westen erfolgt eine starke Orientierung an der geplanten Reaktivierung zwischen Alsdorf und Jülich. Hier wurden zwei Vorschläge gemacht. Die folgende Grafik auf Seite 179 zeigt die drei Trassenvorschläge im direkten Vergleich.

Im Rahmen der dritten Kooperationswerkstatt wurden die Trassenvorschläge nochmals kontrovers diskutiert. Grundsätzlich bestand unter den Teams Einigkeit, dass aufgrund der geringen Tragfähigkeit (niedrigere Bevölkerungsdichte im neu erschlossenen Bereich) der Fokus auf die Qualifizierung des Bestandsnetzes gelegt werden sollte.

Die Revier-S-Bahn wird eher als langfristige Ergänzung des Bestandsnetzes verstanden. Der Netzgedanke müsse stets im Vordergrund stehen. Die Empfehlungen zur Entwicklung von Knoten, Haltepunkten und Takt zielen sämtlich darauf ab, die erkennbaren Qualitätsdefizite des öffentlichen Verkehrs zu adressieren.

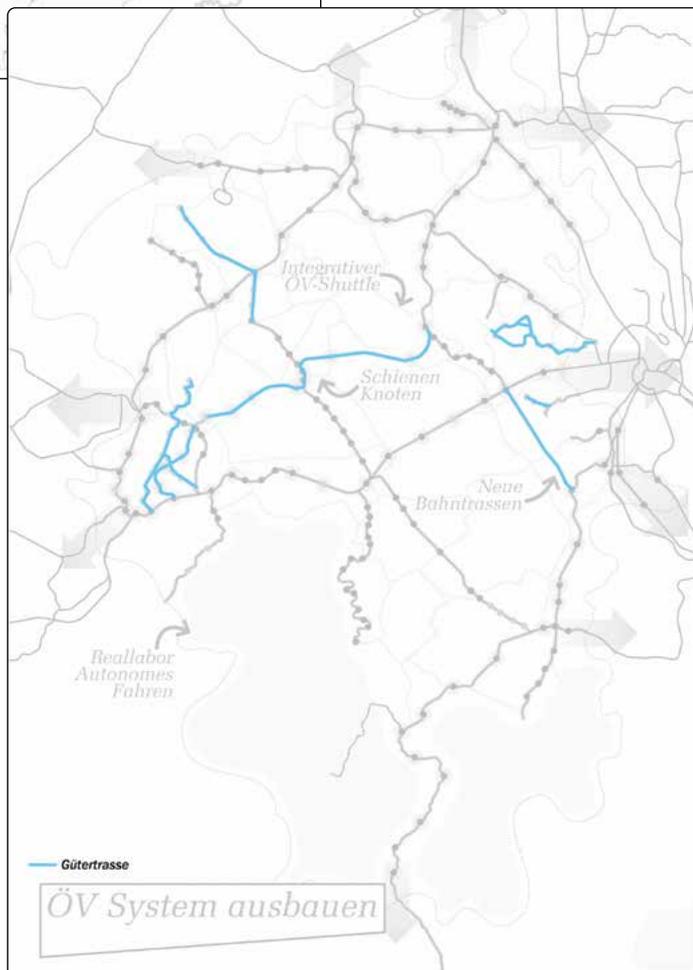
# MOBILITÄT (GÜTERVERKEHR)

Die Ergebnisse der drei Büros im Vergleich



AS+P

ASTOC



Yellow Z

## Wirtschaft

Für das Raumbild der Wirtschaftsräume zeigt, die erste Etappe des Prozesses die größte Diskrepanz zwischen den formulierten Vorstellungen in der Region und den fachlichen Empfehlungen der Planungsteams. Die Aufgabe des Strukturwandels wird sichtbar unterschiedlich interpretiert. Flächenansprüche als Indikator für Wachstum stehen strukturelles Umdenken in Form von Wertschöpfung entgegen. Es ist jedoch eine gute Basis geschaffen, den strategischen Aushandlungsprozess für die Region gezielt fortzuführen.

Zunächst fällt auf, dass insbesondere Team Yellow Z, ebenso wie Team ASTOC, deutliche Zurückhaltung bei der Darstellung neuer Flächeninanspruchnahmen zeigen. Die vorgeschlagene Gewerbeflächenentwicklung liegt an einigen Stellen noch unterhalb der Flächen, die bereits im Regionalplan als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen dargestellt sind. Die Gründe decken sich mit einer wesentlichen Erkenntnis aus dem Prozess: Es gibt langfristig mehr als genügend Flächenreserven für die Wirtschaft im Revier.

### Wirtschaftskorridore

Team AS+P beschreibt eine Revierspange entlang vorhandener Industrie- und Kraftwerksstandorte von Hürth über Frechen, Niederaußem, Neurath und Frimmersdorf zwischen Garzweiler und Grevenbroich durch in Richtung Erkelenz (S. 150f). AS+P sieht für das Revier einen Imagewandel vor, von der Braunkohle hin zu Hightech und Innovation. Insgesamt prognostiziert AS+P für diese Räume ein Beschäftigungspotenzial von 26.000 bis 60.000 Arbeitsplätzen in einer „kompakten Arbeitslandschaft“ (S. 148) für Gewerbe und Logistik. Generell befürwortet das Team die Förderung von interkommunalen Gewerbegebieten mit kleinteiligen Kooperationen. Geeignete Standorte müssen identifiziert werden und Ausgleichsmechanismen stellen eine faire Entwicklung im Revier sicher. Team ASTOC sieht zwei Wirtschaftskorridore: Zum einen der „Wirtschaftskorridor Rheinschiene“ von Bonn über Köln, Leverkusen und Dormagen bis nach Düsseldorf und Neuss sowie der „Wirtschaftskorridor Region Aachen“ mit Aachen, Eschweiler, Stollwerk, Alsdorf und Herzogenrath (S. 100). Dem Prinzip der vielfältigen Netze und Knoten folgend, kategorisiert Team ASTOC dezentrale Raumknoten nach dessen Bedeutung im Netz und in Bezug auf regionale Potenziale hinsichtlich der zusammenhängenden Fläche, der Erreichbarkeit sowie der Vernetzung mit Innovationsstandorten und möglicher Profilierung. Das Team sieht eine Chance in der Förderung von Arbeitsplatzpotenzialen in Zukunftstechnologien und in der Förderung von Hightech- Land- und Forstwirtschaft (S. 103). Team Yellow Z benutzt den Begriff der „kleinteiligen Zentralität“ (S. 63) und verfolgt ähnlich wie Team ASTOC ein dezentrales Raumbild der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung. Der Fokus liegt hierbei auf einer kleinteiligen Innenentwicklung von bestehenden Gewerbegebieten. Das Team schlägt die bauliche Ergänzung von Gewerbegebieten, in Kombination mit dem Zusammenschluss von Branchen-

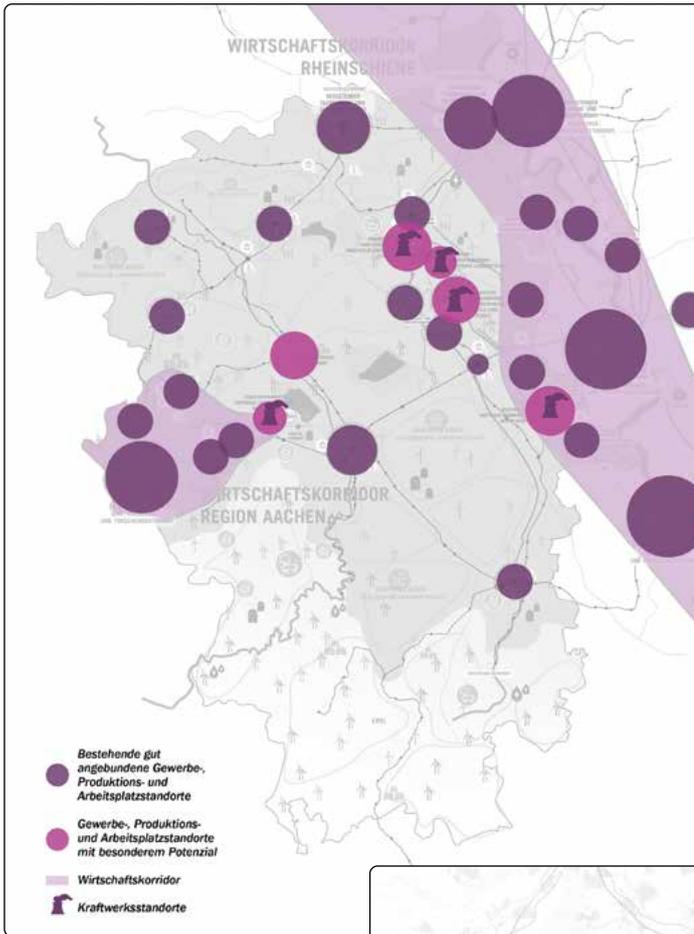
und Innovationsclustern, vor (S. 65). Im Kern des Reviers soll eine Innovationslandschaft, mit besten Bedingungen für die Ansiedlung von zukunftsweisenden Technologien, entstehen. Rund um die Konversionsflächen bildet sich der „Innovationsloop“ (S. 77).

### Konversionsstandorte

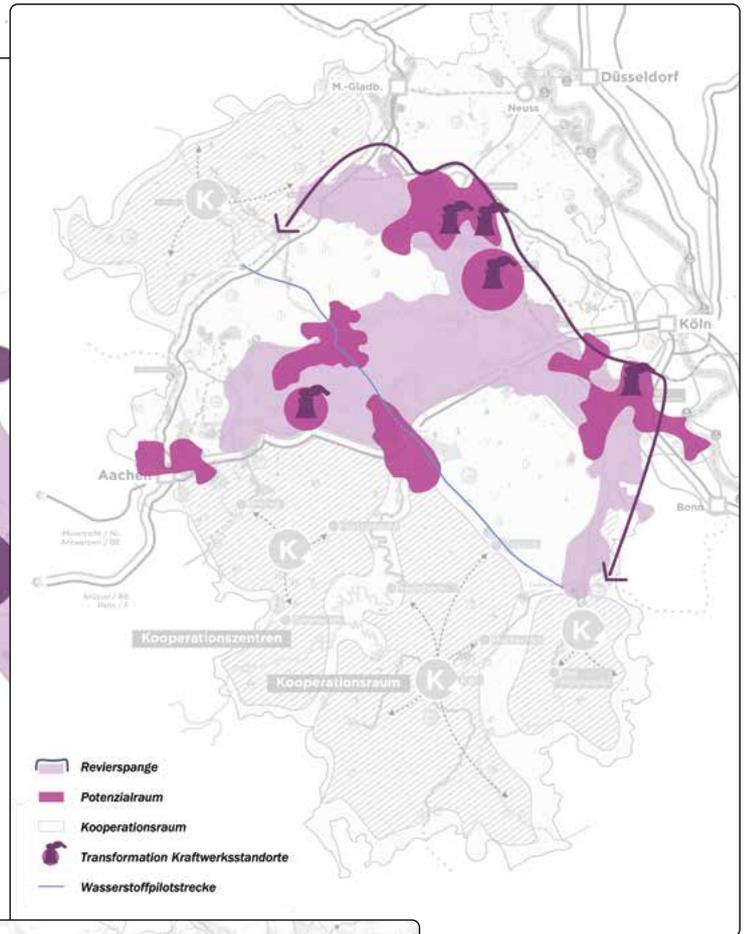
Alle drei Planungsteams sehen eine große Chance in der Konversion von Kraftwerks- und Tagebauwirtschaftsflächen. Insbesondere vor dem Hintergrund, bestehende Landschaftsflächen nicht weiter für die Ausweisung von Wirtschaftsflächen zu beanspruchen. Das Team Yellow Z sieht in der Umnutzung der Großstrukturen neue Möglichkeitsräume im Kontext des übergeordneten Innovationsloop, geprägt von zukunftsweisenden Technologien. Das Team ASTOC sieht in den bestehenden Strukturen den Vorteil, dass die Flächen bereits versiegelt und gut angeschlossen sind und zudem über eine signifikante Größe verfügen, die ein schnelles Ansiedeln von neuen Technologien und Industrien ermöglichen. Die Flächen sind geeignet für die Entwicklung interkommunaler Gewerbe- und Industrieflächen. Relevant aus Sicht aller Teams ist dabei die interkommunale Aufgabenverteilung und die Differenzierung in arbeitsplatz- und flächenintensive Gewerbe und Industrien, die bei der Konzeption neuer Gewerbegebiete planerisch berücksichtigt werden müssen. Insbesondere Kraftwerksstandorte mit guter Verkehrsanbindung bieten sich zukünftig für arbeitsplatzintensive Gewerbe an (S. 122).

# WIRTSCHAFT

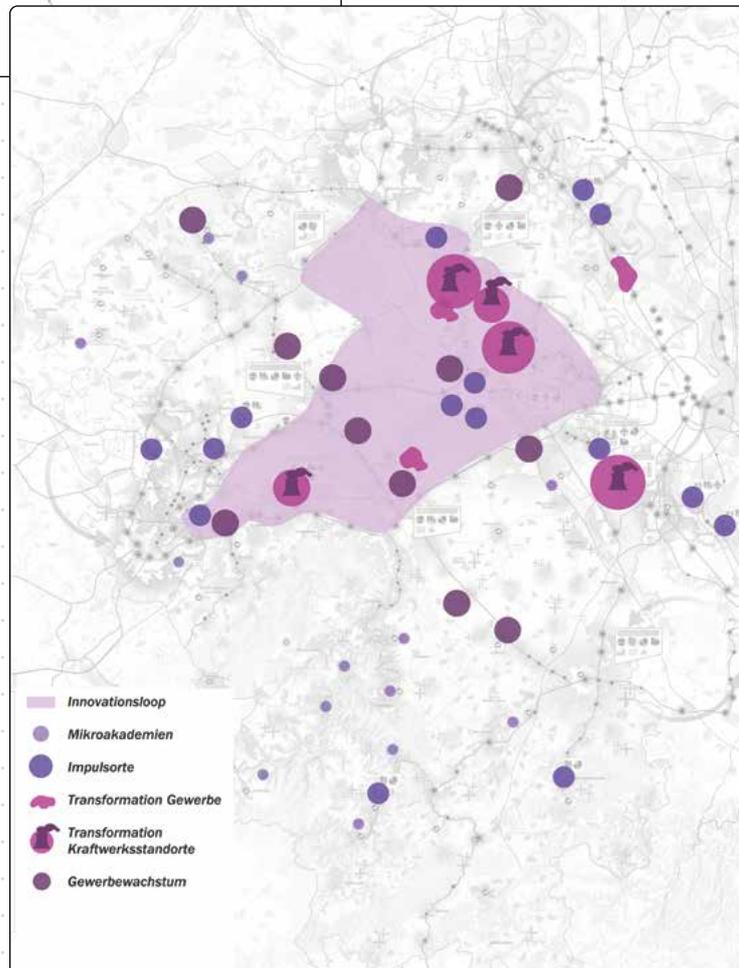
Die Ergebnisse der drei Büros im Vergleich



ASTOC



AS+P



Yellow Z

## Kooperation

Eine Chance der zukünftigen Entwicklung des Rheinischen Reviers liegt im allgemeinen Umdenken. Ein „Denkwandel vom individuellen hin zu einem gemeinsamen Handeln“ ist eines der Leitlinien von Team ASTOC. Team Yellow Z stimmt dem zu und hat in Bezug auf das Etablieren eines solchen Wandels ein vielfältiges Maßnahmenpaket mit dem Namen „Revier-Koop“ (S. 73) geschnürt. Es geht um ein gemeinsames Kirchturmdenken! (S. 57) Alle Teams stützen dieses Ziel. Team ASTOC unterteilt sein Konzept des Netzreviers mit dem Slogan „gemeinsam Zukunft denken“ (S. 87).

### Revierpartnerschaften

Nicht alle Kommunen und Körperschaften im Revier haben die gleichen Aufgaben zu bewältigen, zusätzlich verfügen sie über unterschiedliche Erfahrungen und Personalressourcen. Dies legt nahe, nicht allein räumlich zu kooperieren, sondern auch thematisch und organisatorisch. Das Planungsteam Yellow Z benutzt dafür den Begriff der Revierpartnerschaft. Der Gedanke einer auf Ebene der Steuerung und Verwaltung vernetzten Region steht hier im Vordergrund. Ziel ist eine regional präzise gesteuerte, qualitätsgetriebene Raumentwicklung, welche sich wirtschaftlich für alle beteiligten Gebietskörperschaften rentiert. „Revierpartnerschaften folgen dem Prinzip der „Huckepackstrategie“ (S. 73) und kombinieren jede bauliche Entwicklung auf kommunaler Ebene mit ökologischen Qualifizierungsmaßnahmen<sup>1</sup>. Interkommunale Kooperation wird somit durch das Ziel regionaler Qualität und perspektivischer Klimaneutralität angetrieben.<sup>2</sup>

### Prinzip des Finanzausgleiches

Alle Teams schlagen Ausgleichsmodelle nach dem Prinzip der Lastenverteilung vor. Es gelte einerseits die wirtschaftlichen und strukturellen Herausforderungen des Strukturwandels auf verschiedene Schultern zu verteilen, aber auch die Erträge des gemeinsamen Handelns. Wirtschaftliche Entwicklungen sind für die Prosperität und den Wohlstand der Region von enormer Bedeutung. Ökologische Qualifizierungsmaßnahmen, Klimaschutz und Landschaftsräume steigern die Wohn- und Lebensqualität im Revier und werden zunehmend zum Standortfaktor der Region, weshalb auch diese einen wirtschaftlichen Wert erhalten müssen.

Das konkrete Modell nach Yellow Z sieht eine 50-50-Aufteilung für beide Kommunen vor. Kommunale Einnahmen wie Grundsteuer, Gewerbesteuer oder Anteile an Gemeinschaftssteuern der baulichen Entwicklung werden mit den kommunalen Einnahmen der ökologischen Maßnahme gleichmäßig auf die beteiligten Kommunen verteilt. Bau- und Entwicklungsinvestitionen sowie ökologische Maßnahmen werden somit gemeinschaftlich geschultert und entsprechende kommunale Erträge geteilt.

## Ausgleichflächenpool

Die Idee eines regionalen Ausgleichsflächenpools wurde im Rahmen der Themenworkshops angesprochen und soll helfen, den Eingriffsausgleich an strategisch bedeutsamen Landschaftskorridoren zu bündeln und damit eine großräumige Vernetzung von Landschafts- und Flussauenkorridoren zu ermöglichen. Denn gesetzliche Rahmen liefert hier das Baugesetzbuch. „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen“<sup>3</sup>.

### Gütesiegel der Region

Als weiteres Instrument entwickelt Team Yellow Z die Idee eines Qualitätssiegels für das Rheinische Revier (S. 76). Ein Gütesiegel sichert einerseits die Qualität etwaiger Produkte, schafft ein allgemeines Vertrauen und stellt andererseits den Modellcharakter der Region in den Vordergrund. Für Unternehmen gilt dies nicht als Restriktion, sondern als Vorteil, wenn das Revier hierfür optimale Rahmenbedingungen vorhält und damit bauliche Tätigkeiten ohne ihr Zutun mit zusätzlichen ökologischen Maßnahmen auf kommunaler Ebene gekoppelt werden. Damit lässt sich eine Verfahrens- und Qualitätskultur, auch für Investitionen, im Rheinischen Revier etablieren.

Die Beiträge aus dem Themenworkshop vernetzte Region lassen den Anspruch formulieren, dass dieses Prinzip sowohl für öffentliche Investitionen als auch für private Entwickler und Investoren gelten muss (S. 73–75).

1 Yellow Z, ARGUS Studio, berchtoldkrass, rabe landschaften, Dr. Stefan Carsten: Integrierte Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+. Schlussbericht, S. 11

2 Yellow Z, ARGUS Studio, berchtoldkrass, rabe landschaften, Dr. Stefan Carsten: Integrierte Raumstrategie Rheinisches Revier 2038+. Schlussbericht

3 Vgl. §1a (3) Baugesetzbuch (BauGB)

# Erkenntnisse der Beteiligung

Vier Themenworkshops mit regionalen Fachakteuren, sechs Kommunaldialoge, eine Planungswerkstatt und eine Bürgerwerkstatt bildeten den Rahmen der Beteiligung. Begleitende Kommunikationsforen wie das Raumlabor und die Revier-Talks rundeten den Dialog ab und brachten die notwendige regionale Expertise und Erfahrungen in den Prozess ein.

# Vier Themenworkshops – Erweiterung der Blickwinkel

Im Anschluss an die Mehrfachbeauftragung konnten sich im Mai 2022 regionale Fachakteurinnen und Fachakteure im Rahmen von vier Themenworkshops (Leistungsstarke und innovative Region, lebenswerte Region, klimaneutrale Region und vernetzte Region) in den Prozess einbringen und sich mit den Ergebnissen der Planungsteams aus der Mehrfachbeauftragung kritisch auseinandersetzen. Die Grundlage der Beteiligung bildeten die bereits mit der Steuerungsgruppe und Steuerungsgruppe + abgestimmten Inhalte.

Das Angebot war entsprechend der adaptierten Leitlinien aus dem Wirtschafts- und Strukturprogramm gegliedert. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben am Ende die Chance gewürdigt, wesentliche inhaltliche Themen aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Insgesamt wurde ein konstruktiver Diskurs mit differenzierten Ergebnissen und guter Substanz für den weiteren Prozess geführt. Dies lag auch am breiten, gut aufgestellten Teilnehmerkreis. Die regionalen Institutionen sowie die Kreise aus der Region haben sich vielfach ressortübergreifend beteiligt. Neben den Strukturwandelmanager und -managerinnen sowie den Vertretern und Vertreterinnen der Fachbereiche Umwelt, Planung, Verkehr und Wasserwirtschaft nahmen ebenso Beigeordnete, Kreisräte und vereinzelte Mitglieder der Kommunalpolitik an den Workshops teil. Landesministerien waren mit einer Vielzahl von Fachleuten aus Wirtschaft, Umwelt und Bauen beteiligt. Akteure der Regionalplanung der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf vertraten die Raumordnung und Landesplanung. Die wichtigsten zivilgesellschaftlichen Institutionen des Strukturwandels sowie Zweckverbände der Region brachten ihre Erfahrungen, Erwartungen und Ziele mit in den Prozess ein. Mitglieder des Expertenrats und vereinzelt auch der Regionalräte beteiligten sich ebenfalls aktiv am gemeinsamen Diskurs zu den verschiedenen Themen.

Insgesamt haben rund 140 Fachakteurinnen und Fachakteure an den Präsenzveranstaltungen im Brainergy Park in Jülich teilgenommen. Die Ergebnisse vor Ort, geprägt durch den jeweiligen (teil)regionalen Blickwinkel, unterstützten und ergänzten erfolgreich die Erkenntnisse der Planungsteams. Moderiert wurde die Veranstaltung durch das Begleitbüro Jung Stadtkonzepte, in Zusammenarbeit mit dem Team des Revierknoten Raum. Innerhalb der oben aufgeführten Leitlinien wurden die sektoralen Themen Freiraum, Siedlung, Wirtschaft, Mobilität und Energie jeweils aus einer unterschiedlichen Perspektive diskutiert. In einem dreißigminütigen Rhythmus wechselnde Diskussionsrunden an unterschiedlichen Thementischen ermöglichten einen differenzierten und systematischen Dialog.

## Die Termine:

- 06.05.2022 Leistungsstarke und innovative Region
- 09.05.2022 Lebenswerte Region
- 16.05.2022 Klimaneutrale Region
- 24.05.2022 Vernetzte Region

Im Folgenden werden die zentralen Diskussionsstränge und Ergebnisse der jeweiligen Workshops zusammengefasst.



## Leistungsstarke und innovative Region

Im ersten Themenworkshop wurde die zentrale Herausforderung des hohen Nutzungsdrucks auf den Flächen im Rheinischen Revier adressiert. Insbesondere die hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen werden oftmals leichtfertig überplant und sollten daher besonders geschützt werden. Wichtig ist zudem, dass spärlich verfügbare Flächen qualitativ entwickelt werden. Hierzu sollen Grundprinzipien und Qualitätsanforderungen für die Entwicklung definiert werden. Bei der Priorisierung der Entwicklung sollte der Fokus dabei auf Bestandsqualifizierung und Brachflächenentwicklung liegen.

Die Metropolräume haben kaum noch Entwicklungsflächen aber ein großes Wachstumspotenzial bzw. Wachstumsdruck. Für die gesamtregionale Entwicklung ist das Zusammenwirken des urbanen und des ländlichen Raums notwendig. Eine Herausforderung stellt die aktuelle Gewerbesteuerlogik dar. Hierdurch werden nicht die besten Nutzungen für die jeweilige Fläche, sondern oftmals die kommunal profitabelste Nutzung realisiert.

Die zeitliche Abfolge bei der Umsetzung der Flächenpotenziale sollte zudem so gewählt sein, dass interregionale Nutzungskonkurrenzen minimiert werden.

Freiwerdende Flächen aus der Braunkohleverstromung haben ein komplexes Zeitregime. Die Umsetzung von Teilflächen ist dabei nicht zwingend an die Ausstiegsdaten der Abschaltungszeiträume gekoppelt. Einige Flächen können schon frühzeitig für eine Neuausrichtung genutzt werden. Andere Flächen müssen aufgrund ihrer geologischen Anforderungen mit Zwischennutzungen bedacht werden, bevor diese gewerblich oder industriell genutzt werden können. Daher ist eine differenzierte Auseinandersetzung mit den Konversionsflächen notwendig. Der Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung im Rahmen des Strukturwandels soll dabei insgesamt auf den Kernbereich des Rheinischen Reviers fokussieren.

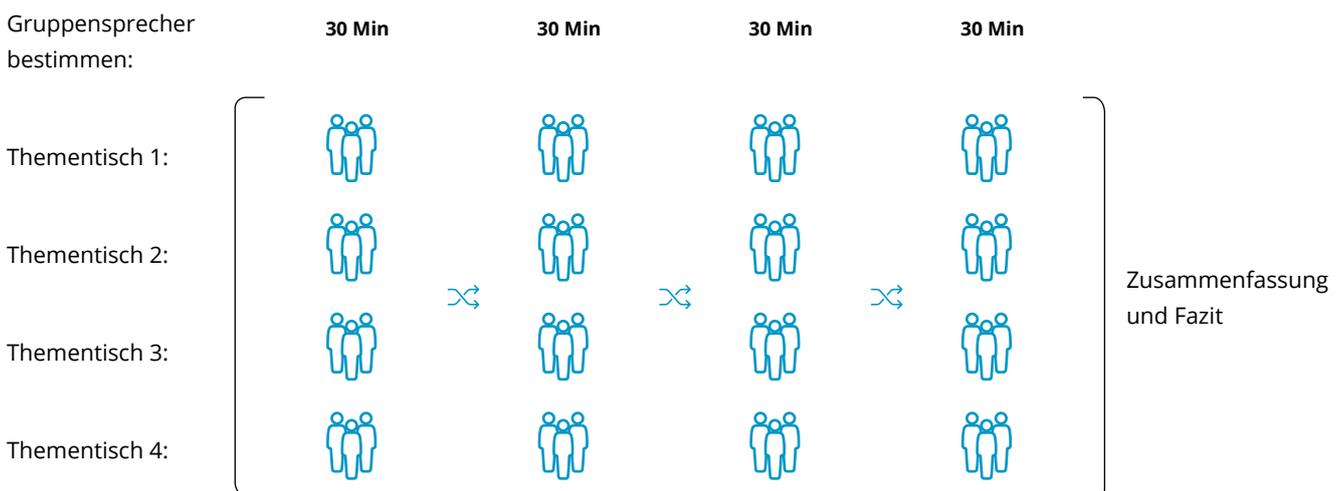
Das Thema Wasserstoff spielt für die zukünftige Entwicklung des Rheinischen Reviers aber auch in einigen anderen Landes- teilen eine besondere Rolle. Alleinstellungsmerkmale der Region für die Helmholzcluster und die diverse Abnehmerstruktur energieintensiver Betriebe bieten ein vielfältiges Anwendungs- und Erprobungsfeld. Die ländlichen Räume der Region bieten dabei mit ihren Flächen für erneuerbare Energien Potenziale für die Erstellung „grünen“ Wasserstoffs.

Eine zentrale Erwartung an die Raumstrategie ist es, einen Orientierungsrahmen einerseits für weitere Festsetzungen in der formellen Planung und andererseits für die Einschätzung von Fördervorhaben zu formulieren.

Im Workshop wurde die These formuliert, dass die hohen Nutzungsanforderungen eine zentrale Herausforderung für die Flächen des Rheinischen Reviers darstellen. Ebenfalls wurde herausgearbeitet, dass die derzeitige Gewerbesteuerlogik nicht mit den Zielen und dem Anspruch einer regionalen Strategie vereinbar ist. Der Hintergrund: Unternehmen zahlen Gewerbesteuer an die hebeberechtigte Gemeinde ihres Standorts. Gewerbesteuer und Grundsteuer sind die wichtigsten steuerlichen Einnahmequellen der Kommunen. So besteht dort mehr Anreiz, Flächen nach dem Potenzial für kommunale Steuereinnahmen zu realisieren anstatt nach Prinzipien der regionalen Eignung und Verträglichkeit. Ähnlich wie beim verfassungsrechtlich garantierten Prinzip der kommunalen Planungshoheit liegt der Schlüssel zum Erfolg regionaler Lösungen allein in der freiwilligen Kooperation. Eine Verpflichtung ist bisher noch ausgeschlossen.

Es müsse gelingen, diese interregionale Nutzungskonkurrenz zu vermeiden. Für eine erfolgreiche gesamtregionale Entwicklung auf dem Weg zur Modellregion ist das Zusammenwirken im Rheinischen Revier unumgänglich.

## Aufbau der vier Themenworkshops



Konsens besteht darin, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung im Rahmen des Strukturwandels auf den Kernbereich des Rheinischen Reviers fokussieren sollte. Eine besondere Rolle spielt dabei das Thema Wasserstoff, das Alleinstellungsmerkmal „Helmholzcluster“ und die diversen Abnehmerstrukturen energieintensiver Betriebe, die ein vielfältiges Anwendungs- und Erprobungsfeld aufweisen. Gerade die ländlichen Räume bieten mit ihren Flächen für erneuerbare Energien Potenzialräume für die Herstellung „grünen“ Wasserstoffs. Ein weiteres großes Potenzial stellen die Böden im Rheinischen Revier dar, die zu den wertvollsten ganz Deutschland zählen und daher besonders für die landwirtschaftliche Nutzung geeignet sind. Aber nicht nur die ertragreichen Böden sind ein Alleinstellungsmerkmal für die Region, sondern auch seine energieintensiven Unternehmen.

**Tisch Eins** setzte sich mit der Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung auseinander. Bei der Entwicklung dieser sollte der klare Fokus auf der Bestandsqualifizierung und der Brachflächenentwicklung liegen. Zudem wurde festgehalten, dass der Fokus, bei Flächenentwicklungen nicht mehr nur auf der profitabelsten Nutzung liegen kann, sondern es deutliche Ausgleichsmechanismen geben muss. Bei der Entwicklung der freierwerdenden Flächen der Braunkohleverstromung müssen die komplexen Zeitregime beachtet werden. Es sollte Ziel sein, die Besonderheiten der Region, mit all seinen bestehenden Flächen und zukünftig freierwerdenden Flächen herauszuarbeiten und die Potenziale für die zukünftige Entwicklung zu nutzen. Als Beispiel ist hier die RWE-Werkbahntrasse zu nennen, die zukünftig eine besondere Rolle für die Verkehrsentwicklung im Rahmen der Gewerbe- und Industrieentwicklung spielen könnte.

Der **Tisch Zwei** diskutierte die Rolle der Landwirtschaft ebenso wie die allgemeinen Landschaftsfunktionen einer leistungsstarken Region. Die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung wurde deutlich betont. Bei der Entwicklung muss insbesondere auf die naturräumliche Restriktion geachtet werden, damit spezifische Flächennutzungen von Beginn an ausgeschlossen werden können. Oberste Devise ist, die Rohstoffe der Region künftig effizient zu nutzen.

**Tisch Drei** stellte sich der Aufgabe, die Bedeutung des Themenkomplexes Energie mit Blick auf Klimaneutralität und Wirtschaftsentwicklung der Region zu differenzieren. Es wurde festgehalten, dass Mobilität und Energie strategisch vernetzt sein müssen und es einer Aussage zu Infrastrukturprioritäten bedarf. Eine bisher offene Frage: Wie sieht das zukünftige Energiesystem der Region aus – und wer betreibt in Zukunft deren Infrastruktur? Es gibt nicht in allen Kommunen lokale Stadtwerke und Netzbetreiber wie bspw. RWE. Es wird festgehalten, dass Menschen in der Region vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Veränderungen eine nachhaltige Energieversorgung als Daseinsvorsorge erwarten. Kommunen benötigen zudem Unterstützung in Abwägungsprozessen und bei der Ausweisung von Vorrangflächen zum Windkraftausbau. Lokale Energiesysteme mit erneuerbaren Energien und Integration von Elektromobilität erfordern eine digitale Infrastruktur. Hier stellt sich ebenfalls die Frage der gemeinwohlorientierten Trägerschaft. Wasserstoff als solches dient als Speichermedium für Energie. Zur Hebung der Potenziale dieser Technologie bedarf es einer engen Zusammenarbeit (Revierpartnerschaften) zwischen lokalen Stromerzeugern und Industriebetrieben.

Der **Tisch Vier** widmete sich der Zukunft des Wirtschaftsverkehrs. Als Ziel wurde von allen die Entlastung der Straße und die Verlagerung des (Güter-)Verkehrs auf die Straße, ebenso wie der Ausbau des schienengebundenen Güterverkehrsnetzes formuliert. Die Werkbahntrasse wird als wertvoller Schatz der Region angesehen, die sich für eine hybride Nutzung eignet. Es kann zu einer Kombination des Güterverkehrs und dem ÖV kommen. Außerdem wird die Umnutzung der Kohlebahn in der Städteregion Aachen angesprochen und als best-practice-Beispiel adressiert. Ein weiteres Potenzial liegt in der Nutzung der trans-europäischen Netze (TEN). Die Region sollte nicht nur als Transitraum fungieren, sondern zukünftig stärker von Ihrer Lagegunst im Kontext europäischer Warenströme profitieren. Für die Ansiedlung der von Logistikstandorten wurde eine Hierarchisierung gefordert. Dabei kam der Ausdifferenzierung von internationalen und innerregionalen Warenströmen eine zentrale Bedeutung zu. Hier sollten Potenziale zur regionalen Wertschöpfung mitgedacht werden, um die Lage entlang der TEN-Netze zu nutzen und nicht lediglich als Transitraum zu fungieren.



## Lebenswerten Region

Ein behutsamer Umgang mit den vorhandenen Flächen bildet die Basis für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung im Rheinischen Revier. Für die Flächenentwicklung müssen bestehende Chancen, an geeigneten Standorten im Revier genutzt und gleichzeitig Tabuflächen identifiziert werden. Außerdem muss die Siedlungsentwicklung mit der Entwicklung im ländlichen Raum gleichgestellt werden. Genauso wichtig wie die gleichgestellte Siedlungs- und Landschaftsentwicklung ist die bedarfsgerechte Ausgestaltung der Mobilitätsinfrastruktur. Der öffentliche Nahverkehr soll das Rückgrat für die Region ausgebaut werden. Es besteht Konsens darüber, dass jeder Ort in der Teilregion seine eigenen individuellen Schätze hat und sich die Zusammenführung der Ergebnisse der Raumstrategie mit den gesamt regionalen Mustern und Verbindungen beschäftigen sollte. Eine wesentliche Rolle für die spätere Identität, die Naherholung und den Tourismus kommt den geplanten Tagebauseen zu. Diese zu füllen wird jedoch Jahrzehnte dauern und ein Versprechen an die Enkelgeneration sein. Um diesen Zeitraum gemeinsam zu gestalten, kann die Gestaltung vom Tagebau zum See als Schaufenster des Strukturwandels verstanden werden und die Geschichte des Raumes erzählen.

Im zweiten Themenworkshops wurden einzelne Schwerpunkte an unterschiedlichen Tischen gezielt thematisiert.

An **Tisch Eins** ging es um die Siedlungsflächenentwicklung, Daseinsvorsorge und Teilhabe. Als Grundsatz wurde festgehalten, dass es in den Siedlungsräumen vorrangig um Innenentwicklung geht. Es gilt, die besonderen Qualitäten der verschiedenen Teilräume für die gesamtregionale Entwicklung im Prozess herauszustellen. Ideen zu dem Thema Wohnen und Energie, z.B. in Form von verpflichtenden PV-Anlagen auf Neubauten, wurden ebenso diskutiert.

Der **Tisch Zwei** widmete sich den Themen multicodierte Landschaften und blau-grüne Infrastruktur. Konsens war, dass die aus den Teambeiträgen resultierende Strategie einen Beitrag zur dynamischen Transformation der Landschaft leisten muss. Ein wichtiger Bestandteil ist das Thema Wassermanagement. Die Landschaftsräume werden zukünftig zur Speicherung

von Wasser genutzt. Außerdem sollen Gewässer renaturiert und auch kleinere Gewässer berücksichtigt und einbezogen werden. Zudem sollten generell die Qualitäten des Reviers, bezogen auf die Landschaft, in die zukünftige Entwicklung einfließen. Ziel ist die Schaffung von zusammenhängenden Landschaftskorridoren.

Am **Tisch Drei** wurde der Diskurs zum Thema Alltagsmobilität überwiegend von der Frage nach künftigen Qualitäten des Verkehrsnetzes und zu Anforderungen an den Umweltverbund geprägt, um eine echte Alternative zum MIV in der Region zu bieten. Den ÖV als Rückgrat der Region zu formulieren, stieß auf breite Zustimmung. Ebenso wurde die große Chance herausgehoben, die sich sowohl durch die Revier-S-Bahn als auch durch Integration des Werkbahnnetzes für die Region ergibt.

Die konsequente Verschneidung von Siedlungsentwicklung und Mobilitätsplanung wurde von allen Teilnehmenden befürwortet, auch in Hinblick auf künftige Ansiedlungen von Gewerbe und Industrie mit Hinblick auf den künftig abzuwickelnden Pendlerverkehr dieser Standorte. Zudem wurde hervorgehoben, welchen wichtigen Beitrag eine Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur auf die Mobilität in der Region haben kann.

Ein weiterer wichtiger Punkt war die Ausgestaltung von Mobilstationen und Bahnhofsumfeldern im Rheinischen Revier. Diesen kommt aufgrund ihrer Verknüpfungsfunktion eine wichtige Aufgabe im Gesamtnetz zu. Wichtige Punkte waren u. a. der modulare (und flexible) Aufbau, hohe Kapazitäten (z.B. Sharing Plätze und Ladestationen) und Qualitätsstandards wie z.B. sichere Radabstellanlagen. Auch die Anreicherung der multimodalen Knoten um weitere Nutzungsbausteine durch z.B. Paketstationen / Micro Hubs wurde positiv aufgenommen.

Die Taktverdichtung und die Verbesserung der Umsteigebeziehungen – wie z.B. im Konzept von ASTOC vorgesehen – wurden als Grundlage eines nachhaltigeren Netzes postuliert. Auch die Ergänzung des klassischen ÖV-Netzes durch flexible Bedienformen (z.B. durch On Demand-Systeme) wurde befürwortet, speziell als Möglichkeit, die Erreichbarkeit im ländlichen Raum zu stärken.



Die konsequente Integration des Radverkehrs in das gesamtregionale Verkehrssystem, die Entwicklung eines regionalen Radschnellwegenetzes (u.a. aufbauend auf dem bereits erarbeiteten regionalen Radverkehrsnetzes durch die Landfolge Garzweiler) und die Etablierung höherer Standards bei der Radinfrastruktur waren die leitenden Aspekte in der Diskussion.

**Tisch Vier** beschäftigte sich mit den Identitäten und den erlebbaren Schätzen der Region in Bezug auf die Naherholungs- und Tourismusentwicklung.

In der Startrunde ging es zunächst um ein Sammeln identitätsstiftender „Wurzeln“ und „Schätze“ der Region. Es bestand Konsens darüber, dass jeder Ort in der Teilregion seine eigenen individuelle Schätze hat und sich die Raumstrategie auf gesamtregionale Muster und Verbindungen konzentrieren sollte.

Der Auffassung, dass dem „Fokusraum“ im Sinne der Strategie von AS+P ein Schatz fehle, weil er dem Tagebau geopfert wurde, steht die Haltung entgegen, dass die Landmarken des Tagebaus ein solcher Schatz sind.

Es gilt somit auch eine Erinnerungskultur in Bezug auf den Tagebau in der Region zu entwickeln und zu pflegen. Gleiches gilt für die Zeugnisse der landwirtschaftlichen Kultur mit den regionaltypischen Vierseithöfen. Nicht allein durch den Tagebau, sondern auch durch flächenhafte Siedlungstätigkeit sind diese Höfe aus dem landschaftlichen Zusammenhang gerissen und überformt. Hier gelte es nachhaltige, landschaftsgerechte Nachnutzungen zu fördern (auch ggf. außerhalb allgemeiner Siedlungsbereiche).

Die Diskussion in der zweiten Runde setzte sich mit möglichen Strategien und „Bildern“ auseinander. Als Leitmotiv wurde formuliert, dass die Konzentration zwar auf den Fokusraum gerichtet sein sollte, jedoch nicht auf die Löcher.

Aufgrund der langen Zeiträume, die bis zu einer fertigen „Seenlandschaft“ vergehen, muss es um den „Prozess der Seewerdung“ gehen. Der Schatz der Region ist der einmalige Prozess der Entstehung einer neuen Landschaft im geologischen Zeitraster. Der Prozess sollte durch Orte der temporären Nah-

erholung und der touristischen Nutzung begleitet und erzählt werden. Das Warten auf den See wird den Fokusraum prägen und es gilt dieses Warten gemeinsam zu gestalten und ehrlich damit umzugehen. Die Seen sind ein Versprechen an die Enkel. Ein Schaufenster des Strukturwandels kann die Geschichten aus dem Raum erzählen.



## Klimaneutrale Region

Im dritten Themenworkshop gab es eine Einführung des Begeleitbüros Jung Stadtkonzepte zu den Rahmenbedingungen der Klimaschutzgesetzgebung.

Im Anschluss wurde festgehalten, dass Klimaneutralität gerade im Siedlungsbereich mit räumlicher Dichte, Kompaktheit und Flächeneffizienz verbunden ist. Geeignete Qualitätsanforderungen sollen als regionale Belange formuliert werden. Insbesondere kleinere Kommunen benötigen fachliche, personelle und organisatorische Unterstützung. Mit der Botschaft „Die Region stützt ihre Verwaltungen“ wird eine durchgängige Verfahrenskultur angeregt, die als Leitplanke gemeinsamen Handelns gelten muss. In Bezug auf die Landwirtschaft und Ernährung sollte der Fokus auf der regionalen Wertschöpfung sowie auf der Vermarktung von regionalen Produkten liegen. In Bezug auf die klimaschonende Mobilität ging es darum, wie der MIV in der Region reduziert werden und verkehrseffiziente Raumstrukturen entstehen können. In Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgasmissionen im Verkehrssektor sollte es zu einer Förderung der E-Mobilität und des Radverkehrs kommen. Außerdem bestand Einigkeit darin, dass der Fokus für die künftige Mobilität bei der Förderung des Umweltverbunds liegen muss. Gleichwohl wird es im ländlichen Raum auch zukünftig nicht gänzlich ohne den MIV funktionieren – hier steht der Wechsel auf klimaschonende Antriebe im Fokus. Für das Rheinische Revier ist Klimaneutralität in der Energiewirtschaft und Industrie entscheidend für die Zukunft.

Am **Tisch Eins** wurde nach möglichen regionalen Qualitäten und Strategien für Klimaneutralität im Siedlungsbereich gesucht. Die Teilnehmenden stützen insgesamt die empfohlenen Prinzipien der Planungsteams zu mehr Kompaktheit, Flächeneffizienz und zur Vermeidung von weiterer Flächeninanspruchnahme. Für notwendige Neubauentwicklung im Siedlungsraum sollte es konkrete Qualitätsanforderungen geben. Einigkeit bestand auch darin, dass es eine Zertifizierung der Baustoffkreisläufe geben sollte und die Akzeptanz für die Windkraft über lokale Beteiligungsmodelle erreicht werden kann. Auch hier wird die Unterstützung der kommunalen Verwaltungen, bei der Umsetzung der Klimaresilienzziele als nötig erachtet.



Der **Tisch Zwei** diskutierte regionale Ziele und Qualitäten zur Klimaneutralität in Landwirtschaft und Ernährung. Einigkeit gab es für Anreize zum Umstieg zu ökologischen Bewirtschaftungsformen. Die Böden in der Region gehören bundesweit zu den wertvollsten landwirtschaftlichen Flächen für die Nahrungsmittelproduktion. Die regionale Wertschöpfung und die Vermarktung sollen zukünftig entsprechend verbessert werden. Dafür könnte ein Rheinisches-Revier-Siegel entwickelt werden, welches an Informationsveranstaltungen und Weiterbildungsmaßnahmen geknüpft ist. Bei jeglichen Entwicklungen ist der ökologische Fußabdruck zu berücksichtigen.

**Tisch Drei** widmete sich den regionalen Ansätzen für eine klimaschonende Mobilität. Festgehalten wurde, dass es zu einer stärkeren Kooperation zwischen Stadt und Land kommen sollte, damit es eine verträglichere Abwicklung des Pendlerverkehrs gibt. Die Digitale Infrastruktur wird als Standortfaktor zur Verkürzung von Pendlerwegen benannt. Es soll zu einer Förderung der E-Mobilität kommen und die Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur soll vorangetrieben werden. Bahnhaltepunkte benötigen eine erhebliche funktionale und gestalterische Aufwertung, damit es gelingt die Attraktivität des Bahnverkehrs zu steigern.

Am **Tisch Vier** wurden die Chancen für den Strukturwandel und mögliche Strategien für die Klimaneutralität in Energiewirtschaft und Industrie besprochen. Einstimmigkeit bestand darin, dass sich vor allem das Umfeld von Gewerbestandorten und Standorten mit vorhandener Infrastruktur für Solarenergie und Windkraft eignen. Zukünftig soll gezielt geprüft und gesteuert werden, welche Flächen für Energiegewinnung genutzt werden können. Die lokale Energiewirtschaft benötigt digitale Infrastruktur zum Lastmanagement zwischen Erzeugenden und Abnehmenden.



## Vernetzte Region

Mit Blick auf die Ergebnisse der vergangenen drei Workshops wurde sich für lediglich drei Schwerpunkte und intensivere Diskussionsrunden. Der Fokus lag auf dem vernetzenden Zusammenführen in den Themen und nicht auf der Vertiefung bereits vorhandener Ergebnisse.

Ein generelles Ziel für das vernetzte Mobilitätssystem ist das Denken in Netzen und nicht in Linien. Wiederholt wurde die Bedeutung des Zubringerverkehrs und die notwendige Optimierung der Umstiegsbeziehungen beim ÖV.

Es wurden Optionen für ein räumliches Gerüst des Mobilitätsnetze in der Region kontrovers diskutiert – hierbei ging es primär um Einzelprojekte, aber auch gemeinsame Qualitätsziele für die multimodale Mobilität. Neben dem Ausbau und der Qualifizierung der Bahnhaltepunkte selbst, ist zusätzlich eine Funktionsanreicherung und gestalterische Aufwertung der Bahnhofsumfelder geboten.

An **Tisch Eins** zur „Vernetzten Region“ ging es um Revierpartnerschaften und Kooperationen. Die Kommunen im Revier haben sehr unterschiedliche personelle und finanzielle Voraussetzungen sowie häufig fehlende Praxiserfahrung bei neuen Themen. Dies wird insbesondere bei den kleineren Kommunen geäußert. Die stets im Raum stehende Forderung zum „Umdenken“ macht heute bereits an den etablierten Strukturen der kommunalen Verwaltungen nicht halt. Die Ressorts Planung, Umwelt und Verkehr vernetzen sich zunehmend. Wenn es jedoch um die Entwicklung und das Management von Projekten mit vielfältigen, interkommunalen und externen Beteiligten geht, fehlen oftmals die Strukturen. Die „Starke Projekte GmbH“ wird hier als ein Positivbeispiel genannt. Förderstrategien sollen Anreize zur Kooperation setzen und das Prozessmanagement unterstützen. Es gelte, gemeinsame Probleme gemeinsam zu lösen. Dazu gab es Ideen vom zentralen Wissenstransfer über einen Personalpool bis hin zu einer externen Moderation. Es werden einheitliche Verfahren für Konzeptvergaben angeregt sowie die Verständigung auf regionale, fachlich fundierte und praxisingerechte Qualitätskriterien.

An **Tisch Zwei** wurde im Rahmen der Diskussion die hohe Bedeutung der unzerschnittenen Freiraumstrukturen und der künftigen Vernetzung der verschiedenen Freiraumsysteme für die Biodiversität in der Region unterstrichen. Hier könne auf vielfältige Vorarbeiten und bestehende Konzepte in der Region zurückgegriffen werden. Ein anderer zentraler Punkt war die zeitliche Etappierung der Freiraumentwicklung. Nicht nur bedürfe es temporärer Konzepte für die Tagebaufolgelandschaften, sondern auch die Möglichkeit flexibel auf verschiedene Entwicklungen und Bedürfnisse reagieren zu können. Dies trifft insbesondere für die Ausgestaltung der Seenlandschaft und die Befüllung der Seen zu.

Es gälte verschiedene räumliche und strategische Schwerpunkte zu identifizieren, um der heterogenen Struktur der Region und seiner Freiräume gerecht zu werden. Als Beispiel wurde u. a. der Erft Korridor angeführt. Bei der Landschaftsentwicklung müssten zudem Naherholung, Tourismus und eine aktive Erinnerungskultur integral mitbetrachtet werden. Dabei ergab sich eine angeregte Diskussion zur multicodierten Landschaft und der Verträglichkeit verschiedener Nutzungen. Eine natürliche Entwicklung sollte in der Region zugelassen werden.

Am **Tisch Drei** wurde das räumliche Gerüst der Mobilitätsnetze der Region thematisiert. Im Konsens fand das Credo „im Netz denken“, welches u.a. vom Team ASTOC hervorgehoben wurde großen Anklang. Im Diskurs wurde wiederholt die Bedeutung des Zubringerverkehrs und die notwendige Optimierung der Umstiegsbeziehungen hervorgehoben. Mobilstationen und Park & Ride-Anlagen wurden als wichtige Bausteine zur Stärkung der Inter- und Multimodalität genannt. Den Bahnhöfen als große multimodale Knoten wurde ebenfalls eine hohe Bedeutung beigemessen. Hier wurden verschiedene Handlungsfelder identifiziert, welche neben dem Ausbau und der Qualifizierung der Bahnhaltepunkte selbst auch die Funktionsanreicherung und Aufwertung der Bahnhofsumfelder beinhalteten. Die Entwicklung der bestehenden Bahnhöfe sei dabei prioritär zu behandeln.

Der Radverkehr müsste stärker in der Raumstrategie mitgedacht werden, wobei das von der Landfolge Garzweiler erarbeitete Radkonzept eine gute Grundlage bilden würde. Zurzeit befindet sich ein Folgeantrag zur Umsetzung in Vorbereitung („Rheinisches Radverkehrsrevier“).



Des Weiteren wurde im Plenum kein Bedarf für die A61n gesehen, da die bestehende Infrastruktur ausreichend sei. Ebenfalls wurde festgehalten, dass der Eiserne Rhein als Konzept für den Güterverkehr gescheitert sei.

#### **Diskurs – Rheydter Kurve:**

Während auf der einen Seite die Rheydter Kurve einen Beitrag zur Steigerung der Güterverkehrskapazität leistet und somit zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene beiträgt, wird das Vorhaben in Mönchengladbach u.a. wegen ökologischer Bedenken (Eingriff in die Niers-Aue) abgelehnt. Zudem werden fehlende Mehrwerte für die lokale Wertschöpfung moniert. Andere Teilnehmer führen hingegen die Mehrwerte der Verbindung für die Hinterland-Häfen im Rheinischen Revier an (z.B. Neuss). Bei der Trassenführung wird angeregt, die Variante aus dem Regionalplan Düsseldorf zu nutzen, welche die Rheydter Kurve mit der anliegenden Autobahntrasse bündelt und somit u.a. die Barrierewirkung reduziert. Ergänzend dazu wurde angemerkt, dass die zur Zeit fehlende Wirtschaftlichkeit im BVWP durch eine angedachte Kopplung mit Fördermaßnahmen beim Ausbau der Trasse Düren-Aachen umgangen werden könnte (NVR).

#### **Diskurs – Revier S-Bahn:**

Für den Verlauf der Revier S-Bahn wurden verschiedene allgemeine Punkte diskutiert. Der Maxime der Fahrzeitminimierung folgend, wäre die Yellow Z-Trassierung zu bevorzugen, auch zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV. Auch wurde eine mögliche Kombination von S-Bahn und RE-Linien auf der neuen Trasse positiv diskutiert.

Im westlichen Abschnitt der Revier S-Bahn wurde primär die mögliche Anbindung an Aachen – auch vor dem Hintergrund der geplanten Regiotram – diskutiert. Hier seien sowohl Umstiegspunkte zu prüfen als auch Kannibalisierungseffekte zwischen den beiden SPNV-Angeboten zu verhindern, um die Tragfähigkeit beider Projekte nicht zu gefährden. Es wurde kein konkreter Vorschlag für die Linienführung nach dem Bestandsanschluss bei Alsdorf diskutiert. Ein Karlsruher Modell für Regiotram und Revier S-Bahn war gemäß den vorangestellten Studien nicht zu realisieren.

Um den östlichen Abschnitt wurden die Varianten der Teams, auch im Kontrast zur vom Kreis Düren favorisierten Trassenführung über Titz, intensiv diskutiert.

Als Argumente für eine Anbindung von Elsdorf wurden u.a. die Stadtgröße, der Tourismus- und Freizeitverkehr, die hohe Entwicklungsdynamik im Raum, die Nähe zum Tagebau, Anschlussmöglichkeiten ans RWE-Werkbahnnetz, die Entwicklungspotenziale des Bahnhofsumfeldes Bedburg, die höhere Anzahl an Optionen für die Netzentwicklung sowie die Zerschneidung renaturierter Räume bei der Trassenführung über Titz angeführt.

Ergänzend hierzu wurden mögliche Kapazitätsengpässe auf der Trasse des RB 38 genannt, wenn die Trasse auch über Bergheim geführt wird (RB 38 wird künftig zur S-Bahn  $\square$  höheres Zugaufkommen). Die kritische Haltung des Kreises Düren für die südliche Trassenführung über Elsdorf wurde klar kommuniziert. Es wurde angeregt, ob nicht Varianten im Rahmen der Raumstrategie gezeigt werden könnten.

#### **Sonstiges:**

- Verlängerung A1 Richtung RLP wird vom Kreis Euskirchen begrüßt
- Güterverkehrsanbindung an die Rheinschiene (speziell die Häfen) als Asset für die Region
- Keine klare Aussage zur möglichen Realisierung der S28
- Wirtschaftlichkeit bei der DB setzt den Rahmen in der detaillierten Ausgestaltung der Revier S-Bahn (Linien, Haltepunktdichte etc.)
- Karlsruher Modell wurde im Kontext der Regiotram untersucht und erwies sich als nicht realisierbar
- Revier S-Bahn als Leistungsstarke Strecke für den RE (160 km/h) als Ziel
- Verkehrliche Beziehungen in rekultivierten Bereichen mitdenken
- MIV Erschließung der Kraftwerksstandorte nicht vernachlässigen
- Energieeffizienz bei mit Strom betriebenen Modi höher als bei Wasserstoff
- Aufbau einer dezentralen Versorgungs- und Erzeugungsstruktur für E-Mobilität und Wasserstoff (mögliche qualitative Aussage zur Förderung des dekarbonisierten Verkehrs zur Flächenentwicklung)



# Die Kommunaldialoge – Raum für lokalen Belange

In der Zeit vom 02. Mai bis 20. Juni 2022 haben fünf digitale Kommunaldialoge und eine Präsenzveranstaltung bei der Bezirksregierung Düsseldorf stattgefunden. Die sechs Kreise des Rheinischen Reviers und die dazugehörigen Städte und Gemeinden und die kreisfreien Städte bekamen grundlegende, auf ihre Teilregion bezogene Informationen zu den Planungskonzepten der Teams mit ihren Gemeinsamkeiten und Unterschieden und konnten diese bewerten und diskutieren. Rund 95 kommunale Beteiligte haben über die Kommunaldialoge ihre lokalen Belange konstruktiv und kritisch in den Prozess eingebracht. Einige Kommunen haben zusätzliche Anregungen schriftlich formuliert.

## Die Termine im Überblick:

- 02.05.2022 Rhein-Kreis Neuss und Stadt Mönchengladbach (Bezirksregierung Düsseldorf)
- 11.05.2022 Kreis Heinsberg (digital)
- 11.05.2022 Städteregion Aachen (digital)
- 13.05.2022 Kreis Euskirchen (digital)
- 18.05.2022 Kreis Düren (digital)
- 20.06.2022 Rhein-Erft-Kreis (digital)

Ein Konsens der Kommunaldialoge ist: Zukünftig muss es zu einem gemeinsamen Handeln der Städte, Gemeinden sowie der kreisfreien Städte kommen.

Der **Freiraum** wird als Stärke des Rheinischen Reviers angesehen. Die Beteiligten sind sich einig, dass es in diesem Zusammenhang zukünftig spannende Entwicklungen geben wird. Beispielsweise können Projekte wie Vertical Farming oder effiziente Bewässerungsmethoden für die Landwirtschaft umgesetzt werden. Allerdings muss im Zusammenhang mit dem Thema Freiraum, die **Mobilität** stärker mitgedacht werden. Es geht darum, die wichtigsten und prägendsten Naherholungsräume des Reviers zu erschließen, zugänglich auszugestalten und die touristischen Anlaufpunkte in das Mobilitätsnetz zu integrieren. Verhindert werden muss dabei, durch den Ausbau der Mobilität wichtige Landschaftsräume zu zerschneiden. Die Beiträge der Teams formulieren strategische Hinweise für die Weiterentwicklung einer gesamtregionalen Mobilitätsstrategie.

Beim Thema **Siedlungsentwicklung** wird deutlich, dass die Strategie Siedlungserweiterungsflächen benennen und Aussagen treffen sollte, wie diese zukunftsorientiert umgesetzt werden können. Grundsätzlich wurde das Thema der bisher noch fortschreitenden Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Gewerbeentwicklung diskutiert. Hier wurden seitens der kommunalen Teilnehmenden in Ergänzung zu der formellen Regionalplanung insbesondere Qualitätsziele, aber auch Governancemodelle gewünscht und die bisherigen Ergebnisse positiv gewürdigt. Siedlungserweiterungen sollen als Kooperationsmodelle der Städte, der Gemeinden und der kreisfreien Städte Anklang finden. Die Zusammenführung der Teambeiträge soll Möglichkeiten für Austauschoptionen sowohl für Siedlungen als auch Gewerbe. Auch das Thema Siedlung und **Wirtschaft** beinhaltet Überschneidungen. Zielführend ist die stärkere Ausarbeitung von Wohn- und Gewerbestandorten.

Neue Wirtschafts- und Gewerbestandorte könnten verbunden werden und sich durch Themencluster definieren. Diese können sich an räumlichen Schwerpunkten des Reviers orientieren. Diese Themencluster könnten Leuchtturmprojekte für die Region generieren und als deutliche Landmarken in der Region bekannt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass kleine Strukturen nicht außen vor bleiben. Die Beteiligten sind sich einig, dass gerade der ländliche Raum deutlich mehr Beachtung finden muss. Beispielsweise müsste dezentrales Arbeiten im ländlichen Raum mehr ermöglicht werden. Dies fördert die Identitätsstiftung, für deren Grundlage die Arbeit vor Ort ein wesentlicher Baustein ist. Die Basis stellt die Digitalisierung. Die Zusammenführung der Teambeiträge (S. 171ff) sollte für den ländlichen Raum eine Perspektive entwickeln, um die jetzigen Bewohnerinnen und Bewohner und auch zukünftige Generationen in der Region zu halten.

Es gibt aktuell schon einige Zweckverbände, die bereits ihre Kräfte bündeln. Diese Kooperationen gilt es auszubauen, zu stärken und auch über die Grenzen des Rheinischen Reviers hinaus zu entwickeln.

## Teilregionale Anmerkungen der Kreise:

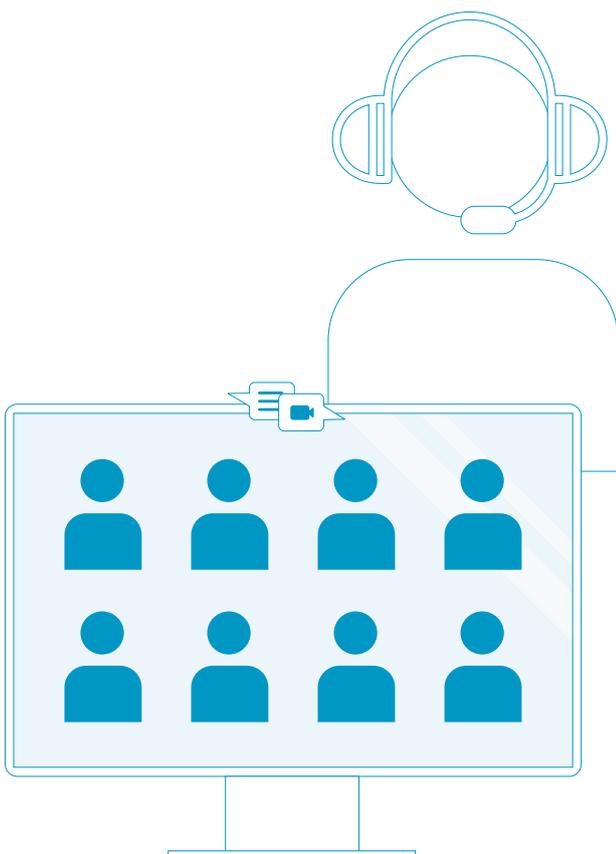
In Bezug auf das Thema Freiraum wurde erwähnt, dass im Prozess neben der Niers die Anschlussstellen der zukünftigen Seen stärker mitgedacht werden müssen. Außerdem wurde auf die Erfahrungswerte der Umstrukturierung des Villesee hingewiesen. Auf diese können bei der Transformation der Tagelbaue Hambach, Garzweiler und Inden zurückgegriffen werden. Die Teilregion kann konkrete Umsetzungserfahrungen als Orientierungshilfe liefern.

Im Kreis Düren gibt es bei Titz eine Biotopvernetzung, die als grüner Loop in die Strategie mit aufgenommen werden sollte. Außerdem kam der Hinweis, dass der Schwerpunkt der Landschaft, in der Jülicher und Zülpicher Börde liegt. Ebenso wurde erwähnt, dass es bereits im Kreis Düren erste Busse gibt, die mit Wasserstoff betrieben werden und der Kreis Düren durch dieses Projekt einen Beitrag zur Verkehrs- und Energiewende leisten könnte.

Die Wertschöpfungen von Strukturen innerhalb der Städte, der Gemeinden und der kreisfreien Städte, muss in der Zusammenführung stärkeren Anklang finden. Der Kreis Heinsberg weist einen dörflichen Charakter in den ländlichen Siedlungsgebieten auf, welcher weiterhin bestehen bleiben soll. Außerdem wurde vom Rhein-Kreis-Neuss angemerkt, dass die Frage des Denkmalschutzes in Bezug auf das Kraftwerk Frimmersdorf noch nicht final geklärt sei.

Von Seiten der Städteregion Aachen kam der Hinweis, dass sich Herzogenrath nicht als Logistikstandort eignet, da dort keine verfügbaren Flächen vorhanden seien. Herzogenrath könnte vielmehr als Technologiestandort fungieren. Außerdem kam die Anregung, dass ein Gewerbeflächenpool auch für kleinere Kommunen angedacht werden sollte. Es gibt ein Konzept, welches Kooperationen für Baesweiler, Alsdorf, Aldenhoven und Linnich vorsieht. Ebenso kam der Hinweis, dass für die Stadt Stolberg eine schienengebundene Logistik denkbar wäre, da diesbezüglich bereits Studien in Bearbeitung sind.

Der Kreis Euskirchen ist als ländliche Region laut eigener Aussage auf den Individualverkehr angewiesen. Daher wird der Individualverkehr dort auch weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Für die Zukunft wünscht sich der Kreis nachhaltige Konzepte für individuelle Mobilität. Außerdem wurde angemerkt, dass der Kreis nicht die Wohnungsnot der Stadt Köln lösen kann und dahingehend ein tragfähiges Konzept erarbeitet werden müsste. Zudem besteht, die Nachfrage nach großflächigen Gewerbestandorten.



# Öffentlichkeitsbeteiligung

Eine digitale Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger bildete am 30. Mai 2022 im Rahmen eines Reviertalks den Auftakt des Bürgerdialogs. Es gab einen Überblick zur Aufgabenstellung und einen Einblick in die Entwürfe der Planungsteams mit der Möglichkeit von direkten Anregungen an die Teams.

Am 11. Juni 2022 folgte eine Bürgerversionswerkstatt im Kreis- haus Bergheim. Die zentrale Leitfrage der Veranstaltung: **Wie möchten wir zukünftig im Rheinischen Revier leben, arbeiten und mobil sein?**

Zahlreiche Teilnehmende haben die Chance genutzt, die Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung in einem sogenannten Brainwalk zu kommentieren, die Zukunftsbilder zu kommentieren und um eigene Ideen zu erweitern.

Zukünftig muss sich das Rheinische Revier vom produzierenden Gewerbe hin zu einer Innovations- und Forschungsland- schaft entwickeln. Bestehende Flächen und Infrastrukturen der ehemaligen Braunkohleindustrien sollen hierfür genutzt und transformiert werden.

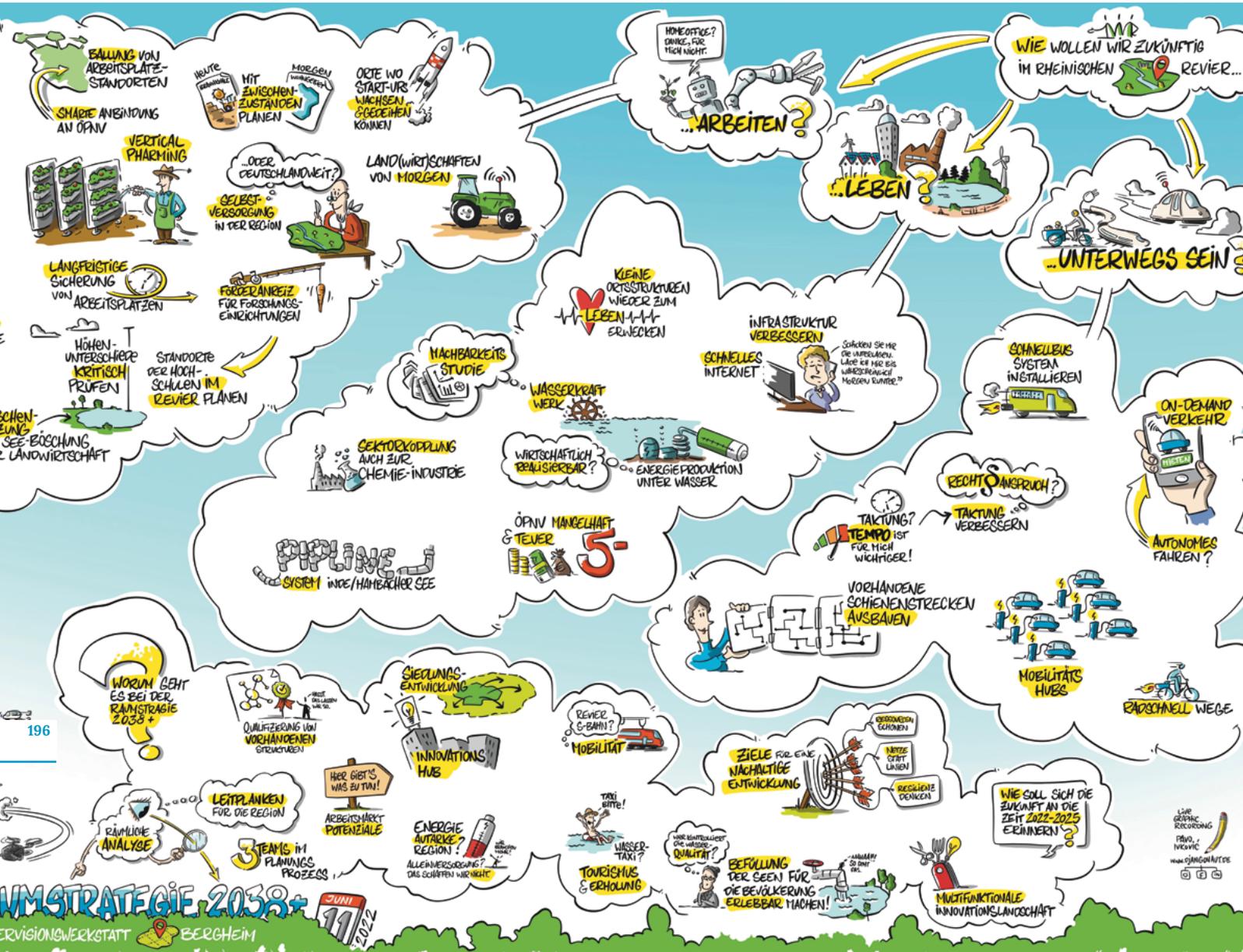
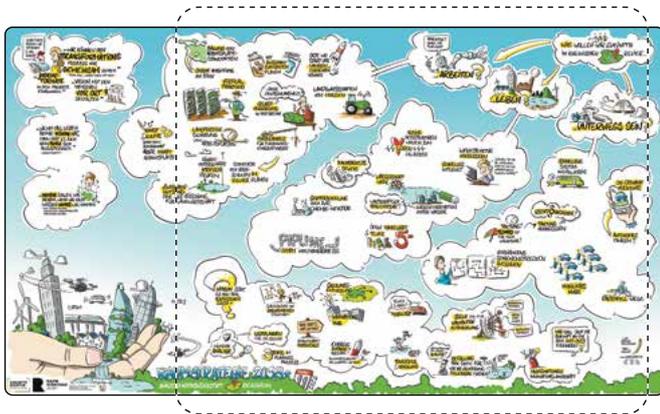


Für das Leben in der Region stand die Frage nach der Energiegewinnung ebenso wie die der zukünftigen Siedlungsentwicklung im Vordergrund. Kleinteilige Ortschaften sollen nach Ansicht der Bürgerinnen und Bürger gestärkt und der öffentliche Verkehr für die Allgemeinheit besser zugänglich gemacht werden. Außerdem sehen die Teilnehmenden in der neuen Seenlandschaft viel Potenzial zur zukünftigen und nachhaltigen Energiegewinnung. Stellvertretend stehen hierfür die Bilder von der Gigawatt PV-Anlage am Tagebaurand, von Wasserkraftwerken und Pipeline-Systemen. Besonders wichtig war den Beteiligten die Etablierung von Zwischennutzungskonzepten für die Seen. Hier soll das Augenmerk neben einer langfristigen Strategie vor allem auf die Planung und Konzeption der Übergangsstadien gerichtet werden.

Eine hohe Bedeutung kommt der Entwicklung neuer Technologien in Bezug auf eine zukunftsorientierte Mobilität zu. Neben dem autonomen Fahren und dem On-Demand-Verkehr wurde ein „Netz der Zukunft“ formuliert. Die Bürgerinnen und Bürger forderten Maßnahmen, wie ein Schnellbussystem, ein sogenanntes „UP-Bus-System“, Radschnellwege, Mobilitätshubs sowie verkehrsverbundübergreifende Tarife. Entscheidend für die gesamte Mobilitätsstrategie der Region ist jedoch die Erüchtigung des Bestandnetzes durch eine verbesserte Taktung und Lückenschlüsse des schienengebundenen Verkehrs.



Die Ideen und Ergebnisse aus der Werkstatt wurden in Form eines Graphic Recordings dokumentiert. Für alle Bürgerinnen und Bürger, die nicht nach Bergheim kommen konnten, gab es am 24. Juni und am 25. Juni 2022 das zusätzliche Angebot einer digitalen Bürgerwerkstatt.



# 12 Realitäten aus Planung und Beteiligung

Als zusammenfassende Erkenntnisse aus den Beiträgen der Teams AS+P, ASTOC und yellow Z sowie den Ergebnissen der Beteiligung wurden gemeinsam 12 „Realitäten“ für die Raumentwicklung im Rheinischen Revier formuliert.

# 1.

Das Ziel der Klimaneutralität hat für das Rheinische Revier höchste Priorität.

# 2.

Der Flächenverbrauch der Region zwischen 1990 und 2018 darf sich nicht wiederholen.

*Dabei bedarf es nicht nur neuer Formen der Energiegewinnung, sondern eines Umdenkens in allen Bereichen. Das bedeutet u.a. energieeffiziente Siedlungen, lokale Energieerzeugung, klimaverträgliche Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung sowie eine nachhaltige Landwirtschaft.*

*Es bedarf einer Kehrtwende im Umgang mit dem Grund und Boden. Hierbei sind alle Planungsebenen gleichermaßen in der Pflicht.*

*„Im Jahr 2038 wird das Rheinische Revier die Region in Europa sein, in der die Ziele des Europäischen Green Deal am konsequentesten umgesetzt wurden.“<sup>1</sup>*

Dieses ambitionierte Ziel wurde im Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1 formuliert. Der Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung hat diese Ambition nochmals unterstrichen, wenn nicht sogar verstärkt. Die Flutkatastrophe hat der Region im letzten Jahr schmerzhaft vor Augen geführt, welche Gefahren und Risiken durch den Klimawandel Realität werden. Daher bedürfen jegliche politischen und planerischen Entscheidungen einer Überprüfung, inwieweit diese auf die zeitkritische Herausforderung des Klimawandels einzahlen und wie das Rheinische Revier in diesem Transformationsprozess als Modellregion vorausgehen kann.

Die Siedlungs- und Wirtschaftsflächenpolitik der letzten Jahrzehnte zeichnete sich in der Region vor allem durch eine hohe Flächeninanspruchnahme aus. Die Dorf- und Kleinstadtstrukturen, welche einen wertvollen Teil der regionalen DNA ausmachen, wurden durch monofunktionale und gering verdichtete Siedlungsgebiete erweitert. Entstanden ist eine disperse, stark verkehrsinduzierende Siedlungsstruktur. Der Boden als endliches Gut wurde nicht als solches verstanden oder behandelt. Bestehende Schutzansprüche und naturräumliche Qualitäten verknappen die verfügbaren Entwicklungsflächen zusätzlich. Zur Einleitung einer Kehrtwende und zur nachhaltigeren Ausgestaltung und Entwicklung der Siedlungsstruktur bedarf es eines Umdenkens auf allen Planungsebenen – von der Regionalplanung bis zur örtlichen Bauleitplanung. Hier sind alle Akteurinnen und Akteure in der Region gleichermaßen in der Pflicht.

### 3.

Die polyzentrale Struktur des Rheinischen Reviers bildet schon heute die Grundlage für die Leistungsfähigkeit und Resilienz der Region.

*Diese Struktur gilt es im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zukunftsfähig mit einer abgestimmten Arbeitsteilung weiterzuentwickeln. Diese leitet sich aus den lokalen und teilregionalen Begabungen ab.*

Bei einem Blick auf die Karte des Rheinischen Reviers offenbart sich direkt ein Spezifikum der Region. Die Großstädte Aachen, Köln, Düsseldorf und Mönchengladbach rahmen die Region ein – folgerichtig prägen vor allem Mittel- und Kleinstädte die Region und bilden ein starkes und vielseitiges polyzentrisches System aus. Dieses bildet bereits heute die Grundlage für die Leistungsfähigkeit und Resilienz der Region. Im Sinne einer erfolgreichen Bewältigung des Strukturwandels und zur Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung gilt es, diese Struktur zukunftsfähig weiterzuentwickeln und ein starkes Maß an Arbeitsteilung zu implementieren. Basierend auf den lokalen Begabungen kann so die volle Leistungsfähigkeit der Region abgerufen werden. Jeder Teilraum leistet in diesem System einen entscheidenden Beitrag zur Weiterentwicklung des Rheinischen Reviers!

### 4.

Das Mobilitätsverhalten ist nicht nachhaltig!

*Es gilt einen erkennbaren Modal-Shift zugunsten des Umweltverbunds zu schaffen. Die Qualifizierung des Bestands hat dabei kurz- und mittelfristig die höchste Priorität.*

Wenn man sich in der Region fortbewegt, geschieht dies bis heute noch überwiegend mit dem eigenen Auto. Um von A nach B zu kommen, braucht man in der Regel mit dem MIV nur einen Bruchteil der Zeit im Vergleich zum Öffentlichen Verkehr. Hier spielt nicht nur die bestehende Siedlungsstruktur, sondern auch das vorhandene ÖV-Netz eine zentrale Rolle. Es müssen konkurrenzfähige Angebote zum MIV geschaffen werden, das heißt Reisezeiten verkürzen, die Zuverlässigkeit erhöhen und multi- und intermodale Angebote stärken. Dies bildet die Grundlage für die Stärkung des Umweltverbundes im Rheinischen Revier und senkt in Folge nicht nur die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, sondern ermöglicht auch eine nachhaltigere Mobilität in der Region, bei der man nicht mehr zwangsläufig auf das eigene Auto angewiesen ist. Es laufen bereits viele Vorhaben im Rheinischen Revier, um diesem Ziel einem Schritt näher zu kommen. Durch die zahlreichen Optimierungspotenziale im Bestandsnetz und die begrenzten planerischen Kapazitäten, ist der Fokus auf die Entwicklung des Bestandsnetzes zu legen, um hier ein konkurrenzfähiges Angebot zu schaffen und mehr Leute für den Umstieg zu begeistern. Dies umfasst nicht nur die Stärkung des öffentlichen Verkehrs, sondern auch explizit die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs in der Region.

## 5.

Mit dem Ausstieg aus der Braunkohleverstromung wird das Rheinische Revier zum Energieimporteureur.

*Eine klimaresiliente Energiewende wird von lokal erzeugtem, lokal gespeichertem und lokal verteiltem Strom aus erneuerbaren Energien geprägt sein. Um die energieintensiven Betriebe in der Region zu halten werden überregionale Lösungen benötigt.*

Das Thema Energie steht nicht erst seit der russischen Invasion in der Ukraine im medialen Fokus. Die Energiepreise steigen stetig an und die Abhängigkeit von externen Energiequellen wird immer kritischer diskutiert. Parallel wird das Rheinische Revier durch den beschlossenen Braunkohleausstieg innerhalb weniger Jahre vom Energieexporteur zum Energieimporteureur. Viele Branchen haben sich in der Region, aufgrund der energetischen Lagegunst, im Umfeld der großen Kohlekraftwerke angesiedelt. Diese Unternehmen gilt es im Rahmen einer klimaresilienten Energiewende in der Region zu halten. Zur Realisierung dessen bedarf es überregionaler Lösungen bei einem gleichzeitigen Ausbau der erneuerbaren Energien und der benötigten begleitenden Infrastruktur.

## 6.

Die Region muss und kann es sich leisten, bei der Wirtschaftsflächenentwicklung wählerisch zu sein.

*Diese dürfen nicht in Konkurrenz zueinander gebracht werden. Die Weichen müssen jetzt gezielt auf die schrittweise Konversion der Kraftwerks- und Tagebauwirtschaftsflächen ausgerichtet werden, statt neue Landschaftsflächen zu beanspruchen.*

Eine großzügige Ausweisung neuer Gewerbeflächen in der Region wird zu einer Inflation bei den Wirtschaftsflächen führen und hat zur Folge, dass wichtige und notwendige strategische Stellschrauben für die Entwicklung der Wirtschaftsflächen im Rheinischen Revier außen vorgelassen und wertvolle Landschaftsräume in Anspruch genommen werden. Es gilt die verfügbaren Flächenreserven in der Region zu nutzen, welche in den kommenden Jahren schrittweise durch Konversionsflächen z.B. aus dem Braunkohleabbau ergänzt werden. Parallel können verschiedene Schlüsselflächen gezielt auf lange Sicht – in ein strategisches Korsett eingebettet – entwickelt werden.

## 7.

Die Böden der Region sind mehr als nur „nice to have“ sondern ein wesentlicher Beitrag zur Versorgungssicherheit.

*Auch wenn das Ziel der Klimaneutralität Veränderungen hin zu einer nachhaltigen Landwirtschaft bedeuten wird, bleiben diese besonderen Böden weiterhin eine wertvolle Ressource für die Nahrungsmittelversorgung.*

Die Bördelandschaften prägen die Region seit jeher und machen die Landwirtschaft zu einem Eckpfeiler der regionalen Wertschöpfung. Die Bodengüte sucht deutschlandweit ihresgleichen und ist eine der zentralen Begabungen der Region. Neben den daraus erwachsenden Schutzansprüchen sollte auch der wertvolle Beitrag zur Versorgungssicherheit stärker in den Fokus rücken und eine höhere Wertschätzung erfahren. Dieser zentralen Bedeutung muss im Rahmen der Bestrebungen zur Klimaneutralität mit einem ausbalancierten Weg hin zu einer nachhaltigen Landwirtschaft Rechnung getragen werden.

## 8.

Aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen nehmen die Anforderungen an die Frei- und Landschaftsräume stetig zu, sodass es nur noch wenige Flächen geben kann, die nur eine Funktion haben.

*Land- und Forstwirtschaft, Erholung und Schutz der Biodiversität müssen in verträglicher Koexistenz mit Energieerzeugung, Klimasenken und Wasserwirtschaft multicodierte Landschaften bilden.*

Erholung, Land- und Forstwirtschaft, Habitat, Kaltluftproduktion, Versickerung, CO<sub>2</sub>-Speicherung und Energieproduktion – dies ist nur ein Auszug von Funktionen und Aufgaben, die Landschaftsräume übernehmen. Dabei steigen die Anforderungen an Freiraumstrukturen, aufgrund der Bestrebungen zur Klimaneutralität, stetig an. Der Raum im Rheinischen Revier ist begrenzt – es bedarf einer Funktionsüberlagerung und Multicodierung im Landschaftsraum. Wir können uns monofunktionale Räume schlichtweg nicht mehr leisten und müssen dieser Realität mit klugen planerischen Lösungen begegnen.

## 9.

Der Umgang mit Wasser wird in den nächsten Jahrzehnten eine der größten Herausforderungen sein.

*Der gestörte Wasserhaushalt und die vermehrt auftretenden Klimaextreme erfordern planerische Antworten und konsequentes Handeln.*

Die Flutkatastrophe des Jahres 2021 hat nicht zuletzt die Bedeutung des Wassers für das Leben in der Region auf so grausame Weise unterstrichen. Neben den Hochwasserereignissen werden auch Dürren als weitere Form der Extremwetterereignisse die Region vor große Herausforderungen stellen. Dies betrifft insbesondere die Landwirtschaft in der Region. Aber auch regionsspezifische Charakteristika, wie der durch den Braunkohleabbau stark beeinflusste Wasserkreislauf, bergen große und komplexe planerische Aufgaben für die Region. Die Vision der Seenlandschaft im Rheinischen Revier kann nur erfolgreich realisiert werden, wenn gemeinsam in der gesamten Region Lösungen zur resilienten Ausgestaltung erarbeitet und umgesetzt werden.

## 10.

Die Rolle der blau-grünen Infrastruktur für die Kompensation der Emissionen, das regionale Klima, den Rückhalt des Wassers und die Produktion nachwachsender Rohstoffe kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

*Die wichtigen Ökosystemleistungen müssen belohnt werden. Die Region braucht dazu ein neues Bewertungs- und Ausgleichssystem für die lokale Wertschöpfung.*

Im planerischen Diskurs um die Nutzung von Flächen werden Ökosystemfunktionen stets als wichtig erachtet, dennoch liefert das bestehende Steuersystem weiterhin Anreize für neue Entwicklungen in der Fläche zur Generierung von Steuereinnahmen für die Kommunen. Hier muss ein Wandel stattfinden, um die Leistungen blau-grüner Infrastruktur zu belohnen und Regionen mit überproportionalem Anteil an Grün- und Freiräumen gemeinschaftlich im Sinne einer smarten Aufgabenteilung im Strukturwandel mitzunehmen und einzubinden. Ein regionales Bewertungs- und Ausgleichssystem könnte das Rheinische Revier nicht nur im Bereich Klimaneutralität in die Pole Position bringen, sondern es auch zur kooperativen Modellregion machen.

## 11.

Die lokale Identität muss im Rahmen des Strukturwandels bewahrt und geschützt werden.

*Eine starke Erinnerungskultur soll dabei nicht nur die vergangenen Leistungen der Region würdigen, sondern auch erlebbarer Bestandteil des Transformationsprozesses sein.*

Das Rheinische Revier war über Jahrzehnte eine Hochburg der Energiegewinnung. Der Braunkohleabbau und die anschließende Verstromung generierten nicht nur viel Wertschöpfung und schafften viele Arbeitsplätze in der Region, sie machten auch einen Teil der DNA der Region aus. Die Tagebauten und industriellen Infrastrukturen prägten die Region auf lange Sicht. Der geplante Kohleausstieg und der laufende Strukturwandel sollen und dürfen die Leistungen der Region und ihrer Menschen nicht überprägen oder gar vergessen machen. Es braucht eine aktive und starke Erinnerungskultur, die diese Leistungen würdigt und die ausgewählten Orte inszeniert, um erlebbarer Teil des Strukturwandels und der Zukunft des Rheinischen Reviers zu werden und alle seine Bewohnerinnen und Bewohner mitzunehmen und für den Wandel zu begeistern.

## 12.

Handlungsspielräume für zukünftige Entscheidungen müssen schon heute abgesichert werden.

*Um Handlungsspielräume zu erhalten, müssen wir heute schon Optionen für die Zukunft absichern und stetig Entscheidungen evaluieren und neue Möglichkeiten ausloten.*

Wenn wir über die Seenlandschaft im Rheinischen Revier sprechen, reden wir über einen Prozess der noch 80 Jahre dauert – ein ungemein langer Zeitraum. Vor 80 Jahren waren Autos in Städten die Ausnahme, der private Fernseher eine Seltenheit und die digitale Vernetzung unserer heutigen Zeit höchstens Teil von Science-Fiction Literatur. Der Blick zurück zeigt, wie schwierig ein derart weiter Blick in die Zukunft ist, auch in Anbetracht der sich stetig verkürzenden Innovationsintervalle und der tiefgreifenden Veränderungen, die unserer Gesellschaft noch bevorstehen. Es ist aktuell unmöglich, die Bedürfnisse einer fernen Zukunft in ihrer notwendigen Tiefe und Komplexität abzuschätzen. Daher gilt es im Rahmen der räumlichen Planung in Optionen und Szenarien zu denken, um Handlungsspielräume für die künftigen Entwicklungen in dieser dynamischen Region offenzuhalten. Dabei wird es sowohl einer fortwährenden Evaluierung der laufenden Entwicklung bedürfen als auch dem kontinuierlichen Blick nach vorne, um neue Möglichkeiten und Potenziale für die Region auszuloten.

# Der Dialog geht weiter



Die Revierknoten waren eine vom Wirtschaftsministerium gewählte Konstruktion, um die anstehenden Herausforderungen im Transformationsprozess des Rheinischen Reviers möglichst inhaltlich fundiert zu beantworten. Sie waren von vorneherein auf Zeit angelegt und sind zu unterschiedlichen Zeitpunkten während des Jahres 2022 an die Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR) überführt worden. Nach der Abschlusskonferenz im August 2022 in Jülich, in der die Ergebnisse der Raumstrategie einer breiten Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt worden sind, hat ein Teil des Teams Revierknoten Raum die Arbeit an dem Raumstrategieprozess in der ZRR weitergeführt.

Während der letzten Monate, in denen der Revierknoten Raum am Institut für Städtebau und europäische Urbanistik an der RWTH Aachen angesiedelt war, haben sich die Rahmenbedingungen für den Raumstrategieprozess Rheinisches Revier entscheidend verändert: Nach den Wahlen hat die neue Landesregierung andere inhaltliche Schwerpunkte und Prioritäten gesetzt. Mit dem veränderten Zuschnitt der Ministerien haben sich auch die Rahmenbedingungen geändert. Und nicht zuletzt der politische Beschluss, den Ausstieg aus der Braunkohleförderung auf das Jahr 2030 vorzuziehen, hat den Fokus der von uns im Rahmen des Planungsprozesses adressierten Zeitschnitte 2038+ verstärkt auf kurzfristige Maßnahmen verschoben. Eine Synthese wie von Beginn an geplant – also die besten und tragfähigsten Ideen aus den drei Planungskonzepten zu einer integrierten Raumstrategie zusammen zu führen – war vor diesem Hintergrund wenig sinnvoll.

In einer engen Verschränkung mit den vom Strukturwandel betroffenen Kommunen und den Menschen vor Ort werden wir den Prozess – unter veränderten Rahmenbedingungen – weiter begleiten. Eines ist sicher: Eine erfolgreiche Transformation kann nur gelingen, wenn es eine Vision von einer lebenswerten Zukunft des Rheinischen Reviers gibt, in die sich das einzelne Projekt und die einzelne Maßnahme räumlich, inhaltlich und mit höchsten Ansprüchen an Qualität einbetten kann.

*Prof. Christa Reicher*

Direktorin des Instituts für Städtebau und  
europäische Urbanistik | RWTH Aachen University

# Literatur- verzeichnis



- Bundesministerium der Justiz, Bundesamt für Justiz. (2022). Baugesetzbuch \*) (BauGB) § 1a Ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz. Von [https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_\\_\\_1a.html](https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/___1a.html) abgerufen
- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. (14. August 2020). Gesetz zur Reduzierung und zur Beendigung der Kohleverstromung und zur Änderung weiterer Gesetze (Kohleausstiegsgesetz). Gesetz der Bundesregierung. Von <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Service/kohleausstiegsgesetz.html> abgerufen
- IRR – Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH, Christian Wirtz . (2014). Daten und Fakten. Von [https://www.rheinisches-revier.de/media/2014\\_10\\_strukturdaten\\_broschuere\\_komprimiert.pdf](https://www.rheinisches-revier.de/media/2014_10_strukturdaten_broschuere_komprimiert.pdf) abgerufen
- Masterplan Indeland 2030. (2015). Von <https://indeland.de/fileadmin/Downloads/Masterplan-indeland-2030-Web.pdf> abgerufen
- Mönchengladbach, Erkelenz, Jüchen, Titz, plan b, Region Köln-Bonn e.V. (2016). GARZWEILER Region in Bewegung. Drehbuch zur Tagebaufolge(n)landschaft. Von <https://landfolge.de/wp-content/uploads/Drehbuch-Landfolge-Garzweiler.pdf> abgerufen
- Neuland Hambach GmbH. (2022). Neuland Hambach. Projekte mit Strahlkraft für die Region. Von <https://www.neuland-hambach.de/planung/projekte> abgerufen
- Zukunftsagentur Rheinisches Revier. (05 2020). Engagement aus der Region für die Region. Daten und Fakten zum Rheinischen Revier. Von <https://www.rheinisches-revier.de/ueber-uns/wer-steckt-dahinter> abgerufen
- Zukunftsagentur Rheinisches Revier . (2021). Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1. Für das Rheinische Zukunftsrevier. Zukunftsagentur Rheinisches Revier. (2021). Nachrichten. Innovationsstudie gibt Handlungsempfehlungen. Von <https://www.rheinisches-revier.de/neues/innovationsstudie-gibt-handlungsempfehlungen-2021-06-22/> abgerufen
- Zukunftsagentur Rheinisches Revier, Ralph Sterck. (2019). Zukunft ist unser Revier. Von [https://revierperspektiven-rheinland.de/wp-content/uploads/2019/05/Download\\_Zukunft\\_ist\\_unser\\_Revier.pdf](https://revierperspektiven-rheinland.de/wp-content/uploads/2019/05/Download_Zukunft_ist_unser_Revier.pdf) abgerufen
- Zukunftsagentur Rheinisches Revier, Revierknoten Innovation und Bildung, Fraunhofer IMW, Görden & Köller GmbH. (2021). Innovationsstudie 2021. Leuchttürme im Rheinischen Revier. Von [https://www.rheinisches-revier.de/media/innovationsstudie\\_final.pdf](https://www.rheinisches-revier.de/media/innovationsstudie_final.pdf) abgerufen
- Zukunftsagentur Rheinisches Revier. (2021). Nachrichten. Innovationsstudie 2021 für das Rheinische Revier. Von [https://www.rheinisches-revier.de/neues/innovationsstudie-2021-fuer-das-rheinische-revier-2021-05-19/?search\\_highlighter=Innovationsstudie](https://www.rheinisches-revier.de/neues/innovationsstudie-2021-fuer-das-rheinische-revier-2021-05-19/?search_highlighter=Innovationsstudie) abgerufen
- Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler. (2022). „Drehbuch – das erste Konzept“. Von <https://landfolge.de/drehbuch/> abgerufen
- Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler. (2022). Drehbuch LANDFOLGE Garzweiler. 1. Fortsetzung. Von <https://landfolge.de/wp-content/uploads/2022/Drehbuch-Folge-1-final.PDF> abgerufen

# Impressum



**Verantwortlich für den Inhalt:**

Inhaltliche Verantwortlichkeit  
 Prof. Christa Reicher  
 Telefon +49 241 80 95033  
 E-Mail reicher@staedtebau.rwth-aachen.de

**Planungsteams:****Team AS+P**

Hedderichstraße 108-110, 60596 Frankfurt am Main

**Team ASTOC**

Urbanista.ch, LOLA Landscape architects,  
 Mrs partner AG, Futur A  
 Maria-Hilf-Straße 15, 50677 Köln

**Team Yellow Z**

berchtoldkrass, rabe landschaften, ARGUS studio,  
 Dr. Stefan Carsten  
 Choriner Straße 55, 10435 Berlin

**Aufbau und Gestaltung:****Jung Stadtkonzepte** (Begleitbüro)

Stadtplaner und Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft  
 Kaiser-Wilhelm-Ring 34, 50670 Köln

**Konzept und Design der Dokumentation:****BWG Design**

Kaiser-Wilhelm-Ring 34, 50670 Köln

**Herausgeberin:**

Herausgegeben im Auftrag des Rektors der RWTH Aachen University. Die RWTH Aachen University ist eine Körperschaft, des öffentlichen Rechts. Sie wird durch den Rektor Univ.-Prof. Dr. rer. nat. Dr. h.c. mult. Ulrich Rüdiger vertreten.

**RWTH Aachen University**

Templergraben 55, 52062 Aachen (Hausanschrift)  
 52056 Aachen (Postanschrift)  
 Telefon +49 241 80 1  
 E-Mail impressum@rwth-aachen.de

**Zuständige Aufsichtsbehörde:****Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen**

Völklinger Straße 49, 40221 Düsseldorf

**Druck:**

PPP Pre Print Partner GmbH & Co. KG, Köln

