

# ZWISCHEN RHEIN UND WUPPER

ZUSAMMEN - WACHSEN

ZWISCHEN RHEIN UND WUPPER:  
ZUSAMMEN - WACHSEN

Ein Zukunftskonzept im  
Rahmen des Projektauftrags  
StadtUmland.NRW

Langfassung







# VORWORT



Mit 18 Kommunen und 1 Kreis zwischen Rhein und Wupper haben wir uns auf den Weg gemacht, um die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen gemeinsam anzugehen. Unser Kooperationsraum von Leverkusen bis Velbert und Düsseldorf bis Hückeswagen ist historisch mit gemeinsamen Wurzeln verbunden und aktuell eng verflochten. Hier wohnen 2 Millionen Menschen, die ihr Leben ganz selbstverständlich über Stadtgrenzen hinweg in der Region organisieren. Jede und Jeder findet für die eigene Lebenssituation zum Wohnen, Arbeiten und Erholen einen Platz: Urbanes Leben an Rhein und Wupper, Landschaftserlebnis in den

Wäldern und an den Wasserflächen des Bergischen Landes - Alle sind ganz nah dran.

Um diese Lebensqualität in die Zukunft zu tragen, müssen insbesondere zwei aktuelle Entwicklungen gemeinsam gestaltet werden:

Wir wachsen! Entgegen der Prognosen aus den letzten zwei Jahrzehnten nehmen die Bevölkerungszahlen wieder zu – und dieser Trend erreicht nach der Rheinschiene nun auch die Kommunen im Bergischen Land. Neuer, bezahlbarer und adäquater Wohnraum muss auf der Grundlage einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie für den

urbanen und ländlich geprägten Raum ermöglicht werden.

Wir sind mobil. Die engen Verflechtungen zwischen den Polen des Alltagslebens Arbeiten, Wohnen, Freizeit sind verbunden mit zunehmendem Verkehr, der zusammen mit dem steigenden Transitaufkommen an die Grenzen der Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur kommt. Die täglichen Wege werden zum Zeitfresser und gewinnen als Faktor von Lebensqualität an Bedeutung.

Wir wollen gemeinsam über unsere Grenzen denken und die Lebenswelt der Menschen in den Mittelpunkt stellen. Wir wollen Nähe – zwischen

Stadt und Land, zwischen Alteingesessenen und neuen Nachbarn, zwischen Wohnen, Arbeiten und Erholung. Nähe, die auch Zeit schenkt. Jedem jeden Tag. 2 Millionen Stunden für Lebensqualität.

Mit diesem Ziel sind wir mit einem ambitionierten Prozess in die Zusammenarbeit eingestiegen. Wir danken dem Land NRW für die fachliche und finanzielle Unterstützung, ohne diesen Impuls wäre dieser Start eines neuen Kooperationsraumes nicht möglich gewesen. Mit dem Zukunftskonzept liegt die Grundlage der gemeinsamen Entwicklung für die nächsten Jahre vor. Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit!

  
STADT BÜRSCHIED  
S. Caplan  
Stefan Caplan, Bürgermeister

  
STADT HILDEN  
Alkening  
Birgit Alkenings, Bürgermeisterin

  
STADT METTMANN  
Thomas Dinkelmann  
Thomas Dinkelmann, Bürgermeister

  
STADT VELBERT  
Dirk Lukrafka  
Dirk Lukrafka, Bürgermeister

  
STADT DÜSSELDORF  
Thomas Geisel  
Thomas Geisel, Oberbürgermeister

  
STADT HÜCKESWAGEN  
Dietmar Persian  
Dietmar Persian, Bürgermeister

  
STADT MONHEIM AM RHEIN  
Daniel Zimmermann  
Daniel Zimmermann, Bürgermeister

  
STADT WERMELSKIRCHEN  
Rainer Bleek  
Rainer Bleek, Bürgermeister


  
STADT ERKRATH  
Christoph Schultz  
Christoph Schultz, Bürgermeister


  
STADT LANGENFELD  
Frank Schneider  
Frank Schneider, Bürgermeister


  
STADT RATINGEN  
Klaus Pesch  
Klaus Pesch, Bürgermeister

  
STADT WÜLFRATH  
Dr. Claudia Panke  
Dr. Claudia Panke, Bürgermeisterin

  
STADT HAAN  
Bettina Warnecke  
Dr. Bettina Warnecke, Bürgermeisterin


  
STADT LEVERKUSEN  
Uwe Richrath  
Uwe Richrath, Oberbürgermeister

  
STADT REMSCHEID  
Burkhard Mast-Weisz  
Burkhard Mast-Weisz, Oberbürgermeister

  
STADT WUPPERTAL  
Andreas Mucke  
Andreas Mucke, Oberbürgermeister

  
STADT HEILIGENHAUS  
Dr. Jan Heinisch  
Dr. Jan Heinisch, Bürgermeister

  
KREIS METTMANN  
Thomas Hendele  
Thomas Hendele, Landrat

  
STADT SOLINGEN  
Tim O. Kurzbach  
Tim-O. Kurzbach, Oberbürgermeister

# INHALTSVERZEICHNIS & LESEHINWEISE



## LESEHINWEISE

Diese Broschüre beschreibt die ersten Phasen der Erarbeitung eines Zukunftskonzepts für den Kooperationsraum »Zwischen Rhein und Wupper« im Rahmen des Projektauftrags StadtUmland.NRW.

Die Darstellungen und Ergebnisse in dieser Broschüre wurden von Vertretern der 19 Kooperationspartner in fünf Workshops erarbeitet. Die Vorarbeit, Anleitung und Ausarbeitung erfolgten durch **DeZwarteHond**, mit **RMP Stephan Lenzen** **Landschaftsarchitekten**. Die Beauftragung und

Steuerung durch die **Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft**.

Die Darstellungen und Aussagen in dieser Broschüre sind als Ergebnisse des gemeinsamen Arbeitsprozesses zu verstehen und können politisch und fachlich nicht abgestimmte Aussagen enthalten. Im weiteren Verlauf des Prozesses werden die Ergebnisse mit und zwischen Vertretern aus allen Kommunen abgestimmt, konkretisiert und priorisiert werden.



Vorwort

Inhaltsverzeichnis & Lesehinweise

### Wo sind wir gestartet?

1	Kontext und Motivation	12
2	Ein Narrativ entsteht	18

WO?

### Wie wurde gearbeitet?

3	Analyse der Herausforderungen	30
4	Stand der Planung	36
5	Diagnose des Raumes	42
6	Betrachtungsweisen und Szenarien	60
7	Projekte finden	74

WIE?

### Wohin führt das Zukunftskonzept?

8	Räumliche Perspektive und Erzählung	82
9	Pilotprojekte	85
10	Kooperationsstrukturen	92

WOHIN?

Abbildungsverzeichnis

Impressum





Gruppenfoto der Vertreter der Kooperationspartner beim WORKSHOP 5

## EIN FAZIT VORAB

*Trotz der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit sind wesentliche Meilensteine für das Bündnis »Zwischen Rhein und Wupper« erreicht worden:*

- Es ist ein neuer Kooperationsraum entstanden, in dem mittlerweile alle Gebietskörperschaften zwischen Rhein und Wupper angehören und sich alle Kooperationspartner intensiv einbringen.
- Mit einer modellhaften Vorgehensweise ist eine räumlich und thematisch integrale Betrachtung gelungen. Erste Entwicklungsperspektiven und Projektvorschläge liegen vor, die dieser neuen Denk- und Planungsweise entsprechen.
- Diese fachlichen Grundlagen werden in den nächsten Monaten politisch beraten und konkretisiert. Die skizzierten Projektansätze werden weiter qualifiziert.
- Ein Modell für die langfristige Weiterführung der Zusammenarbeit liegt vor, die nächsten Schritte sind definiert und organisatorisch-finanziell abgesichert.
- Die weitere planerische Konkretisierung richtet sich an der gemeinsamen Erzählung aus. Die integrale Entwicklung von Wohnen, Freizeit und Mobilität rückt die Pole des Alltagslebens gefühlt näher zusammen. Die „Region der kurzen Wege“ schenkt den Menschen, die hier leben, eine Stunde Lebensqualität extra – jeden Tag.



# WO SIND WIR GESTARTET?

Der Rhein und die Wupper prägen, zusammen mit ihren zahlreichen Zuflüssen, die naturräumliche Gestalt und das Leben der Menschen der Region. Als Identifikationsmerkmale, als Industriemotor, als Lebensader. Heute wächst die Region zusammen. Menschen wohnen, arbeiten, lernen und leben in und zwischen verschiedenen Städten. Interkommunale Verflechtungen und regionale Verbundenheit prägen das Alltagsleben schon lange. Die kommunalen Verwaltungen stehen vor der Aufgabe, neue Strukturen der Zusammenarbeit zu entwickeln, um Projekte und Planwerke über die Stadtgrenzen hinaus zu denken. Die Wechselwirkungen zwischen den Handlungsfeldern Wohnen, Mobilität und Freizeit & Erholung verstärken sich und müssen integral und gemeinsam angegangen werden.



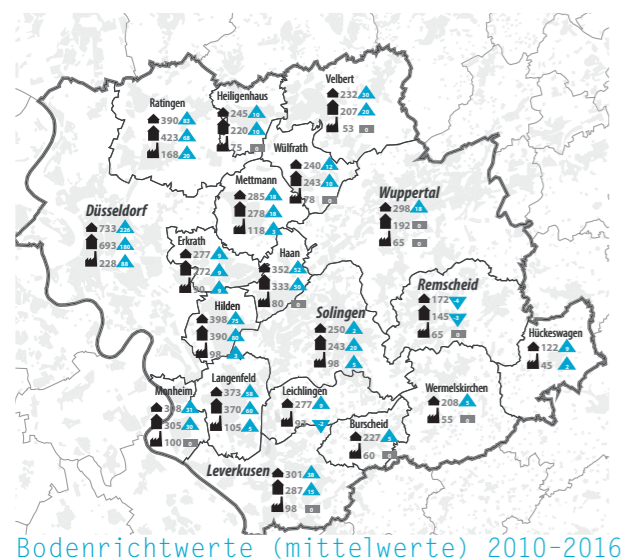




# 1 KONTEXT UND MOTIVATION

Wir ordnen die Bedeutung von Städten und Dörfern nach vordefinierten Maßstäben ein. Ihre Stärken und Qualitäten als Partizipationsmaschinen, wirtschaftliche Motoren und Katalysatoren kollektiver Identitäten müssen jedoch im größeren Kontext betrachtet werden: überlagert von und erweitert durch Regionen, Netzwerke und Kooperationen als neue Quadranten auf dem räumlich-ökonomischen Spielfeld.

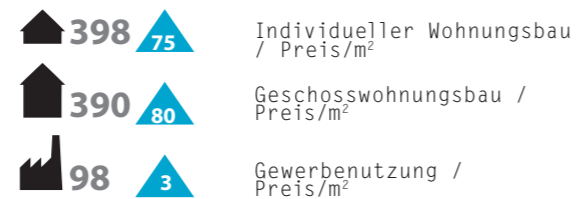
Die Schlüsselp Parameter für die Entscheidung, wo und wie wir leben wollen, finden wir über verschiedenste räumliche und semantische Maßstäbe verteilt. Bei der Beurteilung der Lebensqualität in Rankings geht es z.B. um die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, den Zugang zu Bildung, Versorgungseinrichtungen und Kultur- und Freizeitangeboten sowie um Möglichkeiten der Teilhabe



an der, mehr und mehr urbanisierten, Kultur- und Wissensgesellschaft.

Die größte Aufmerksamkeit bekommen hier meist Metropolräume. Sie werben mit ihren urbanen Ökonomien, Angebotsdichten und Qualitäten des Umlandes um Kapital und Menschen, wobei sie sich gegen internationale Konkurrenz behaupten müssen. Entscheidungsträger kleinerer Städte und Regionen ohne starke Kooperationsverbünde haben dagegen häufig Schwierigkeiten, „ihr Gebiet“ in diesem Wettbewerb klar zu positionieren und attraktiv zu präsentieren.

Um hier erfolgreich an Zukunft bauen zu können, benötigen wir vielschichtige Formen der Zusammenarbeit und hands-on Instrumente der Interessensverhandlung. Ein guter Ansatz ist die Arbeit an einer gemeinsamen Zukunftsperspektive: Das Erarbeiten gemeinsamer Leitbilder und Ziele richtet den Blick auf Strategien, Instrumente und Bausteine für zukünftige Entwicklungen. Planungen werden nicht mehr sektoral formuliert und geprägt, sondern kooperativ und interdisziplinär angegangen.



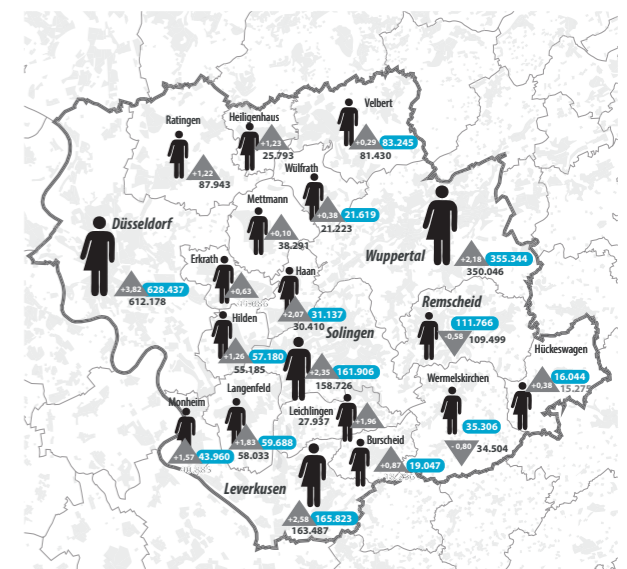
Quelle: BORIS.NRW - Der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land Nordrhein-Westfalen



## PROJEKTAUFRUF

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen rief mit StadtUmland.NRW dazu auf, in neuen Kooperationen und Maßstäben zu denken:

- Wie werden Verbünde aus Großstadt und Umland im europäischen Maßstab stabil wettbewerbsfähig?
- Welche besondere Lebensqualität erzeugen sie im Alltag?
- Wie lässt sich eine soziale und nachfragegerechte Wohnraumversorgung über Stadtgrenzen hinweg sicherstellen?
- Wie lässt sich ein verträgliches Miteinander der Nutzungs- und Flächenansprüche im räumlichen Verbund organisieren?
- Welche Anforderungen sind an die Mobilität im regionalen Umgriff zu stellen?



### Bevölkerungsentwicklung

Die schwarzen Darstellungen zeigen die absoluten Werte für den 31.12.2015 und die prozentuale Entwicklung seit dem 31.12.2011 auf Grundlage der Bevölkerungsfortschreibung Basis Zensus 2011, IT.NRW

Die blauen Darstellungen zeigen die absoluten Werte für den 31.12.2015 auf Grundlage von Erhebungen aus den Städten, soweit diese vorliegen.

Quelle: Erhebungen der jeweiligen Städte/Eigene Angaben der Städte



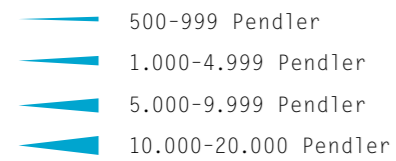




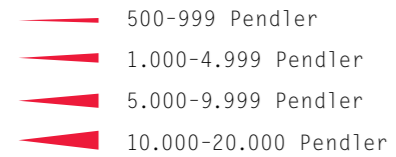
Während der Ausarbeitung der Ansprüche an das Zukunftskonzept und der Analyse der bereits bestehenden Kooperationsstrukturen wurden drei Handlungsfelder als Arbeitsschwerpunkte identifiziert: **WOHNEN, MOBILITÄT** und **FREIZEIT & ERHOLUNG**.



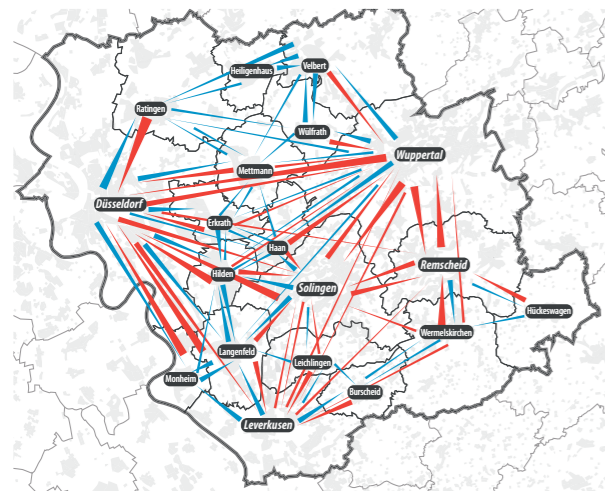
**BERUFSEINPENDLER IN KREISFREIE STÄDTE**



**BERUFSEINPENDLER IN KREISANGEHÖRIGE STÄDTE**



Quelle: IT.NRW, Pendlerrechnung 2014 in Nordrhein-Westfalen



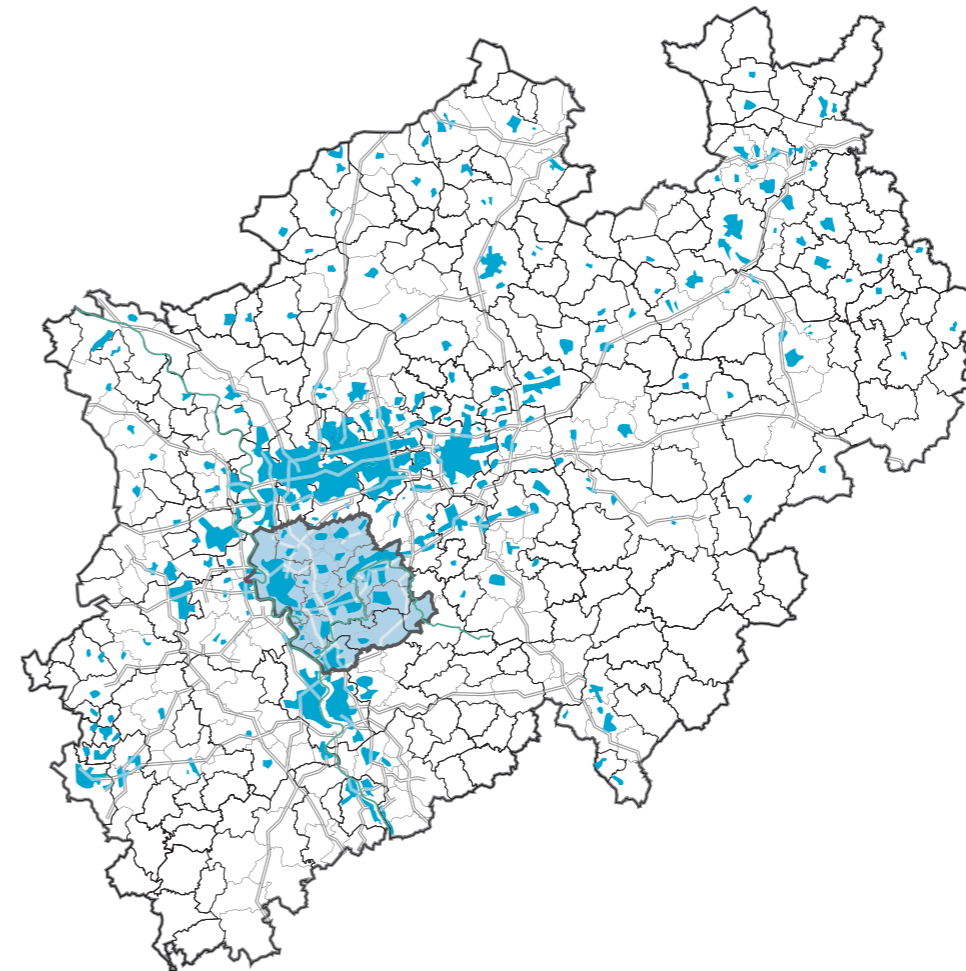
Berufseinpender

Darauf aufbauend wurden zehn „Herausforderungen & Chancen im Kooperationsraum“ formuliert, welche die intensive Spannung zwischen den Handlungsfeldern erkennen lassen:

1. Paradigmenwechsel in der Planung durch unerwarteten Bevölkerungszuwachs
2. Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenzen
3. Innerregionale Ost-West-Disparitäten beim Wachstumsdruck
4. Klimaschutz und Energiewende
5. Überhitzung des Wohnungsmarktes / Soziale Verdrängungsmechanismen
6. Intensive Pendlerverflechtungen stärken die gemeinsame Identität, aber erhöhen das Verkehrsaufkommen
7. Überlastung der Infrastruktur durch Pendler- und Transitverkehre
8. Kapazitätsengpässe beim ÖPNV
9. Neue Mobilitätskonzepte in Planungskonzepten einarbeiten
10. Interkommunale Sicherung der wohnstandortnahen Erholungsraumqualitäten

**KOOPERATIONSPARTNER**

Alle Kooperationspartner haben personell und organisatorisch enorme Energie und viele Ideen in den Prozess eingebracht, ohne welche die Erarbeitung des vorliegenden Konzepts in der Kürze der Zeit nicht möglich gewesen wäre. Der Prozess startete mit 16 Beteiligten und vergrößerte sich im weiteren Verlauf erfolgreich auf 19 Kooperationspartner:



Lage in NRW

**DIE STÄDTE**

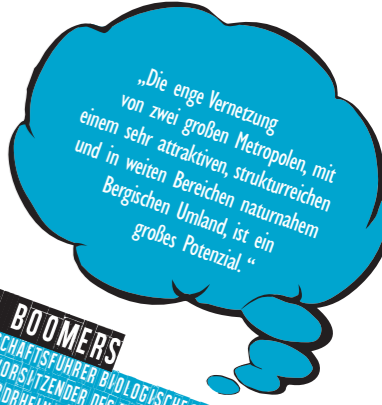
- Burscheid
- Erkrath
- Haan
- Heiligenhaus
- Hilden
- Hückeswagen
- Langenfeld
- Mettmann
- Monheim am Rhein
- Ratingen
- Velbert
- Wermelskirchen
- Wülfrath

**DIE KREISFREIEN STÄDTE**

- Düsseldorf
- Leverkusen
- Remscheid
- Solingen
- Wuppertal

**SOWIE DER**

- Kreis Mettmann



**DR. JAN BOOMERS**  
LEITER UND GESCHAFTSFÜHRER BIOLOGISCHE STATION MITTLERE WUPPER UND 2. VORSITZENDER DES DACHVERBANDES BIOLOGISCHE STATIONEN IN NORDRHEIN WESTFALEN







## 2 EIN NARRATIV ENTSTEHT



### ZUKUNFTSKONZEPT

Ein Zukunftskonzept für den Kooperationsraum, das ein umfassendes, abgestimmtes und von einer breiten Mehrheit getragenes Bild der Zukunft skizziert, entsteht aus einem intensiven und sehr breit aufgestellten Diskussionsprozess. Der nun erfolgte erste Schritt, auf Verwaltungsebene und mit Einbindung externer Wissensträger, diene zunächst dazu:

- einen übergreifenden Informationsaustausch zu organisieren
- Diagnosen zum Zustand des Kooperationsraumes zu erhalten
- ein gemeinsames Verständnis der Probleme und Herausforderungen zu entwickeln
- Visionen und räumliche Entwicklungsmöglichkeiten zu diskutieren
- mögliche Projekte zu identifizieren

Viele der Kooperationspartner agieren neben „Zwischen Rhein und Wupper“ noch in weiteren lokalen und regionalen Verbänden. Dementsprechend wäre der Anspruch, in diesem Zukunftskonzept definitive und exklusive Aussagen zu treffen, kontraproduktiv. Es ist deshalb zunächst ergänzend und erweiternd zu den bestehenden Verpflichtungen zu verstehen.

Das Zukunftskonzept ist Teil eines entstehenden, gemeinsamen Narrativs: Es soll eine Geschichte erzählen – über die gemeinsame Vergangenheit, über die kulturelle Identität und über die gemeinsame Zukunft der Region. Dabei geht der Blick sowohl ins Kleine, auf lokale Fragestellungen, als auch ins Große, das „big picture“ der zentralen Lage der Region in einem wirtschaftlich und industriell bedeutsamen Agglomerationsraum in Europa.

### RESEARCH BY DESIGN

Komplexe Planungen und große Transformationsprozesse verlaufen – nicht nur rückblickend betrachtet – selten geradlinig. Es ist oft schwer, einen eindeutigen Anfang zu definieren, die Aufgabenstellung und deren Legitimation kann am Ende eines Prozesses eine andere sein als zu Beginn. Die Bürgergesellschaft sucht nach einer Wiederaufbereitung der sie betreffenden Planungsprozesse. Verschiedenste Parteien und Akteure fordern und nehmen in allen Phasen Einfluss auf öffentliche Projekte. Wie geht man mit diesen Gegebenheiten auf regionalem Maßstab um?

Für den englischen Begriff »research by design« findet sich keine Übersetzung ins Deutsche – wer hat schon vom „Entwerfenden-Forschen“ gehört? Diesem Phänomen liegt aber kein linguistisches

Problem zugrunde, es zeugt vielmehr von der historischen Auffassung davon, was „Entwerfen“ sein kann: lediglich die Erarbeitung und Präsentation von Lösungen? Oder, darüber hinausgedacht, die Vorbereitung und Argumentation räumlich-planerischer Entscheidungen auf unterschiedlichsten Maßstabsebenen? Sind die entworfenen Visionen, Argumente und Ideen klar genug dargestellt, um durch Dritte verwendet und weitergedacht zu werden? Können sie dann auch mit alternativen Zukunftsbildern verglichen werden?

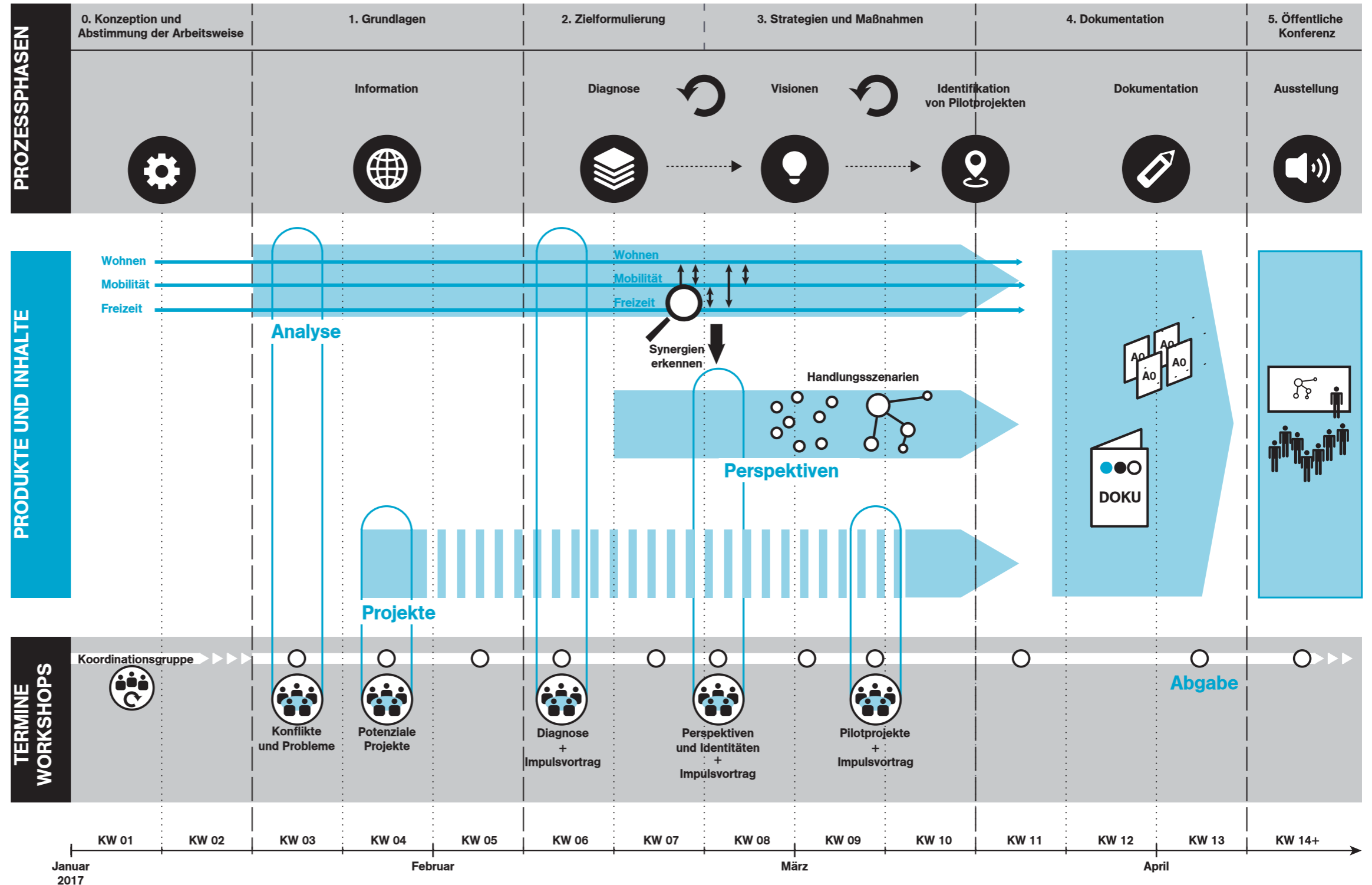
## PROZESSGESTALTUNG

Das Finden regionaler Narrative ist ein kollektiver Akt, der eine vertrauensvolle und offene Zusammenarbeit voraussetzt. Mit der Workshop-Phase wurde hierfür der Grundstein gelegt, neue Themen und Sichtweisen, Methoden und Kommunikationsmittel wurden eingeführt. So konnte schrittweise ein roter Faden, ein „Drehbuch“, für eine gemeinschaftliche Erzählung anhand von Bildern, Karten, Zeichnungen, Diagrammen und Texten erarbeitet werden. Zwischen den Teilnehmern entwickelten sich narrative Stränge, die an bestimmten Punkten räumliche und planerische Entscheidungen notwendig und nachvollziehbar machten.

In der ersten Arbeitsphase mit zwei Workshops wurden die für die Zusammenarbeit entscheidenden Informationen gesammelt und Grundlagen geschaffen. Die Kooperationspartner stellten einander Herausforderungen, Planwerke, Projekte und Potenziale vor. Wichtig ist, dass in dieser frühen Phase noch nicht in Lösungen gedacht wurde, sondern dass die Workshops zu Querschnittsanalysen führten mit der Fragestellung: Wo gibt es Parallelen und wo Differenzen? Es sollte ein gemeinsames Gefühl dafür entwickelt werden, was in den nächsten zehn Jahren auch ohne eine weitere Intensivierung der Kooperation entstehen wird/würde.

In der zweiten Arbeitsphase wurde der Kooperationsraum einer zeichnerischen Diagnose unterzogen. Das räumliche Grundgerüst in den drei Handlungsfeldern wurde analysiert, diskutiert und durch die individuellen Fach- und Ortskenntnisse der Kooperationspartner ergänzt. Im Sinne der integrativen Herangehensweise des Prozesses wurden die Analyseergebnisse in drei Querschnittskarten überlagert:  
 WOHNEN + MOBILITÄT  
 MOBILITÄT + FREIZEIT&ERHOLUNG  
 FREIZEIT&ERHOLUNG + WOHNEN

Diese Erkenntnisse als Basis nehmend, widmete sich die dritte Arbeitsphase in zwei weiteren Workshops dem Blick in die Zukunft. Im ersten

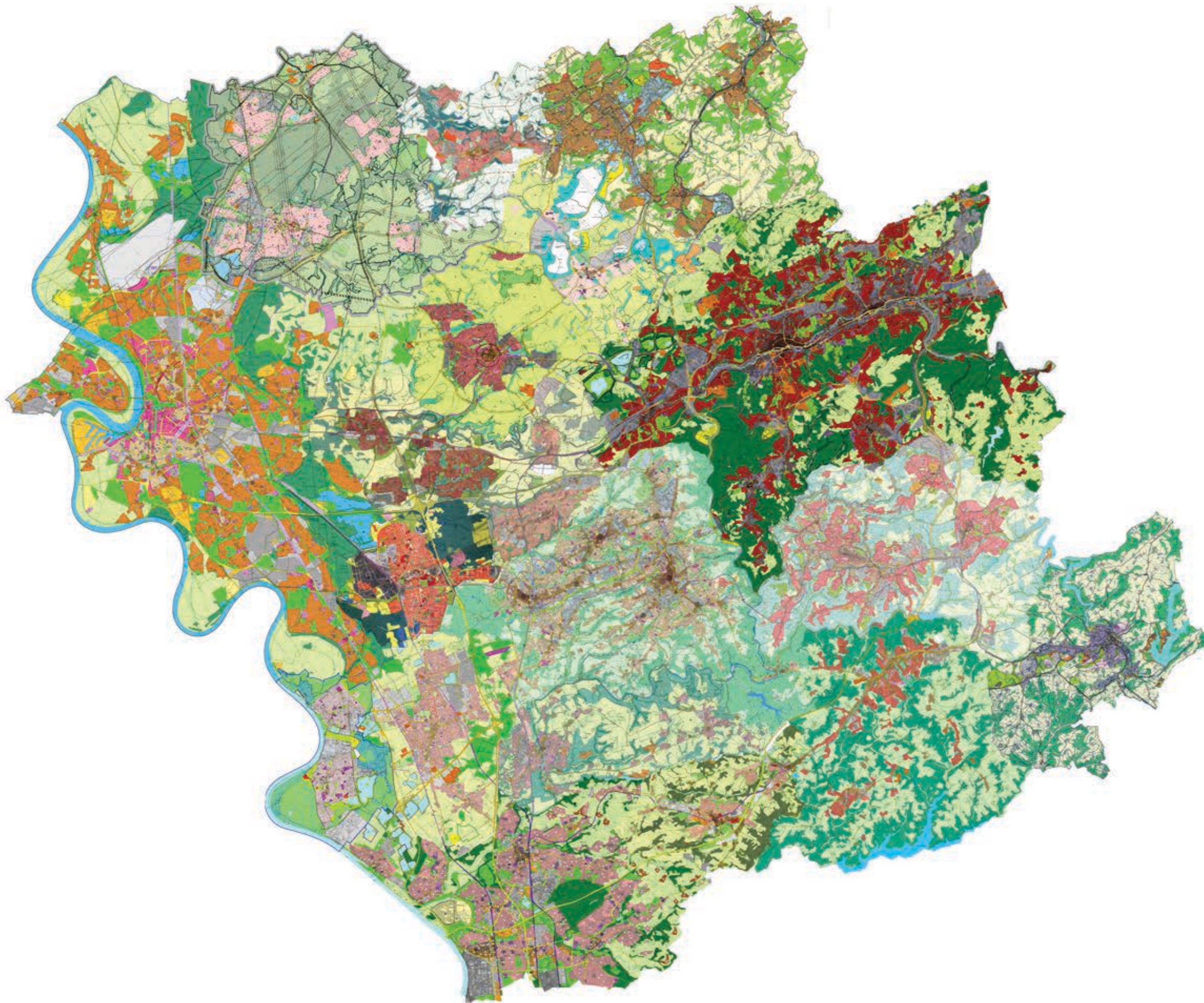


Prozessschema

Teil wurden ganz offen, frei und teils theoretisch Betrachtungsweisen und Szenarien entworfen. An ihnen können unterschiedliche Visionen, wie sich der Kooperationsraum zukünftig entwickeln könnte, parallel diskutiert und verglichen werden.

Im abschließenden Workshop identifizierten und gestalteten die Kooperationspartner Projektideen, die für das weitere Wettbewerbsverfahren und im Rahmen der Kooperation näher analysiert und betrachtet werden sollen.





Zusammengefügte Flächennutzungspläne  
des Kooperationsraumes







# WIE WURDE GEARBEITET ?

Im Rahmen von fünf ganztägigen Workshops wurden die Inhalte des Zukunftskonzepts durch Vertreter der 19 Kooperationspartner entwickelt.

Jeder Workshop tagte an einem anderen thematisch interessanten Ort. Nicht nur das gegenseitige Kennenlernen und der fachliche Austausch standen im Vordergrund, sondern auch das Entdecken unterschiedlicher Orte und das Ausloten unterschiedlicher Qualitäten und Herausforderungen im Kooperationsraum.

Bei jedem Workshop boten Gastredner mit kurzen Impulsvorträgen den Blick über den Tellerrand, und lokale Experten aus den einzelnen Handlungsfeldern bereicherten die Diskussion mit fachlichem Input aus der Region.





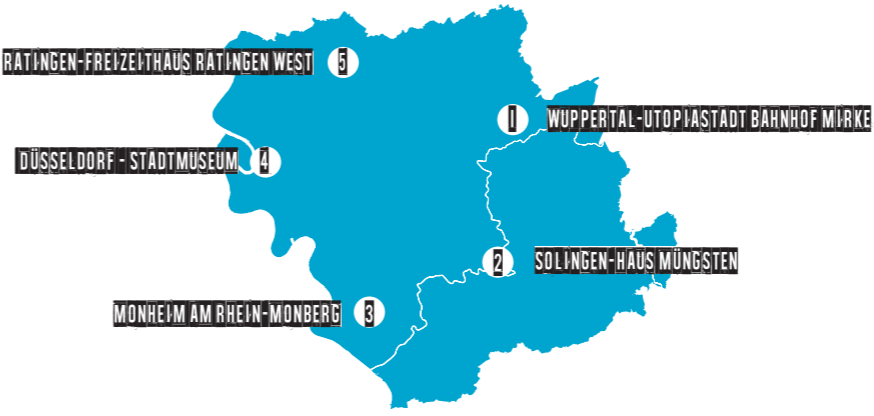
**WORKSHOP 5.**  
RATINGEN-FREIZEITHAUS RATINGEN WEST



**WORKSHOP 1**  
WUPPERTAL-UTOPIASTADT BAHNHOF MIRKE



**WORKSHOP 4**  
DÜSSELDORF - STADTMUSEUM



**WORKSHOP 3**  
MONHEIM AM RHEIN-MONBERG



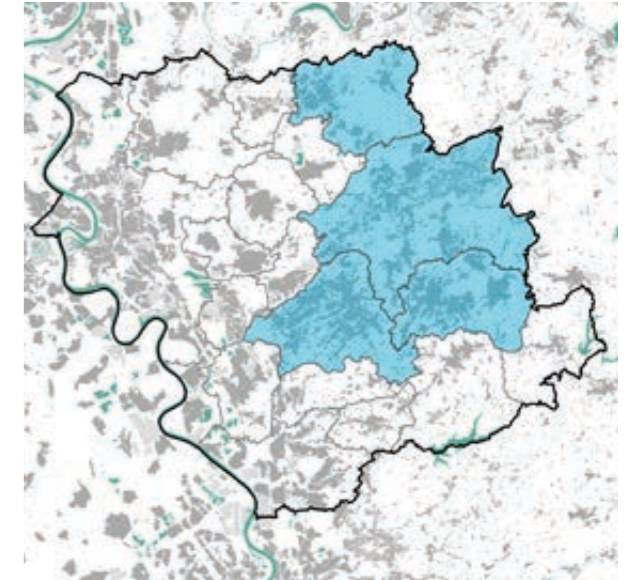
**WORKSHOP 2**  
SOLINGEN-HAUS MÜNGSTEN





# 3 ANALYSE DER HERAUSFORDERUNGEN

WORKSHOP 1 diente der Darstellung von Herausforderungen und Problemen der beteiligten Städte. Diese wurden live vorgestellt und dokumentiert. Die Ergebnisse wurden den drei Handlungsfeldern zugeordnet und als Zeichnungen ausgearbeitet. Die zehn so entstandenen Thesen betreffen meist große Teile des Kooperationsraumes und spannten das zu untersuchende Feld für die weiteren Workshops auf.



Mangel an Qualitativen Wohnraum

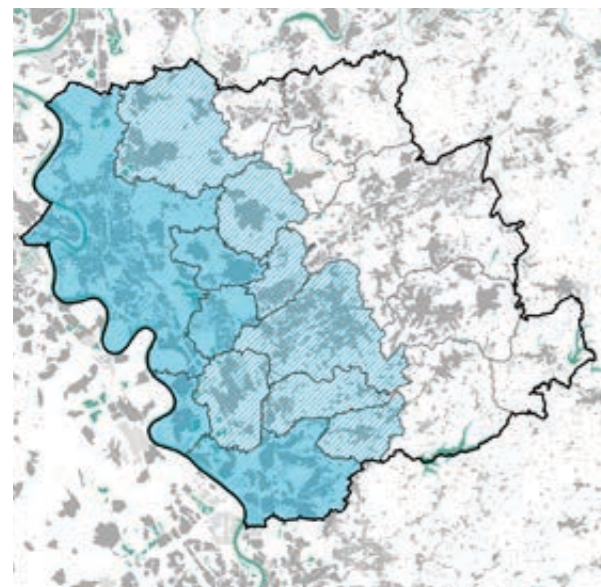


Topographie



## TOPOGRAPHIE

In vielen Gemeinden wird eine den derzeitigen Ansprüchen genügende Neuausweisung von Gewerbe- und in geringerem Maße auch von Wohnbauflächen durch die gegebene Topographie stark erschwert. Man erkennt schnell die bisherigen Entwicklungen und Probleme bei der Infrastrukturvernetzung.



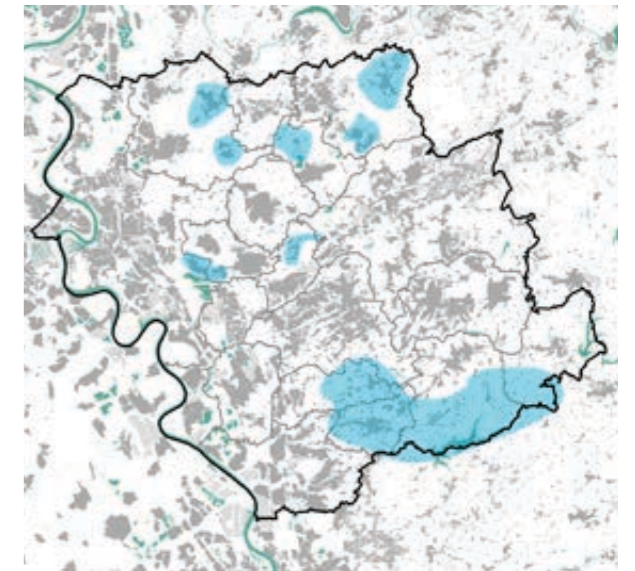
Innenentwicklung

## INNENENTWICKLUNG

Eine potenzielle Innenentwicklung im Kooperationsraum gestaltet sich vielerorts schwierig: wegen Vorbehalte in der Bevölkerung, den Nachbarschaften, einer lückenhaften Übersicht über bestehende Flächenpotenziale und einer fehlenden Investitionsbereitschaft bei vielen privaten Eigentümern. Dies erhöht den Druck auf den Wohnungsmarkt, sodass – insbesondere bei mangelndem sozialen Wohnungsbau – weitreichende Verdrängungsmechanismen über kommunale Grenzen hinweg ausgelöst werden.

## MANGEL AN QUALITATIVEN WOHNRAUM

Einige Städte haben zwar verfügbaren Wohnraum in Leerstand, dieser ist jedoch häufig aufgrund der Lage, Typologie und Qualität/Instandhaltung nur schwer zu entwickeln und zu vermarkten.



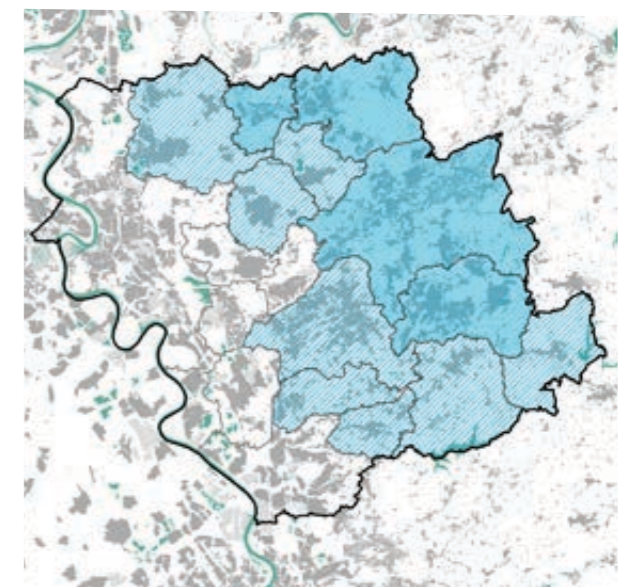
Daseinsfürsorge

## DASEINSFÜRSORGE

Siedlungskerne mit weniger als 15.000 Einwohnern stehen vor der Herausforderung, auch in Zukunft alle Elemente der Daseinsfürsorge aufrechtzuerhalten oder weiterzuentwickeln. Viele dieser Elemente benötigen eine kritische Masse an Bevölkerung und Umsatz. Kleine Siedlungskerne drohen dadurch, sich zu reinen „Schlafkernen“ (zurück-) zuentwickeln.

## UNSICHERE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Entgegen vieler Prognosen verzeichnet der Kooperationsraum in den letzten Jahren eine deutliche Bevölkerungszunahme. Die Auswirkungen auf einzelne Siedlungskörper sind aber noch schwer abzuschätzen. Der Einfluss verschiedener Wachstumsfaktoren und deren Wechselwirkungen sind noch nicht ausreichend erforscht.



Unsichere Bevölkerungsprognose



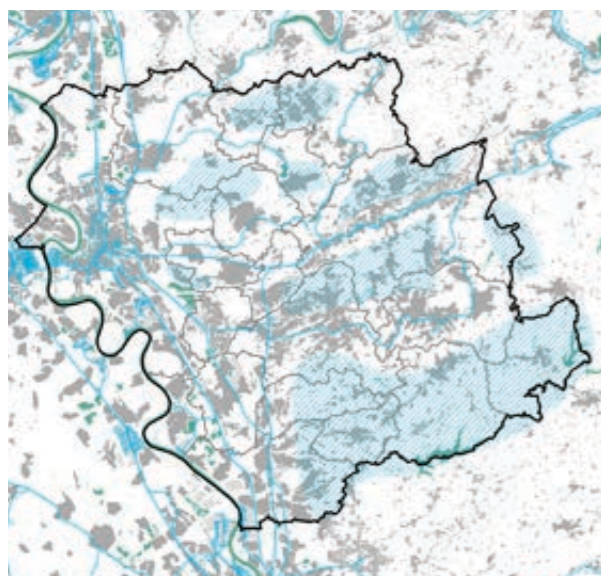


Verkehrsachsen / ÖPNV



## VERKEHRSACHSEN / ÖPNV

Die derzeitige Struktur des hochwertigen schienen- gebundenen ÖPNV charakterisiert wird durch ein Ungleichgewicht charakterisiert: Die Rheinschiene sowie einige Ost-West-Verbindungen sind gut ausgebaut. In Nord-Süd-Richtung im Bergischen mangelt es jedoch oft, auch aufgrund der Topographie, an einem qualitativen ÖPNV.



Zugang SPNV

## ZUGANG SPNV

Viele kleinere Siedlungskerne und ganze Land- striche sind nicht in das regionale ÖPNV-Schienen- netz eingebunden.



Fragmentiertes Fahrradnetz

## FRAGMENTIERTES FAHRRADNETZ

Die Entwicklung eines robusten und hochwertigen Fahrradnetzwerks wird vorangetrieben. Jedoch werden die neuen „Premiumrouten“ überwiegend als Freizeitrouten vermarktet. Um die Entwicklung vom Freizeitmittel zum Verkehrsmittel zu fördern, fehlen bislang ein flächendeckend durchgängiger Ausbau und die Einflechtung in dicht bevölkerte Siedlungsgebiete.



## NATURSCHUTZ UND NAHERHOLUNG

Die Qualitäten der Landschaft und der Ausflugsziele werden in der Region sehr geschätzt. Viele Grün- flächen unterliegen jedoch dem Naturschutz, sodass ein Ausbau zur stärkeren Freizeitnutzung nur unter Auflagen erfolgen kann. In stark verdichteten Städten führen zudem hohe Nutzungsfrequenzen zu Druckeffekten auf die Grünflächen.



Naturschutz und Naherholung

## ERREICHBARKEIT DER FREIRÄUME

Die Topographie erschwert vielerorts die Erschlie- ßung der für Freizeit und Erholung geeigneten Landschaftsräume, insbesondere für die vorhan- denen Wasserflächen und Flusstäler. Sie sind meist nur per Auto zugänglich.



Erreichbarkeit der Freiräume

## INTERKOMMUNALE BETRACHTUNG DER FREIRÄUME

Es fehlt eine interkommunale Vernetzungsstruktur der Freiräume und Grünflächen. Hintergrund sind eine fehlende Gesamtbetrachtung bei Projekten zur Grünen Infrastruktur und der Mangel an regiona- len Konzepten, Kommunikation und Zielsetzungen.



Interkommunale Betrachtung der Freiräume







# 4 STAND DER PLANUNG



## BESTEHENDE PLANWERKE

Als eine weitere Grundlage wurde eine Matrix der bestehenden Planwerke und Strategien der Kooperationspartner erstellt. Es entsteht ein Bild vom Stand der Planung und wiederkehrende Fragen – "missing links" – können herausgearbeitet werden. Das Bekenntnis zur interkommunalen Zusammenarbeit ist bereits in zahlreichen Planwerken erkenntlich und als Ausgangsbasis für gemeinsame Planungen wertvoll.

Folgende Trends in den drei Handlungsfeldern sind erkennbar:

### WOHNEN:

- „Überschwappungseffekte“ im Wohnungsmarkt aus den Großstädten Köln und Düsseldorf in die Gemeinden des Umlands
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung gewünscht, aber nicht immer möglich
- Unterschiedliche Flächenknappheit: im Bergischen im Außenbereich, in der Rheinschiene bei der Innenentwicklung
- Probleme mit Instandhaltung, Lebensqualität und Aufwertung einiger 60er- und 70er-Jahre-Siedlungen
- Wenige konkrete Konzepte zur Schaffung von preiswertem Wohnraum sowie für den Umgang mit dem demografischen Wandel
- Neue und innovative Wohnformen fehlen (z.B. Möglichkeiten für private Baugruppen, alternative Akteurs-Modelle)

### MOBILITÄT:

- Große Nachfrage nach Ausbau und Bestandserhaltung des ÖPNV/SPNV, insbesondere interkommunal und barrierefrei
- Ebenso nach Förderung des Radverkehrs + Vernetzung mit ÖPNV-Knoten
- Alternative und nachhaltige Mobilitätskonzepte werden gesucht
- Teilweise Diskrepanz zwischen abstrakten Zielsetzungen und wenig konkreten Maßnahmen.

### FREIZEIT UND ERHOLUNG:

- Interkommunale Grünkonzepte dringend benötigt
- Lückenhaftes Marketing (z.B. touristische Ziele und Besonderheiten auf kommunalen Webseiten besser präsentieren, Beschilderung der Freizeiträume und Angebote, Herausstellen der Möglichkeiten in der Region)
- Erreichbarkeit von Freizeit- und Erholungsräumen verbessern (E-Bikes und ÖPNV/SPNV statt ausschließlich MIV)
- Konflikte zwischen Naherholung und einzuhaltenden Naturschutzbestimmungen
- Schutz und Nutzung der Potenziale des Kiesabbaustreifens als Rücken zur Rheinschiene
- Renaturierungsprogramme für Flüsse und Bäche, um Täler aufzuwerten, nur in Teilen vorhanden. Es fehlt eine Strategie für das Gewässernetzwerk.

	BURSCHIED	DÜSSELDORF	ERKRATH	HAAR	HELDEN	HÜCKESWAGEN	LANGENFELD	LEVERKUSEN	MOMHEIM	KREIS METTMANN	RATINGEN	REMSCHIED	SÖLINGEN	VELBERT	WERMELSKIRCHEN	WÖLFRATH	WUPPERTAL
HEBUNGSPARTNER																	
WOHNEN																	
MOBILITÄT																	
FREIZEIT UND ERHOLUNG																	

Matrix der wichtigsten Planwerke der Kooperationspartner



## LAUFENDE PROJEKTE

WORKSHOP 2 richtete dann den Blick auf »Projekte und Potenziale«. Die Kooperationspartner stellten laufende, bereits initiierte und auch noch in ersten Konzeptphasen befindliche Projekte vor. Als Potenziale wurden Eigenschaften und Begabungen der Gemeinden erläutert, die sie als spezifische Eigenheit und Identität in die Kooperation einbringen können.

Auf den Workshops aufbauend, haben die Verbundpartner jeweils fünf ausgewählte Projekte für die gemeinsame Webseite aufbereitet und den drei Handlungsfeldern zugeordnet. Bei der Synopse dieser Projektsammlung lassen sich gewisse Grundprobleme und wiederkehrende Themen beobachten:



Projekte auf Internetseite: [www.rhein-wupper.nrw](http://www.rhein-wupper.nrw)

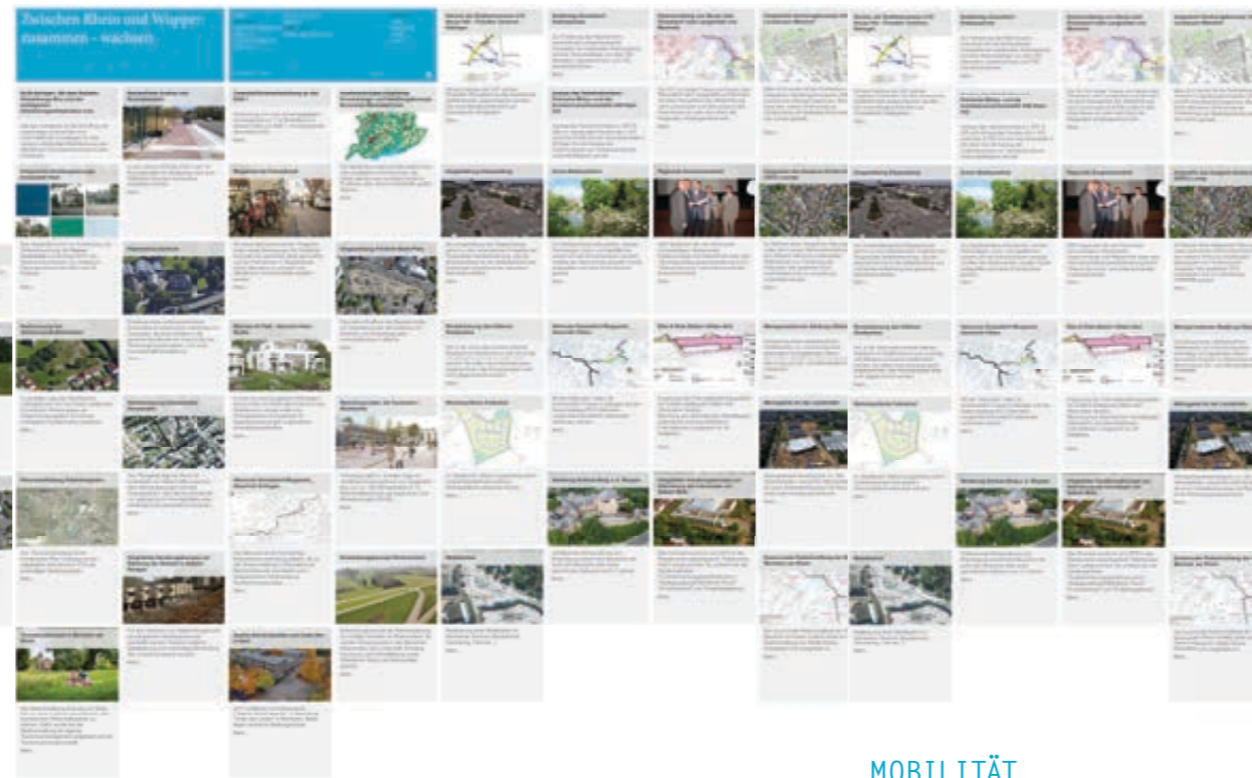
### WOHNEN

Ein großer Teil der eingereichten Projekte behandelt die Umnutzung vorhandener Flächen für neue Wohnbebauungen. Dazu zählen obsolet gewordene Flächen (z.B. ehemalige Schulen oder Sportflächen), Gewerbegebiete, alte Bahn-/Gleisflächen sowie Nachverdichtungen in zweiter Reihe und in kleineren Grünräumen.

Viele kleinere Gemeinden arbeiten an Integrierten Handlungskonzepten (IHK). Meist interdisziplinär,

wird hier sowohl an einer Stärkung der Siedlungskerne und Altstädte als auch an einer Lösung für die abnehmende Qualität der Nahversorgung gearbeitet.

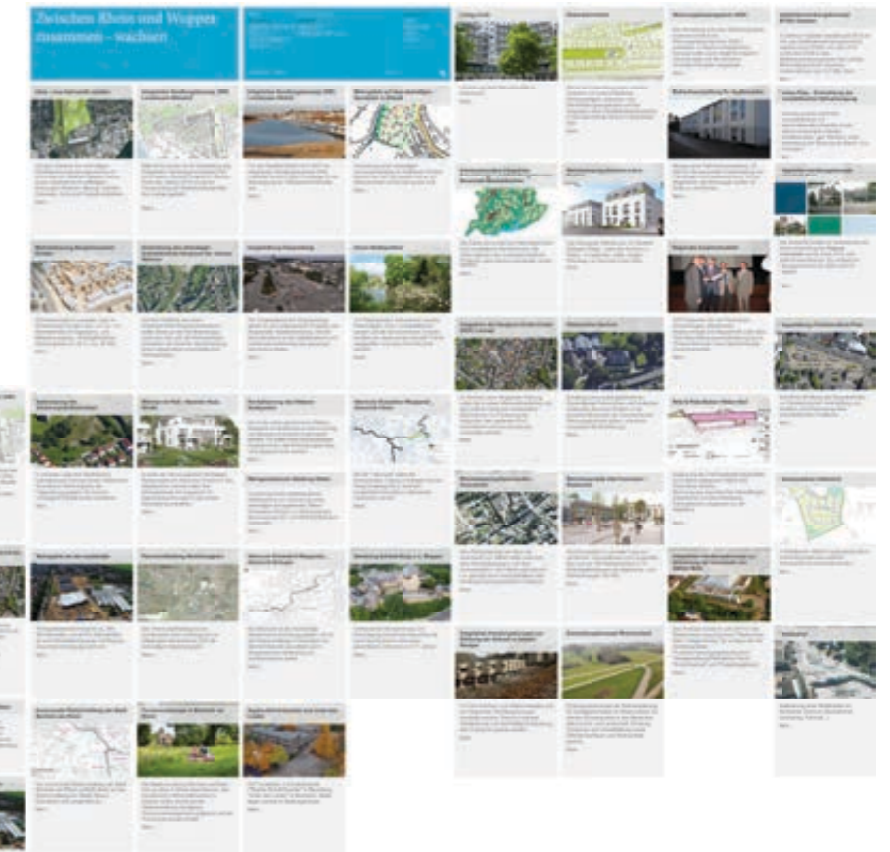
Der enorme Druck auf den Wohnungsmarkt in der Region, in Verbindung mit dem Mangel an geeigneten Bauflächen, befördert eine zunehmende Umwidmung bisheriger Freiflächenpotenziale, z.B. stadtnaher Grünräume oder ehemaliger Infrastrukturflächen.



### MOBILITÄT

Wichtige Bestandteile vieler der bereits angesprochenen IHK sind die Integration, der Ausbau und die steigende Bedeutung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs. Mobilitätsknotenpunkte sollen Verkehrsarten besser vernetzen und der innerstädtische Radverkehr gefördert werden. Viele städtische Räume müssen an die veränderten Situationen und analysierten Ziele angepasst werden.

Regional ist ein ganzer Katalog an Velo-Routen und Radschnellwegen in Arbeit, diese fokussieren sich bislang jedoch meist auf den Freizeitverkehr und betrachten zu selten die Synergiepotenziale mit dem Alltags- und Berufsradverkehr.



### FREIZEIT & ERHOLUNG

Die Mehrzahl der eingereichten Projekte behandelt innerstädtische Grünräume in unterschiedlichen Größen. Verknüpfungen auf interkommunaler Ebene und/oder eine Anbindung der größeren, regionalen Freizeit- und Erholungsräume finden sich hingegen selten.

Überhaupt bleibt die Betrachtung der Landschaftsräume oft recht generell. Differenzierte Qualitäten, Räume und Angebote, z.B. in Verbindung mit Wasserflächen (Stichwort: Auskiesungen), werden vermisst.







# 5 DIAGNOSE DES RAUMES

„Die Bedeutung von urbanem Grün bekommt ein viel größeres Gewicht. Unsere Strategie dazu ist das Bewusstmachen von Ökosystemdienstleistung. Der Wald hat eine enorme, auch volkswirtschaftliche Bedeutung - nicht durch die Nutzung von Holz, die spielt nur eine untergeordnete Rolle, aber die Themen Gesundheit und Erholung, gesunde Luft und gesundes Wasser sind volkswirtschaftlich sehr bedeutend.“

**MARKUS WOLFF**  
GESCHÄFTSBEREICHSLEITER  
TECHNISCHE BETRIEBE REMSCHEID

„Wir haben eine unglaublich gute (Fahrrad) Streckeninfrastruktur zwischen den Städten. Nur in die Städte rein haben wir kaum Infrastruktur und das geht unglaublich langsam.“

**KLAUS LANG**  
VORSITZENDER ADFC WUPPERTAL/SOLINGEN

„Weiche Standortfaktoren, wie die grüne Infrastruktur, werden zukünftig entscheidend sein für die Ansiedlung von Firmen und deren Mitarbeitern.“

**MARKUS WOLFF**  
GESCHÄFTSBEREICHSLEITER  
TECHNISCHE BETRIEBE REMSCHEID

„Wir haben ganz wenig Fahrradinfrastruktur in den Städten selber.“

**KLAUS LANG**  
VORSITZENDER ADFC WUPPERTAL/SOLINGEN

„Man erreicht Düsseldorf mit der Bahn in 15 bis 20 Minuten, je nachdem wo man in Wuppertal losfährt. Daraus müssten wir eigentlich viel, viel mehr machen.“

**KLAUS LANG**  
VORSITZENDER ADFC WUPPERTAL/SOLINGEN

„Vernetzung ist absolut wichtig. Infrastrukturmaßnahmen müssen über die Grenzen von Kommunen zusammen geplant werden. Investitionen in Schulen, Kindergärten, Schwimmbäder müssen als regionale Aufgaben betrachtet werden. Da ist eine Menge Einsparpotenzial vorhanden.“

**MARTIN DORNIEDEN**  
GESCHÄFTSFÜHRENDE GESELLSCHAFTER DER DORNIEDEN  
GENERALBAU GMBH

„Wir dürfen nicht in Stadtgrenzen denken. Wenn Städte und Kreise zusammenarbeiten und abgestimmte Konzepte entwickeln, profitieren wir alle. Insofern ist die zuletzt erfolgte Gründung der Metropolregion Rheinland ein richtiger Schritt, um im Städtebau gemeinsam tragfähige Lösungen zu entwickeln. Vom Kreis Kleve über Düsseldorf, Köln bis nach Aachen vereint die Marke Rheinland rund 8,5 Millionen Menschen.“

**MARTIN DORNIEDEN**  
GESCHÄFTSFÜHRENDE GESELLSCHAFTER DER DORNIEDEN  
GENERALBAU GMBH

„Wir bieten immer mehr Direktverbindungen an. Das Ganze ist ja ein »fragiles System« und wenn eine Umsteige- oder Steige-Verbindung nicht klappt, führt das zu einem längeren Fahrweg und das ist naturgemäß nicht im Sinne des Kunden.“

**MARTIN HUSMANN**  
VORSTANDSPRECHER DER VRR AÖR,  
NEBENAMTLICHER GESCHÄFTSFÜHRER DER  
REGIOBAHN GMBH IN METTMANN

„Der Kunde darf gar nicht mehr spüren, wo es eine Tarifgrenze gibt.“

**MARTIN HUSMANN**  
VORSTANDSPRECHER DER VRR AÖR,  
NEBENAMTLICHER GESCHÄFTSFÜHRER DER  
REGIOBAHN GMBH IN METTMANN

„Innerstädtische Wohnquartiere werden immer wichtiger, weil die Menschen nicht mehr gewillt sind, auf die Vorteile des städtischen Lebens zu verzichten. Wenn wir alle Zielgruppen bedienen wollen, müssen wir innerstädtisch die ganze Bandbreite des Wohnens anbieten und entsprechende Angebote schaffen.“

**MARTIN DORNIEDEN**  
GESCHÄFTSFÜHRENDE GESELLSCHAFTER DER DORNIEDEN  
GENERALBAU GMBH

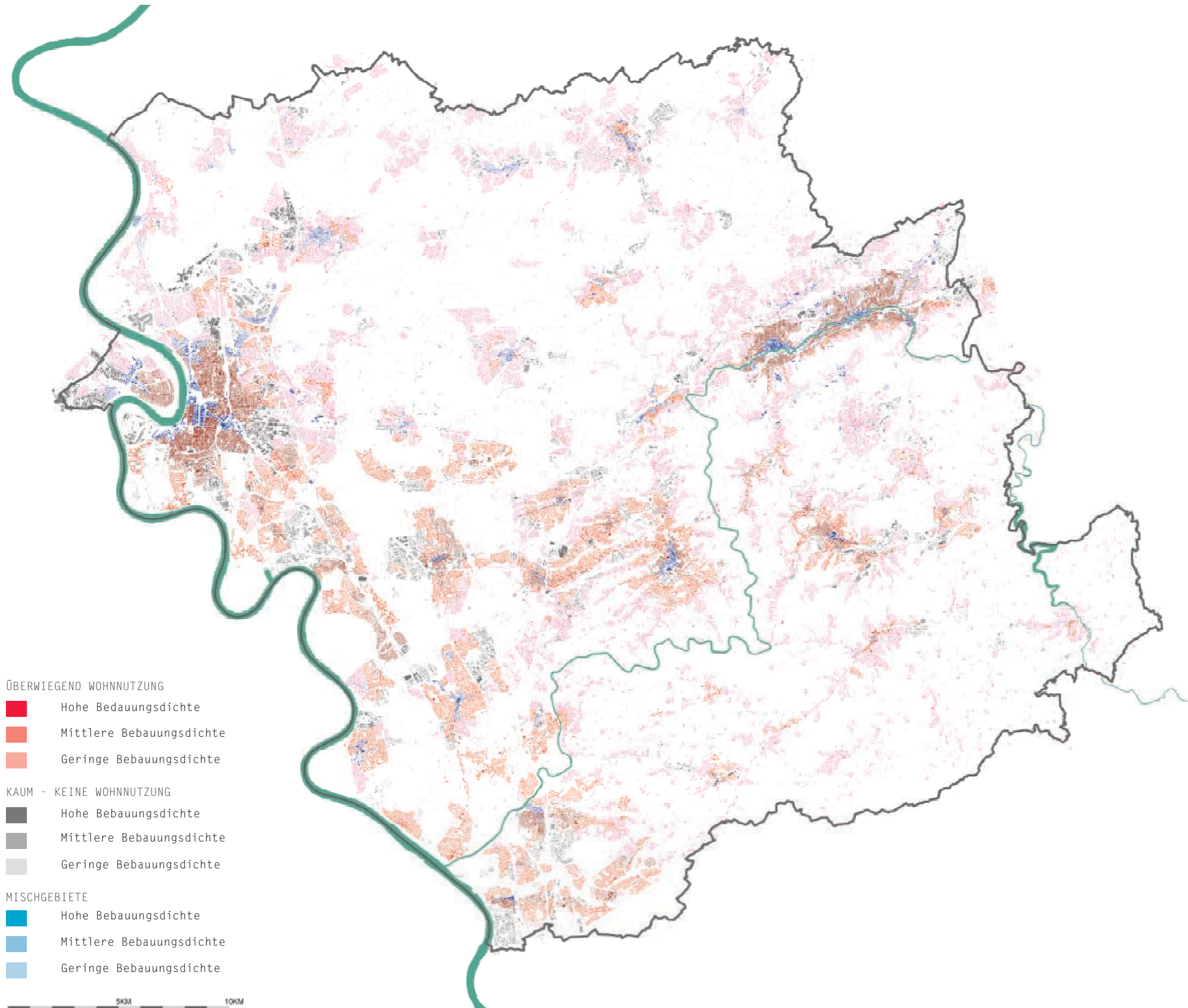
„Das Gegeneinander von IV und ÖV ist nicht wirklich zielführend! Damit erreicht man nicht die Menschen und auch nicht, dass mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen.“

**MARTIN HUSMANN**  
VORSTANDSPRECHER DER VRR AÖR,  
NEBENAMTLICHER GESCHÄFTSFÜHRER DER  
REGIOBAHN GMBH IN METTMANN

„Denn was hasst der Kunde am meisten? Wenn er umsteigen muss!“

**MARTIN HUSMANN**  
VORSTANDSPRECHER DER VRR AÖR,  
NEBENAMTLICHER GESCHÄFTSFÜHRER DER  
REGIOBAHN GMBH IN METTMANN





- ÜBERWIEGEND WOHNUTZUNG
- Hohe Bebauungsdichte
  - Mittlere Bebauungsdichte
  - Geringe Bebauungsdichte
- KAUM - KEINE WOHNUTZUNG
- Hohe Bebauungsdichte
  - Mittlere Bebauungsdichte
  - Geringe Bebauungsdichte
- MISCHGEBIETE
- Hohe Bebauungsdichte
  - Mittlere Bebauungsdichte
  - Geringe Bebauungsdichte

5KM 10KM

## HANDLUNGSFELDER

*Im WORKSHOP 3 wurde der Kooperationsraum einer zeichnerischen Diagnose unterzogen. An drei Karten zu den Handlungsfeldern wurde das räumliche Grundgerüst analysiert, diskutiert und durch die individuellen Fach- und Ortskenntnisse der Kooperationspartner ergänzt.*

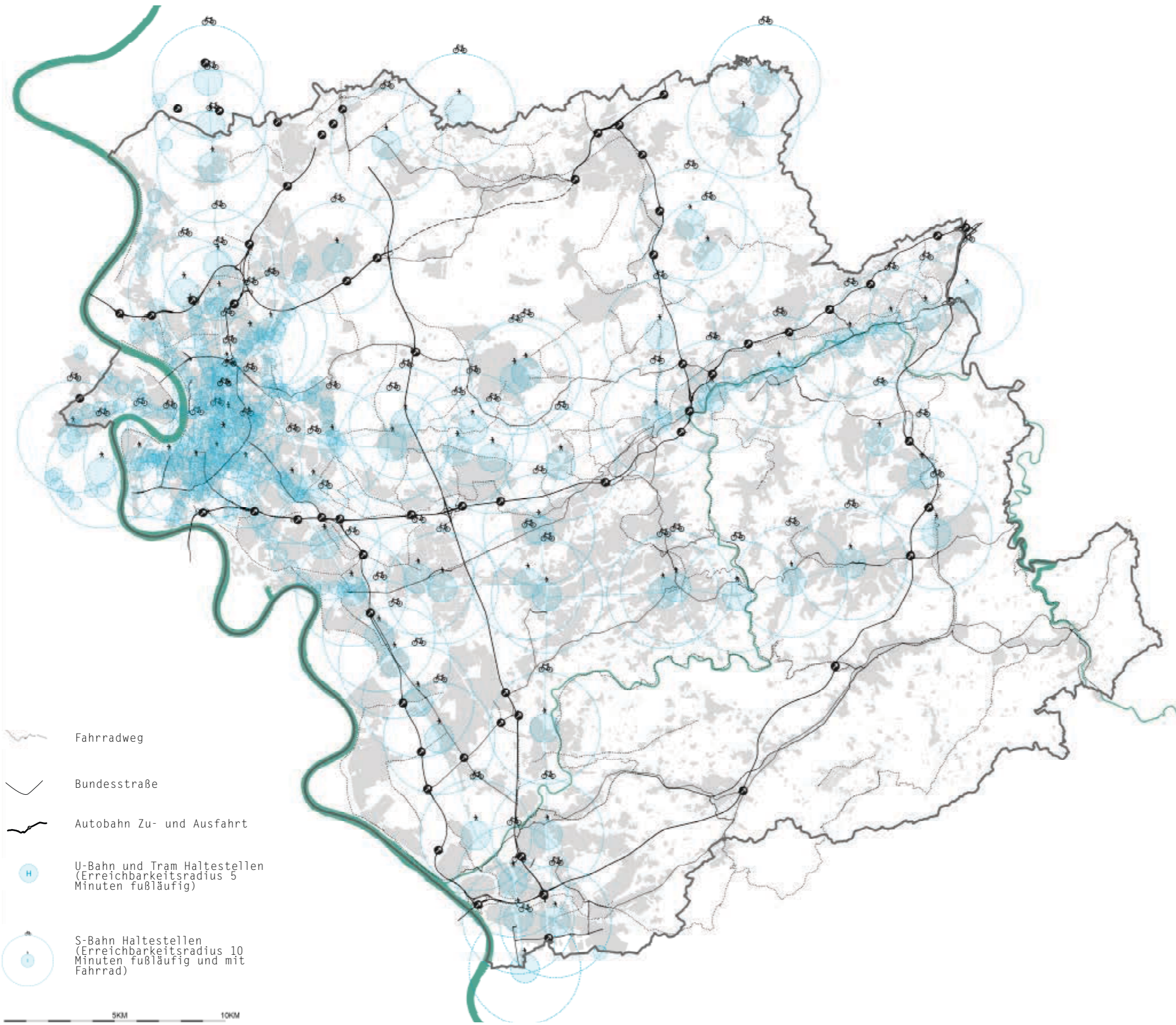


## WOHNEN

Die Mehrzahl der Bewohner des Kooperationsraumes lebt in fünf Großstädten. Es zeichnet sich sowohl entlang der Rheinschiene als auch im Bergischen topographiebedingt ein recht polyzentrisches Siedlungs- und Verdichtungsbild.

Daneben erkennt man zwei große landschaftlich geprägte Räume mit lose verteilten Siedlungskörpern – fast schon Enklaven – im nördlichen und süd-westlichen Bereich des Kooperationsraumes.



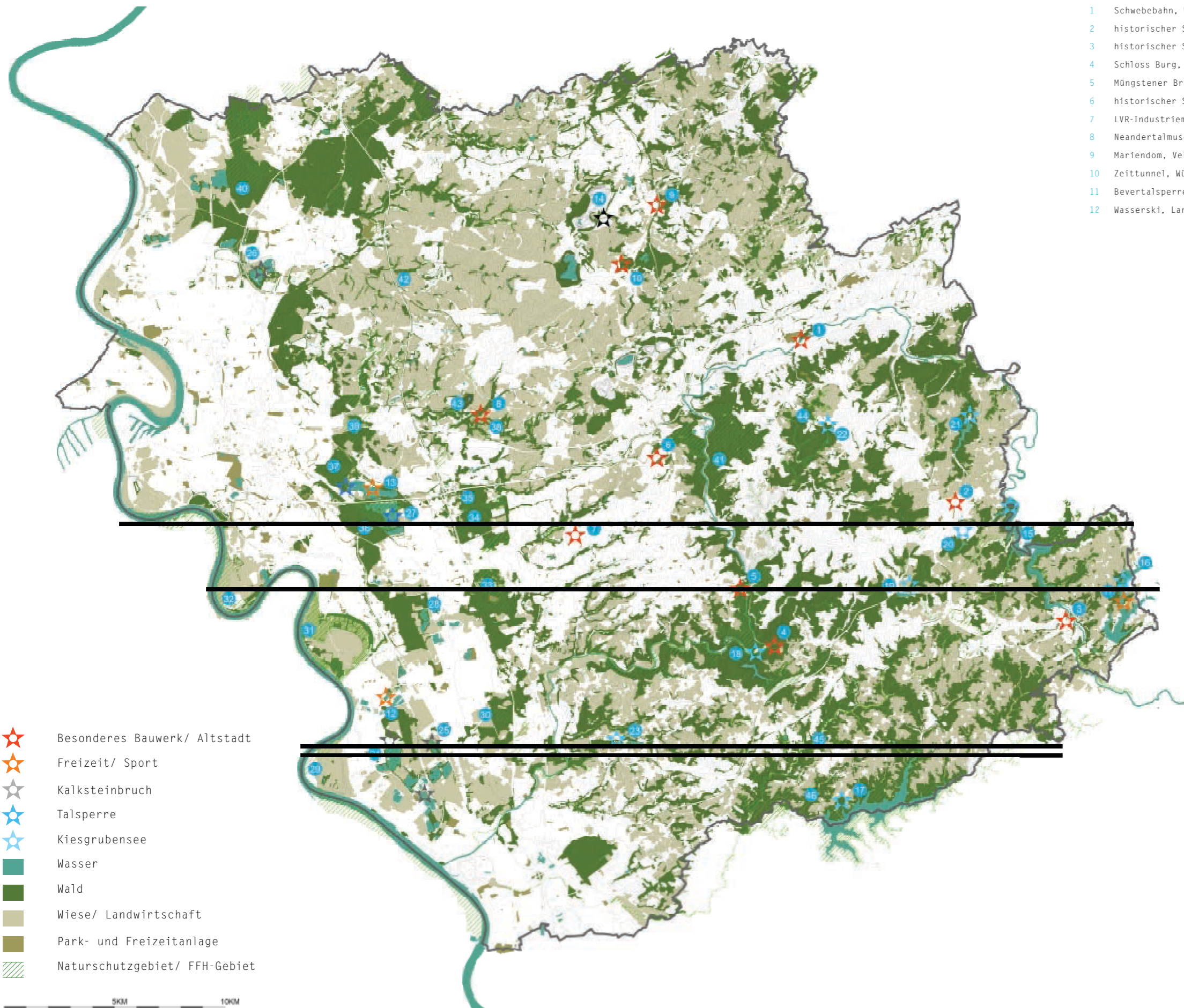


### MOBILITÄT

Im Schienenverkehr ist das Gebiet entlang der Rheinschiene und einiger weniger Ost-West-Korridore erschlossen. In vielen der kleineren oder „abgelegenen“ Gemeinden vermissen die Menschen hier den bestmöglichen Anschluss, sie sind auf Busse oder das eigene Auto angewiesen. Fast alle Kommunen sind gut an das Autobahnnetz angeschlossen, was dementsprechend häufig zu Überlastungen in der ganzen Region führt.

Im Bergischen Land existiert ein gut ausgebautes Netz an Radwanderwegen („Panoramarouten“). Im Bereich der Rheinschiene aber sind viele Rad-schnellwege und Velo-Routen noch in Planung und Bau. Auf den gesamten Raum betrachtet, dient der Großteil der Radwege überwiegend dem Freizeitverkehr.





- |    |  |    |                                |
|----|--|----|--------------------------------|
| 1  | Schwebebahn, Wuppertal                   | 13 | Elbsee/ Unterbacher See        |
| 2  | historischer Stadtkern, Remscheid-Lennep | 14 | Bochumer Bruch, Wülfrath       |
| 3  | historischer Stadtkern, Hückeswagen      | 15 | Wuppertalsperre                |
| 4  | Schloss Burg, Solingen                   | 16 | Bevertalsperre                 |
| 5  | Müngstener Brücke, Solingen              | 17 | Große Dhünntalsperre           |
| 6  | historischer Stadtkern, Gräfrath         | 18 | Sengbachtalsperre              |
| 7  | LVR-Industriemuseum, Solingen            | 19 | Eschbachtalsperre              |
| 8  | Neandertalmuseum, Neandertal/ Mettmann   | 20 | Panzertalsperre                |
| 9  | Mariendom, Velbert-Nevigis               | 21 | Herbringhauser Talsperre       |
| 10 | Zeittunnel, Wülfrath                     | 22 | Ronsdorfer Talsperre           |
| 11 | Bevertalsperre, Hückeswagen              | 23 | Halbachtalsperre               |
| 12 | Wasserski, Langenfeld                    | 24 | Monheimer Baggersee            |
|    |  | 25 | Altabgrabung Klingenberger     |
|    |  | 26 | Grüner See / Silbersee         |
|    |  | 27 | Elbsee                         |
|    |  | 28 | Oerkhaussee                    |
|    |  | 29 | Rheinufer Monheim              |
|    |  | 30 | Riedbachaue                    |
|    |  | 31 | Urdenbacher Kämpe und Altrhein |
|    |  | 32 | Himmelgeister Rheinbogen       |
|    |  | 33 | Ohligser Heide                 |
|    |  | 34 | Hildener Heide und Sandberg    |
|    |  | 35 | Hildener Stadtwald             |
|    |  | 36 | Dreiecksweiher                 |
|    |  | 37 | Eller Forst                    |
|    |  | 38 | Neanderthal                    |
|    |  | 39 | Düsse-laue bei Gündinghoven    |
|    |  | 40 | Überanger Mark                 |
|    |  | 41 | Wuppertal                      |
|    |  | 42 | Schwarzbachtal                 |
|    |  | 43 | Stinderbachtal                 |
|    |  | 44 | Gelpe-und Saalbachtal          |
|    |  | 45 | Eifgenbachtal                  |
|    |  | 46 | Dhünntal und Linnefetal        |



## FREIZEIT & ERHOLUNG

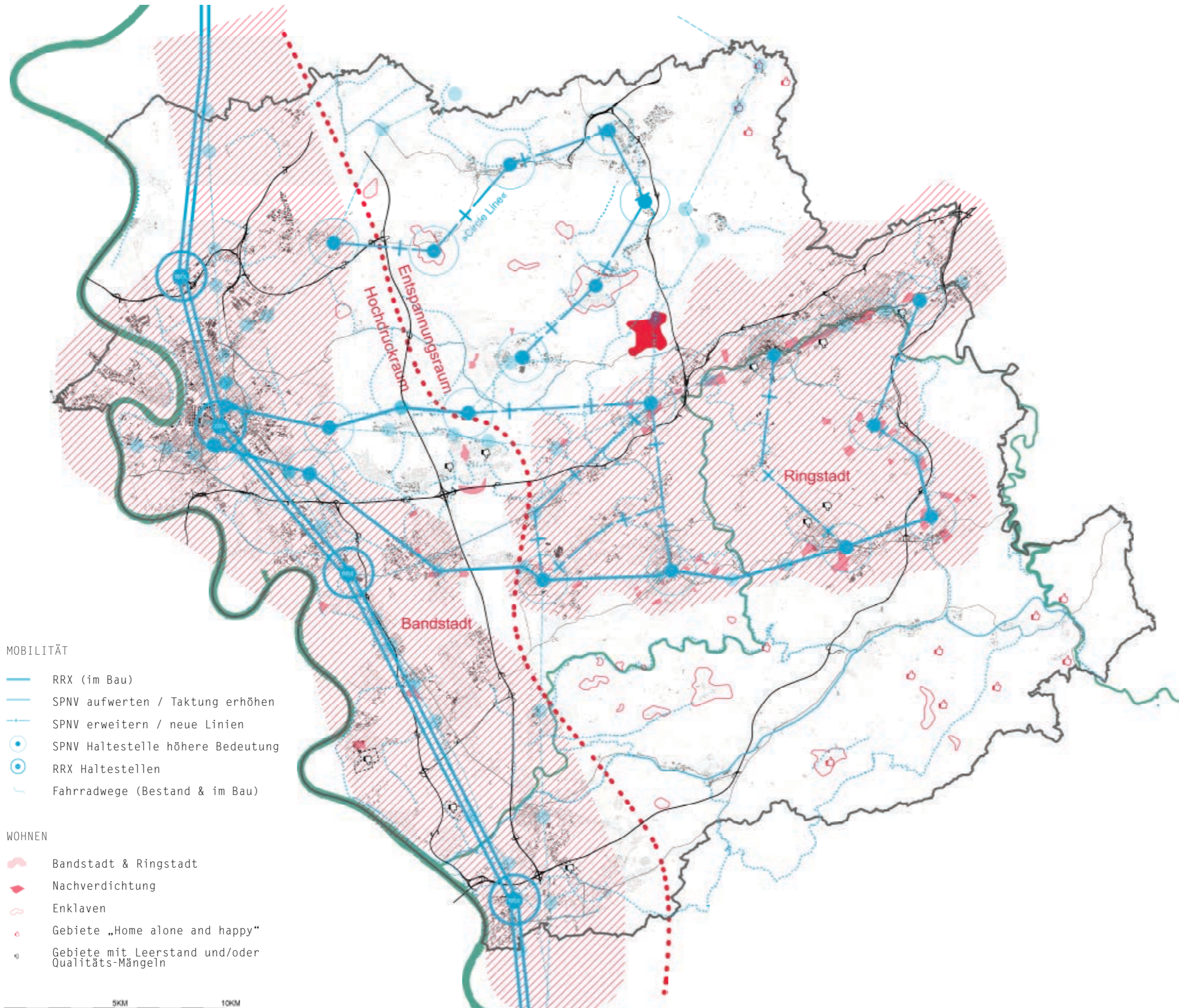
Markante zusammenhängende Grünräume, die für Freizeit und Erholung genutzt werden können, sind in der Region das Rheintal, der Kiesabbaustreifen entlang der Rheinschiene, langgestreckte Fluss- und Bachtäler sowie das Bergische Land mit seinen Talsperren und unterschiedlichsten Landschaftstypen.

Insbesondere das Potenzial an und um Wasserflächen gilt es weiter zu entwickeln und bekannt zu machen.





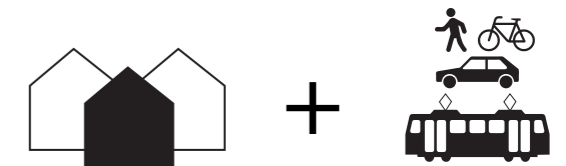




## SCHNITTSTELLEN

Im Sinne der integrativen Herangehensweise des Prozesses wurden die Handlungsfelder in drei Schnittstellen-Karten überlagert. So können regionale Qualitäten, Probleme, Flächenpotenziale, Mobilitätskonzepte und Grünraumverknüpfungen besser diskutiert und verortet werden.

Die gewählte Grafik und der Maßstab der Karten erlaubte es den Kooperationspartnern, frei von sektorialem Denken, politischer Abstimmung oder bestehenden Planungen und Restriktionen, nach neuen Wegen und Ideen zu suchen.

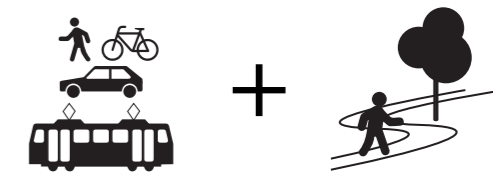
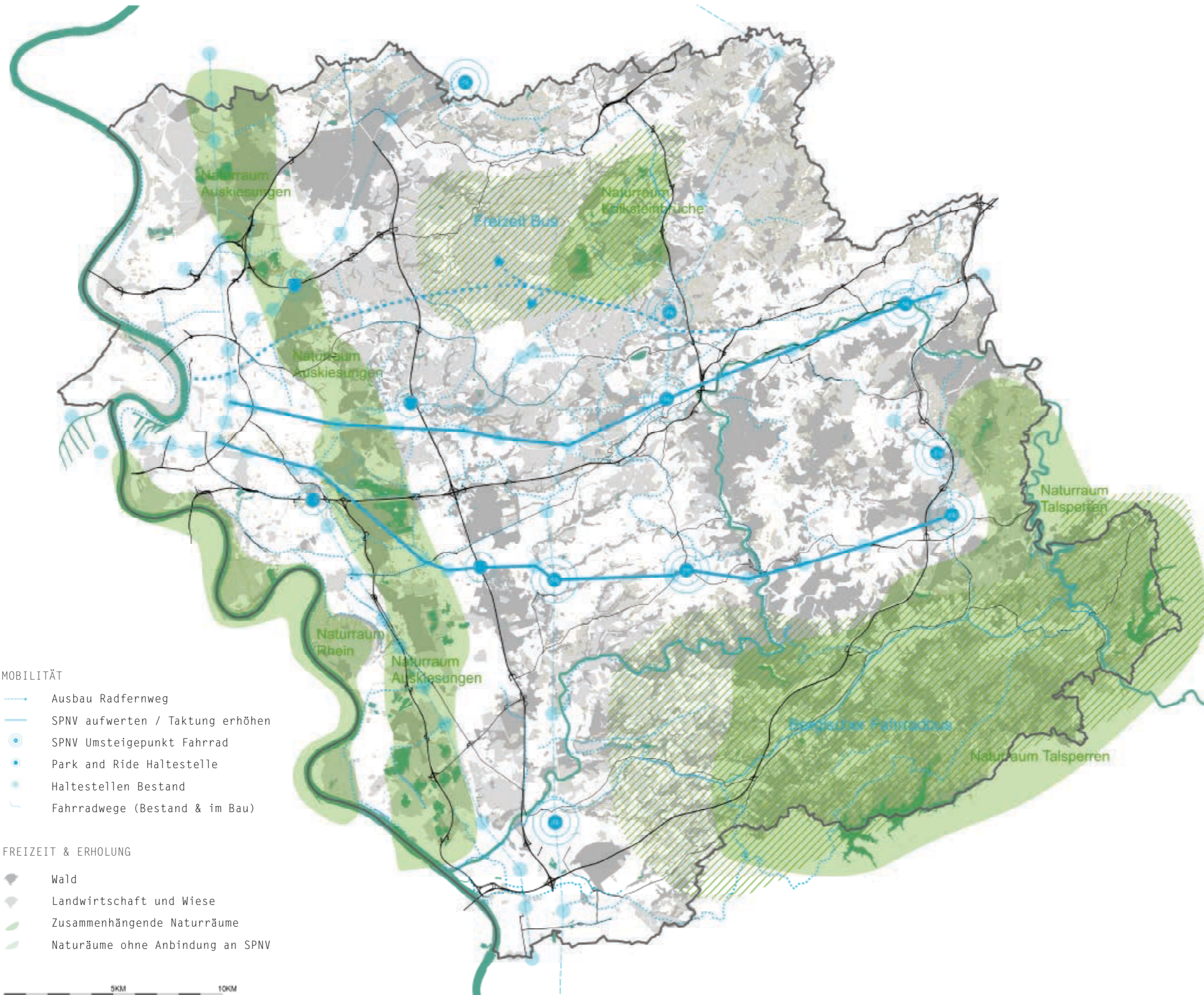


## WOHNEN + MOBILITÄT

Erkennbar ist eine auf Düsseldorf ausgerichtete „Finger-Struktur“ aus SPNV- und Wohn-Konzentration, die ausgebaut und qualifiziert werden könnte. Entlang der bestehenden SPNV-Linien wurden dafür potenzielle Wohnbauflächen, meist um wichtige Haltestellen und bestehende Zentren herum, markiert.

Der zentrische Düsseldorf-Fokus bestimmt generell den aktuellen Stand und die Diskussion. Alternative Entwicklungskonzepte sind aber auch denkbar und könnten differente Qualitäten hervorheben (z.B. »Ringstadt« und »Enklaven«). Denn eine deutliche, wenn auch unscharfe Grenze teilt die Region in einen Druckraum (höchste Nutzungskonzentration und Bebauungsdichte) und einen Entspannungsraum (Gebiete mit anderer Ausrichtung und Qualitäten bei Wohnen, z. B. „entlang der Wupper“, „in der Landschaft“, „im/nahe Grün“, „familienfreundlich“, etc.)





## MOBILITÄT + FREIZEIT & ERHOLUNG

Es bestehen zwei großräumige Freiraumgebiete, die nicht mit dem SPNV erreichbar sind. Es gibt bereits Projektideen, diese Freiräume mit Freizeit- und Fahrradbussen zu erschließen. Gleichzeitig fehlt es an „Freizeitkarten“, um den ÖPNV-Freizeitverkehr kostengünstiger und somit attraktiver machen zu können.

Zur besseren Erreichbarkeit der Freiräume wird eine erhöhte Taktung der Ost-West-Verbindungen angestrebt. Auch wurden SPNV-Haltestellen markiert, die als „Knoten“ von besonderer Bedeutung sein könnten: als Umsteigepunkte für den Radverkehr oder, in der Nähe von Autobahnen oder Landstraßen gelegen, geeignet zum Ausbau von P&R-Angeboten.



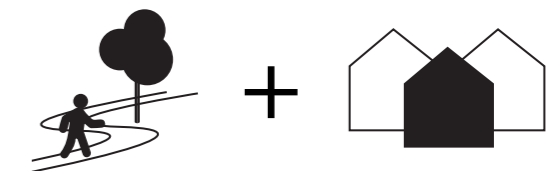


FREIZEIT & ERHOLUNG

- ☆ Sehenswürdigkeiten
- Wald
- Wiese/ Landwirtschaft
- Park- und Freizeitanlage
- Wasser
- ▨ Naturschutzgebiet/ FFH-Gebiet
- markante zusammenhängende Grünräume
- Wechsel der Topographie

WOHNEN

- Potenzialflächen für Siedlungserweiterung/ Nachverdichtung



FREIZEIT & ERHOLUNG + WOHNEN

Die Rheinschiene bietet hohe Qualitäten zur Freizeitnutzung am Wasser, an ehemaligen Auskiesungen und Grünräumen. Diese Freiräume sind allerdings durch hohe Nutzerfrequenzen oftmals bereits ausgelastet. Generell besteht der Wunsch, Freizeit- und Erholungsangebote besser zu bewerben und auszuschildern sowie die wohnortnahen Qualitäten besser bekannt und nutzbar zu machen.

Es finden sich entlang der Rheinschiene nur wenige potenzielle Flächen für neue Wohnbebauung, es geht also eher um Qualifizierung und eventuell um Nachverdichtung. Die Flusstäler und Talsperren im Bergischen, unterschiedlichste Kulturlandschaften sowie diverse Bachläufe in der Region bieten noch großes Ausarbeitungspotenzial hinsichtlich „Wohnen+Freizeit am Wasser“.





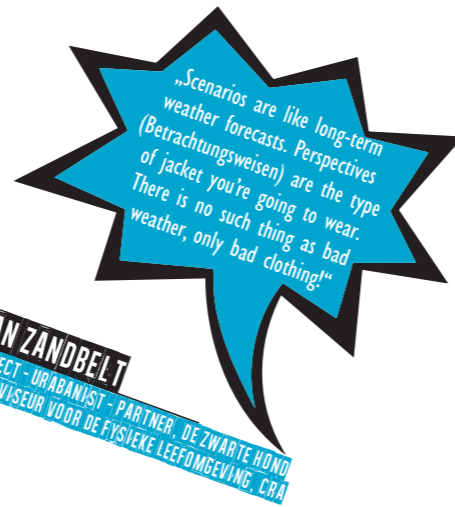


# 6 BETRACHTUNGSWEISEN UND SZENARIEN

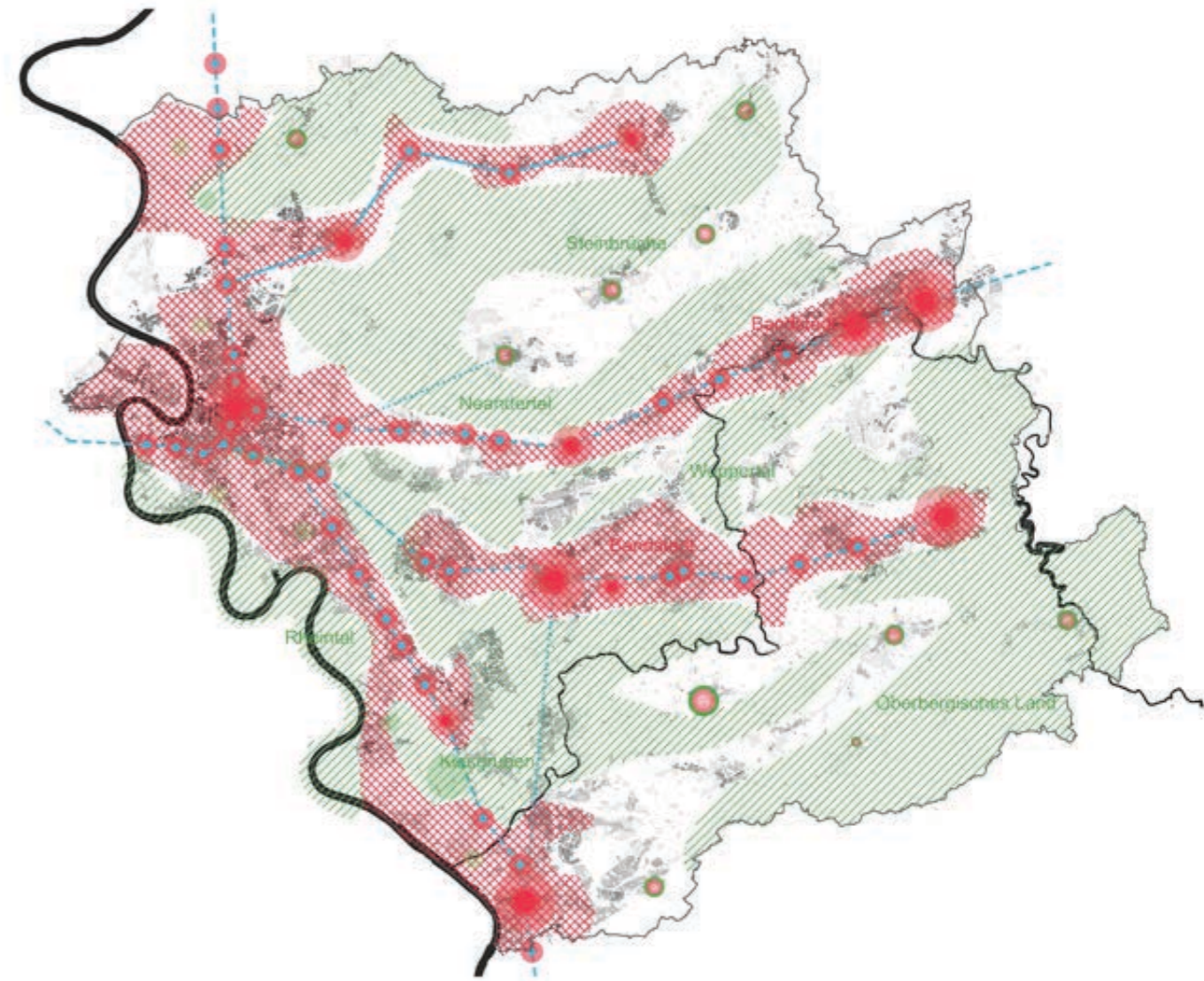
## BETRACHTUNGSWEISEN

WORKSHOP 4 untersuchte Betrachtungsweisen und Szenarien. Ein zentraler Part eines Zukunftskonzepts ist eine gemeinsame Lesart des Raumes. Wie ist das jeweilige Selbstverständnis der Städte im regionalen Gefüge? Wie funktioniert der Raum und wie soll er sich zukünftig ordnen?

Divergente räumliche Betrachtungsweisen sind ein Hilfsmittel, um die Form – Verbundenheit oder Isolation, Verknüpfung oder Eigenständigkeit, Abgrenzungen und Umfassungen – von Siedlungskörpern und Agglomerationen zu verstehen. Sie beschreiben und überspitzen Varianten, ohne Präferenzen oder Ziele vorzugeben. An ihnen können also unterschiedliche Visionen, wie sich der Kooperationsraum zukünftig entwickeln könnte, parallel diskutiert und verglichen werden.



Matrix Betrachtungsweisen / Regeler



### A \_ OFFENE HAND

Es entwickeln sich Bandstädte entlang der Hauptverkehrsachsen des SPNV. Die Mobilitätsachse entlang der Rheinschiene wird gestärkt, daneben konzentriert sich die Erschließung in Ost-West-Korridoren. Ratingen, Heiligenhaus und Velbert werden mit einer neuen Linie angebunden.

Innerhalb dieser Korridore werden die Siedlungsräume differenziert nachverdichtet, urbane Kerne

an den Mobilitätsknoten wechseln sich ab mit suburbanem Wohnen.

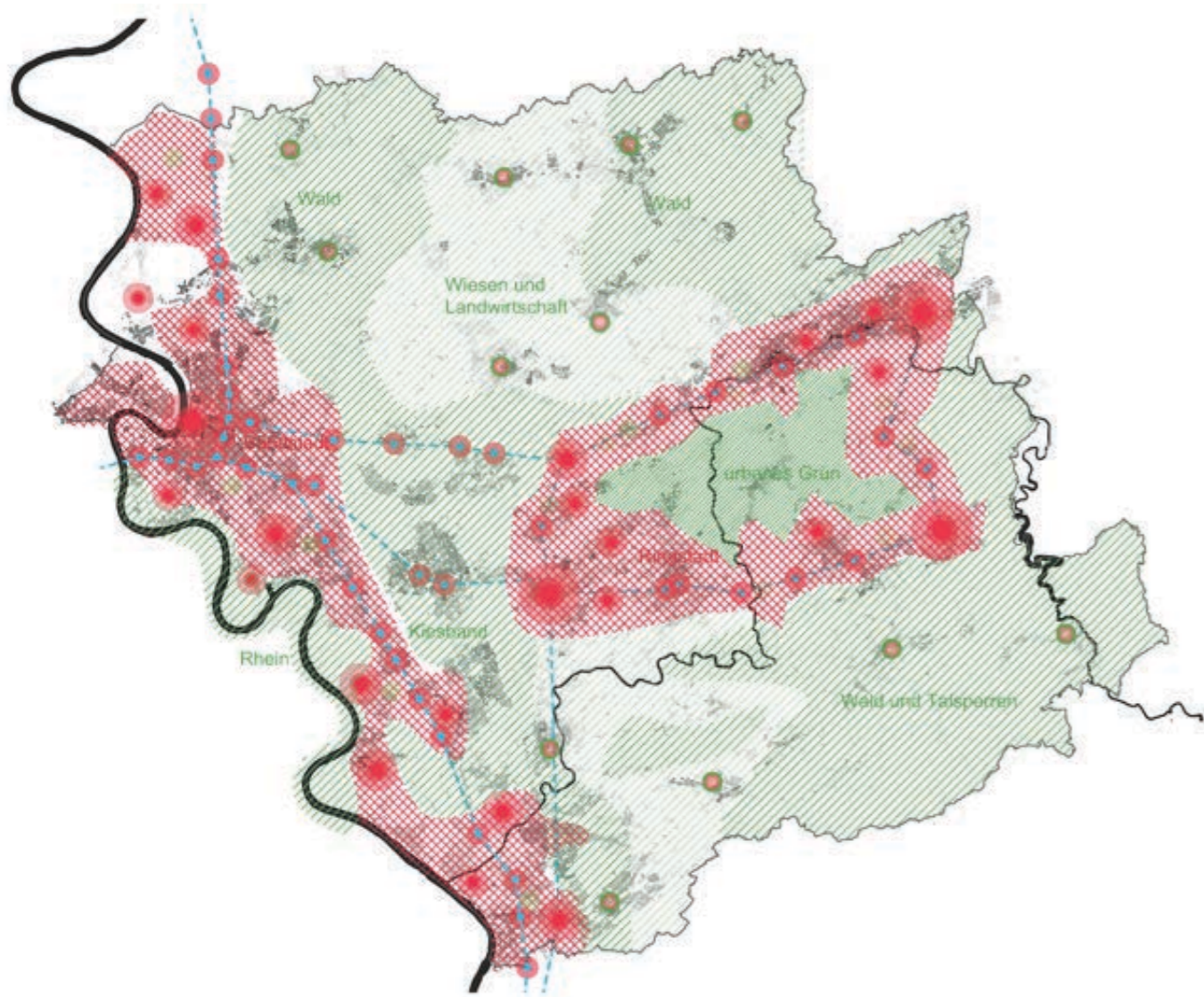
Die markanten Kulturlandschaftsräume des Rheintals sowie die Mittelterrasse mit dem Kiesabbau und dessen Folgelandschaften bilden ein grünes Rückgrat. Von diesem aus entwickeln sich „grüne Finger“ entlang der Bachtäler bis in das Bergische Land und verweben sich mit den urbanen Bändern.



### Legende Karten Betrachtungsweisen

- Nachverdichtungspunkte in bestehenden urbanen Zonen
- Nachverdichtung an bestehenden Knotenpunkten
- Urbane Kernzone
- Naherholungsräume
- Weiträumige Naturräume unter Naturschutz
- SPNV Neu
- SPNV Bestand
- Parks
- Suburbane Wachstumszonen
- Autarke Siedlungskörper





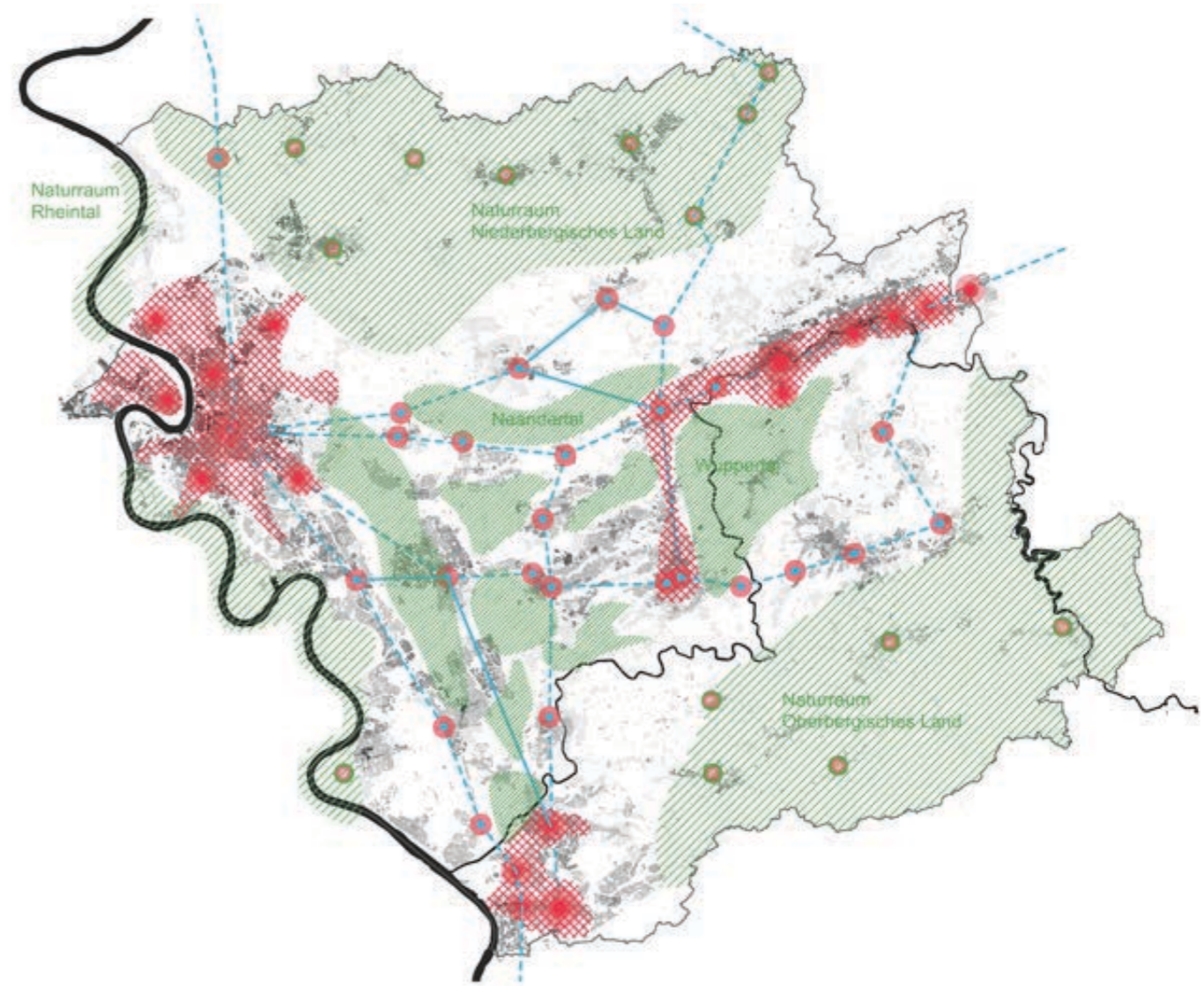
## B \_ BAND UND RING

Die Rheinschiene und das Bergische Städtedreieck agglomerieren zu zwei Metropolen – der *Bandstadt* und der *Ringstadt*. Außerhalb dieser wachsen die bestehenden Orte kaum, sie funktionieren als autarke Enklaven, die geschlossene Systeme im Grünen bilden.

In der *Bandstadt* entstehen Mobilitätsachsen unterschiedlicher Funktion und Geschwindigkeiten in

Nord-Süd-Richtung, in der *Ringstadt* bildet sich ein Ringsystem.

Die *Ringstadt* umschließt den „Central Park“ als gut ausgebautes Naherholungsgebiet. Die verbleibenden großen zusammenhängenden Grünräume erhalten Schutzgebietsstatus, dienen aber auch als Orte für eine verträgliche Freizeit- und Erholungsnutzung.



## C \_ DIE NETZSTADT

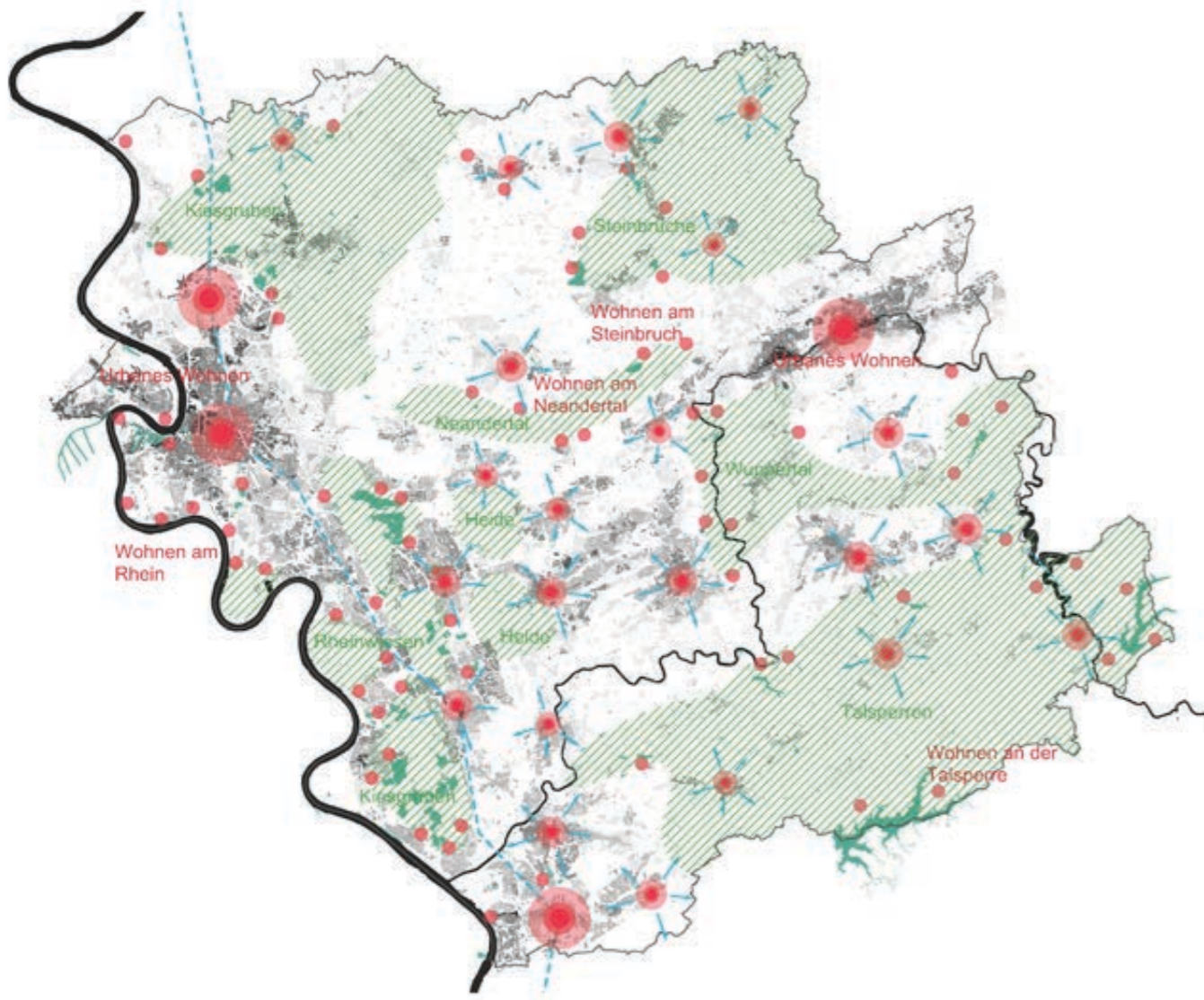
Der Kooperationsraum versteht sich als Netzwerk mit drei regionalen Zentren. Innerhalb dieses Netzes werden urbane Kernzonen um die SPNV-Knotenpunkte verdichtet. Die *Netzstadt* ist ein ungerichtetes System, deren Teile sich paritätisch entwickeln. Sie kann dadurch besonders schnell und stabil auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren.

Die Netzstruktur wird für alle Mobilitätsformen flächendeckend ausgebaut, ÖPNV und Fahrradverkehr werden aber bevorzugt.

Außerhalb des Netzes funktionieren Siedlungen nur in Harmonie mit dem Naturschutz und sind hinsichtlich Wachstum und Mobilität eingeschränkt.

Grüne Flächen innerhalb des Netzes werden zu Naherholungsräumen ausgebaut. Sie dienen der Klimaregulierung und zur regionalen Erzeugung von Lebensmitteln. An den Rändern entstehen drei zusammenhängende, großräumige Naturräume, die vor allem dem Naturschutz dienen.



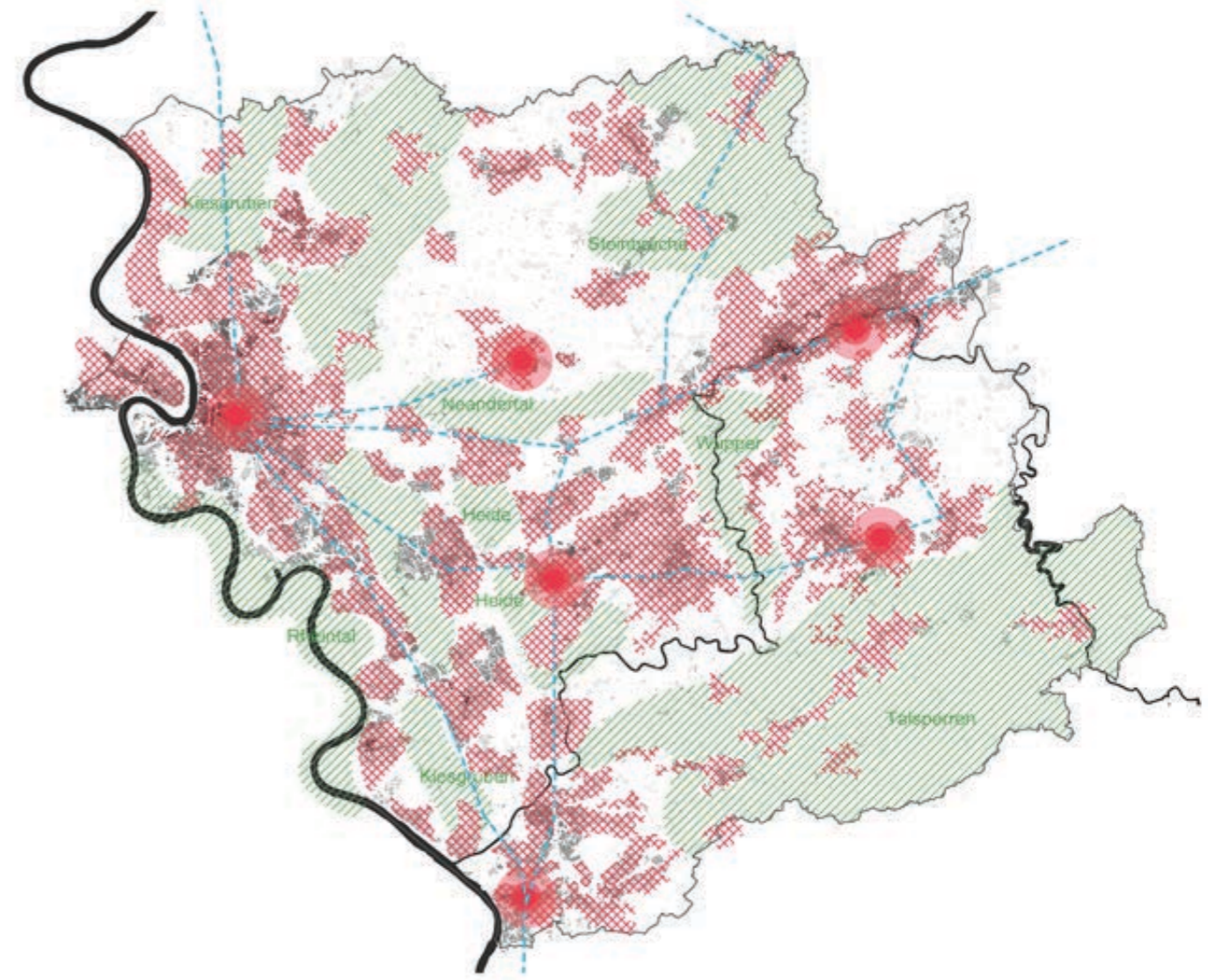


## D \_ SCHÖNER WOHNEN

Nachhaltige Mobilitätsformen und eine kleinteilig regionalisierte Lebens- und Arbeitsweise verändern den Alltag der Bevölkerung. Nicht mehr die Anbindung steht im Vordergrund, sondern die besonderen Qualitäten des jeweiligen Wohnortes. Wohnungssuchende entscheiden entsprechend ihres *Lifestyles*, ob urbanes Wohnen mitten in der Stadt mit direktem Kulturangebot oder hochwertiges,

suburbanes und familienfreundliches Wohnen an den Rändern der Landschaftsräume gewünscht wird.

Die Diversität und Einzigartigkeit der Landschaftsräume gehören zur Identität jeder Siedlung. Sie definieren Standort, Qualität, Zielgruppe und Wohnform und dienen darüber hinaus als Klimazellen.



## E \_ ALLES KANN...

Die bestehenden Siedlungen entwickeln sich weitestgehend unabhängig voneinander. Jede Stadt bleibt als autarkes Gebilde mit der Identität ihrer traditionellen Stadtkerne bestehen.

Das ÖPNV-Netz wird regionalisiert und funktioniert kleinmaßstäblicher, der Individualverkehr

übernimmt den Hauptanteil des Berufs- und Freizeitverkehrs.

Die Grünräume werden miteinander verwoben und stellen als *Grüne Infrastruktur* die Grundlage für eine weiche Mobilität sowie jedweder Art des Angebots für Freizeit und Erholung dar.







## SZENARIEN

Um die Flexibilität und Resilienz der jeweiligen räumlichen Betrachtungsweise auf gesellschaftliche Veränderungen und zukünftige Entwicklungen prüfen zu können, werden vier Szenarien untersucht. Diese beschreiben vier denkbare zukünftige Entwicklungen, die das Leben auf der Erde, in der Region, in jeder Stadt und dementsprechend die räumliche Ausbildung beeinflussen würden. Anhand jeweils zwei konträrer Positionen können so das Reaktionsvermögen und die Eignung der einzelnen Betrachtungsweisen geprüft werden.

### I ENERGIE UND MOBILITÄT

#### ENERGIEKNAPPHEIT

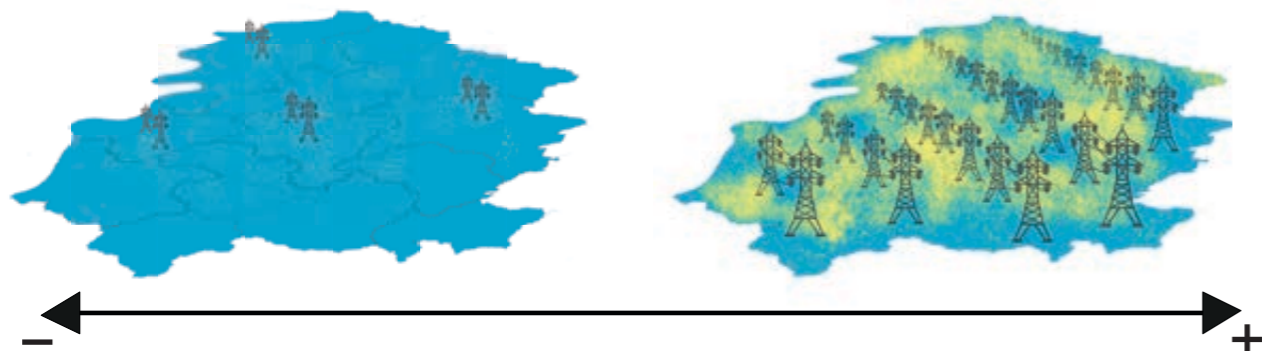
Energie ist knapp verfügbar und sehr teuer. Mobilität funktioniert nur noch nachhaltig über ÖPNV, Fahrrad und E-Mobilität.

Wo wohnen die Menschen? Welche Orte existieren weiter, welche nicht? Welchen Einfluss hat ein Leben mit verschwindendem motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf die gesamte Mobilitätsinfrastruktur? Welche Freizeit- und Erholungsräume sind noch erreichbar?

#### ENERGIEÜBERFLUSS

Energie steht dank neuer Methoden kostengünstig, *on-demand* und überall im Überfluss zur Verfügung. MIV und ÖPNV sind günstig. Die Reichweite und Mobilität der Menschen im täglichen Leben wächst.

Wo und wie wollen die Menschen zukünftig wohnen? Wie verändert sich das Reiseverhalten? Wie kann die Infrastruktur eine erstarkende Mobilität bedienen? Oder die Versorgungsstruktur? Wie weit fahren die Menschen in ihrer Freizeit?



### II BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

#### BEVÖLKERUNGSSCHRUMPfung

Die Bevölkerung der Region schrumpft aufgrund des nicht ausgeglichenen demografischen Wandels um 25 %.

Welche Orte existieren noch, welche lösen sich auf? Was wählen die Menschen bei Wohnungsüberangebot? Welche Infrastruktur wird noch benötigt? Welche lässt sich nicht mehr halten? Welchen Einfluss hat dies auf die Nutzung, Qualität und Instandhaltung von Grünräumen?

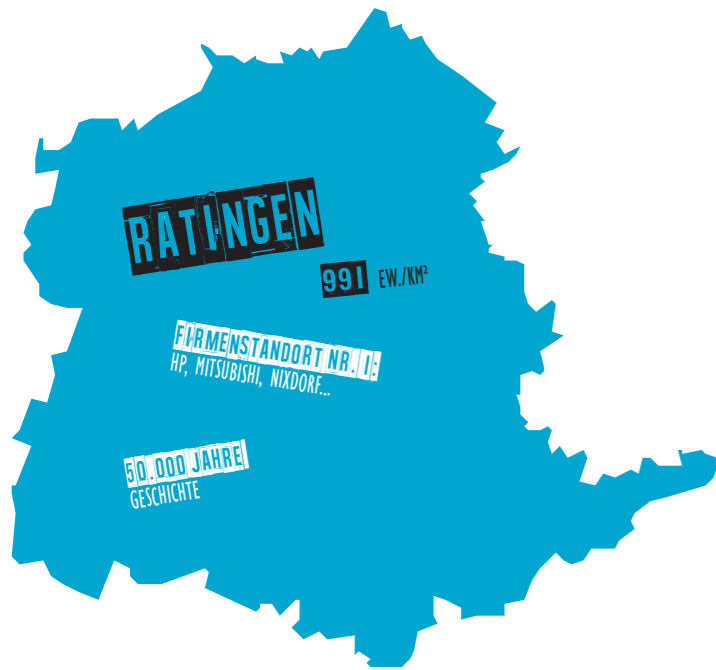
#### BEVÖLKERUNGSWACHSTUM

Die Bevölkerung der Region wächst aufgrund von massivem Zuzug von außen um 25 %.

Wie verteilt sich der Bevölkerungszuwachs? Welche Städte wachsen besonders? Welche Mobilitätsformen können das noch bedienen? Wie verändert sich das Reiseverhalten bei dieser Dichte? Welche Qualitäten kann der vorhandene Grünraum für so viele Nutzer?







### III ORTE DER ARBEIT UND PRODUKTION

#### DEZENTRALISIERUNG

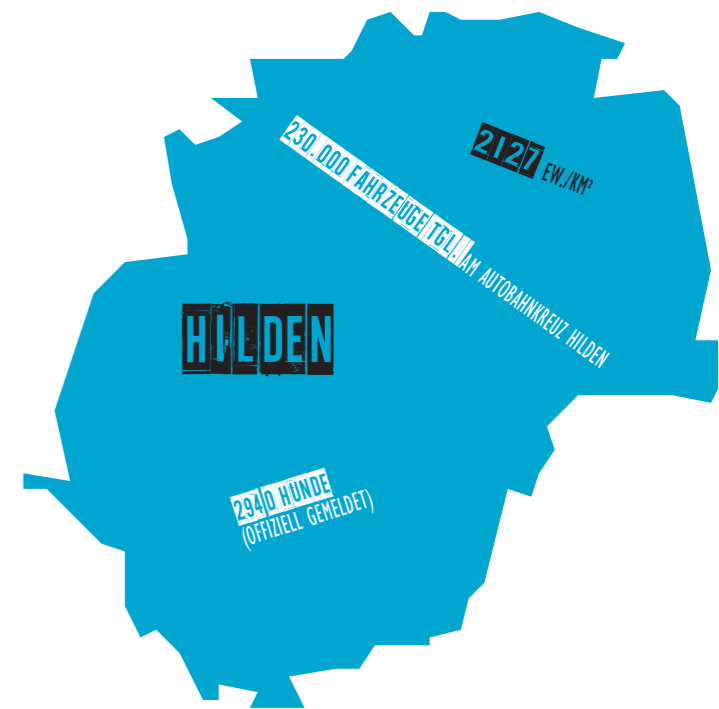
Wegen der Digitalisierung der Arbeitswelt sind Arbeitnehmer flexibler, der Zwang zur Anwesenheit am Arbeitsplatz etc. nimmt ab. Produktions- und Handelsketten funktionieren auf lokalem Maßstab, Produktionsstätten werden kleiner und flexibler. Sie produzieren immissionsfrei und vermischen sich mit Wohnstandorten.

Welche Nutzungs- und Wohndichte werden benötigt? Wie verbinden sich Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen auf dem gleichen Raum? Welche Infrastruktur wird noch gebraucht?

#### GLOBALISIERUNG UND ZENTRALISIERUNG

Eine fortschreitende Globalisierung bei zunehmender Spezialisierung bedeutet, dass Produktionsstätten zentralisiert, größer und mono-funktionaler werden. Das erfordert enorme logistische Anstrengungen und Infrastruktur. Weite Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort sind alltäglich.

Wie verändert sich die Siedlungsagglomeration? Wie nah bei der Arbeit zu wohnen können und wollen wir uns leisten? Welche Qualitäten bekommt man jeweils? Wie müssen die Mobilitätsstrukturen angepasst werden?



### IV KLIMA - NATUR - LEBENSMITTEL

#### KLIMAZIEL +2°C VERFEHLT

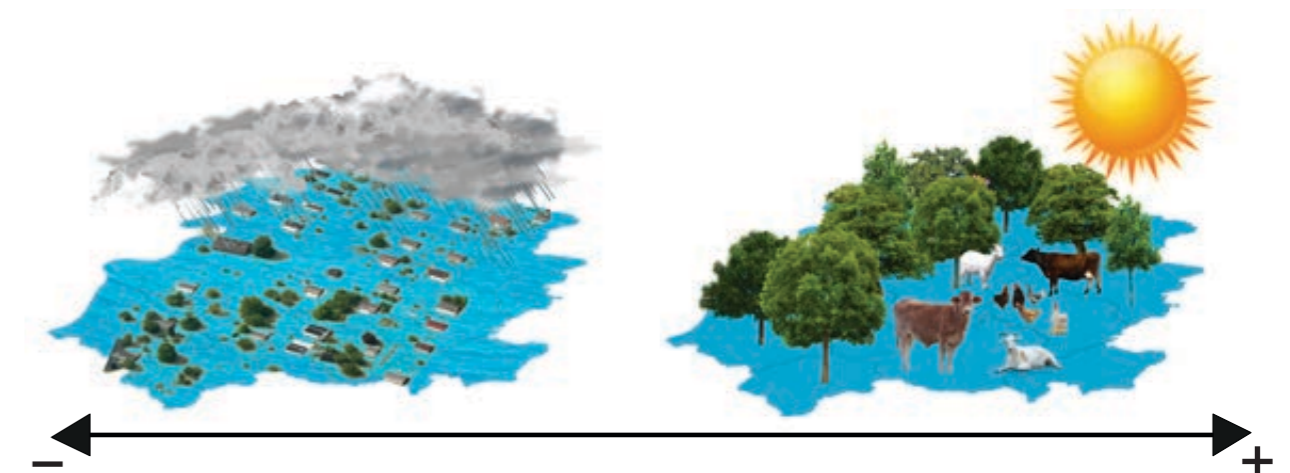
Es treten anhaltende Dürreperioden auf, immer wieder kommt es zu Waldbränden. Der mitteleuropäische Mischwald stirbt. Gleichzeitig treten mehrfach im Jahr Starkregenereignisse und Fluten auf. Die globale Lebensmittelproduktion kollabiert und muss saisonalisiert und regionalisiert werden.

Welche Siedlungsstrukturen und Lebensweisen sind noch haltbar? Müssen Infrastruktur und Mobilität flexibler werden? Wie verhandeln wir die Konkurrenz zwischen Erholungsräumen, Schutzgebieten und Landwirtschaft? Welche Funktionen können die städtischen Grünräume übernehmen?

#### KLIMAZIEL +2°C EINGEHALTEN

Das Weltklima hat sich stabilisiert. Da CO<sup>2</sup>-neutrale Energie eingesetzt wird, werden Menschen wieder mobiler und Produkte werden über immer größere Distanzen transportiert. Die kleinmaßstäbliche bäuerliche Land- und Forstwirtschaft verschwindet. Nachverdichtung kann verstärkt stattfinden, ohne dass Hitzeinseln entstehen.

Wie können wir anders bauen, wenn das Klima sich stabilisiert hat? Kann der Individualverkehr wieder eine größere Rolle übernehmen? Welche Funktionen und Nutzungen ersetzen die verschwundene Land- und Forstwirtschaft?









# 7 PROJEKTE FINDEN

## PROJEKTE ENTSTEHEN SELTEN GRADLINIG

Im abschließenden WORKSHOP 5 identifizierten und gestalteten die Kooperationspartner Projektideen. Dabei konnte es sich um bestehende Projekte oder um völlig neue Ideen handeln, konkret räumlich bezogen oder prozessual. Der Anspruch an alle Projektideen, sich vom sektoralen Denken und Planen zu lösen und wieder mit den Schnittstellen und Betrachtungsweisen arbeiten, blieb. Darüber hinaus halfen gezielte Fragen zum Maßstab, zur Laufzeit, zu notwendigen Akteuren und externen Partnern, möglichst umfassend zu formulieren.

Die Projektideen wurden in kleinen Gruppen entworfen und dann als Pecha-Kucha vor großer Runde vorgestellt, dokumentiert und diskutiert. Die „auffächernde“ Arbeitsweise der ersten Workshops ermöglichte bereits einen fundierten und vielschichtigen Austausch über Wünsche und Ziele der Kooperationspartner, und die Ergebnisse werden hier erstmalig, wie bei einem Kristallisationsprozess, konkret sichtbar. Die Schaffung eines möglichst großen „Projekt pools“ (einer Sammlung potenzieller Projekte) muss als kreativer Prozess organisiert werden. Es geht darum, ausgehend von den vorhandenen Stärken innerhalb des räumlichen und ökonomischen Kontextes, eine Strategie zu entwickeln, die sich in konkrete Maßnahmen umsetzen lässt.

Die Formulierung von Pilotprojekten ist eine der drei Säulen des Zukunftskonzepts. Hierfür werden in Kapitel 9 die nächsten Schritte skizziert.

## PROJEKTTYPEN

Das Spektrum der Projektideen zeigt gut die enorme Bandbreite der Herausforderungen und Ansatzmöglichkeiten: von Klassikern (multimodaler ÖPNV-Ausbau, neue Velo-Routen für den Alltags- und Freizeitverkehr, dazu passende Apps und Tourismus-Programme) über regionale Marketingkampagnen und Austauschplattformen („Gemeinsame Wohnraumbörse“, „Kunst-Region“,

„Rheinisch-Bergische Bauausstellung“) bis hin zu Machbarkeitsstudien, Verknüpfung von „Leuchtturm-Projekten“, „Wohnen am Wasser“ und Ideen für Formen der Zusammenarbeit.

Die vorgestellten Projektideen gruppieren sich nach folgenden Schwerpunkten:



### STUDIEN & WETTBEWERBE



### WASSER & WOHNEN



### ÖPNV & VELO-ROUTEN



### TOURISMUS & REGIO-MARKETING





# WOHIN FÜHRT DAS ZUKUNFTSKONZEPT?

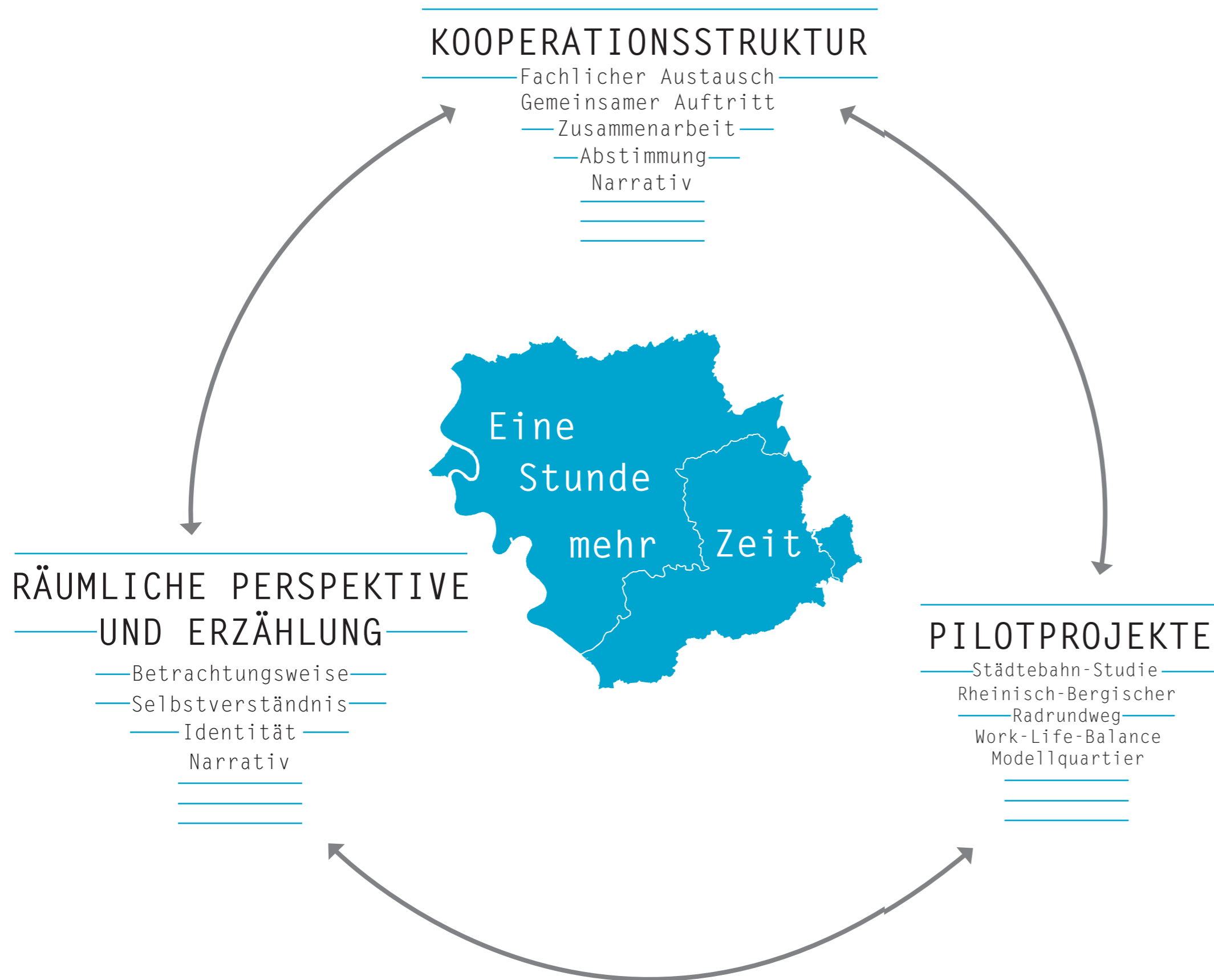
Die Entwicklung und der Erfolg einer Region im Wettbewerb mit anderen Standorten, Städten und Verbänden hängen von einer plausiblen Erzählung ab. Diese stützt sich auf die Wahrnehmung des Lebensraumes und seiner Identität durch die Bewohner. Die Erzählung muss sowohl nach außen werdend als auch nach innen motivierend wirken.

Hier setzt das Zukunftskonzept mit einer nachfrage- und qualitätsausgerichteten Entwicklung des ÖPNV, Radverkehrs und hochwertigem, gut angebundenem Wohnen und Arbeiten an.

Die Grundfragen bei der Entwicklung und Priorisierung von zukünftigen Planungen lauten: Welche Orte und Konzepte verbessern die work-live-balance? Wo und wie können Bedarfe in hoher Qualität ortsnahe angeboten werden oder auf attraktive Weise erreichbar sein?

**WIR WOLLEN EINEN KOOPERATIONSRaum ENTWICKELN,  
DER ALLEN BEWOHNERN JEDEN TAG EINE STUNDE  
BESONDERER LEBENSQUALITÄT EXTRA ERMÖGLICHT.**





## DAS ZUKUNFTSKONZEPT: ZWISCHEN RHEIN UND WUPPER

Das Zukunftskonzept steht auf drei Säulen.

Die *Kooperationsstrukturen* sind die Zusammenschlüsse und Formen in denen die Partner arbeiten.

Die *Räumliche Perspektive und Erzählung* bilden das Rückgrat der gemeinsamen Identität und des Selbstverständnisses.

Die *Pilot-Projekte* sind Katalysatoren, um die Zielsetzungen und Kooperationen zu testen und Grundlagen für zukünftige Planungen festzulegen.

Die Säulen des *Zukunftskonzeptes* funktionieren nur gleichzeitig und in Wechselwirkung miteinander. Es braucht alle drei um eine stabile Konstruktion für die Zukunft zu bauen.







# 8 RÄUMLICHE PERSPEKTIVE UND ERZÄHLUNG



„Es braucht kommunale oder regionale Ideen, um dann darüber nachzudenken, mit welcher Strategie und welchen Maßnahmen diese auch langfristig umzusetzen sind.“

**MICHAEL ZYWECK**  
LEITUNG DER KOORDINIERUNGSGRUPPE RHEIN RUHR DES ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT DES MBWSV. TRÄGER: VRR

## ARBEITSTHESE DIE ERZÄHLUNG

Die Erzählung setzt bei den konkreten täglichen Erfahrungen der Bürger an: schwierige Wohnungssuche, Pendeln zur Arbeit, Stau, Abhängigkeit von unattraktiven Verkehrsmitteln, aufwendige Erreichbarkeit der Freizeitaktivitäten etc. Diese Themen sind aus dem Leben der Menschen in Metropolräumen nicht wegzudenken.

Ziel des Zukunftskonzepts kann aber nicht der unrealistische, übergreifende Ausbau sämtlicher Infrastrukturen sein, sondern vielmehr eine Strategie, die den Bürgern Wahlmöglichkeiten eröffnet. Die Wahl eines alternativen, reizvollen Verkehrsmittels, die Wahl zwischen unterschiedlichen, bedarfsgerechten Wohnkonzepten, die Verfügbarkeit facettenreicher Freizeitangebote in akzeptablen Distanzen und die Wahl zwischen lokaler Versorgung und dem Supermarkt an der Landstraße.

Der Kooperationsraum soll seinen Bürgern qualitativ unterschiedliche Angebote bieten und auch den Weg zu diesen als wesentlichen Qualitätsaspekt sehen: durch schnelle Verkehrsmittel, attraktive Fahrradroutes, Angebote in Laufreichweite und Nutzungsmischungen. Wenn es gelingt, jedem Bürger dadurch pro Tag 1 Stunde mehr „Qualitäts-Zeit“ zu ermöglichen, sind dies 2.000.000 Stunden pro Tag – ein ehrgeiziges Ziel!

Antworten auf die großen globalen Herausforderungen werden bereits auf anderen Ebenen und in anderen Zusammenschlüssen verhandelt. Die Fokussierung auf Qualitäts-Zeit und *work-live-balance* bietet »Zwischen Rhein und Wupper« einen Ansatz, die gemeinsame Zukunft und den interkommunalen Interessenaustausch mit Blick auf die Gewinnung von Lebensqualität für alle Bürger zu gestalten.

## WARUM EINE RÄUMLICHE PERSPEKTIVE?

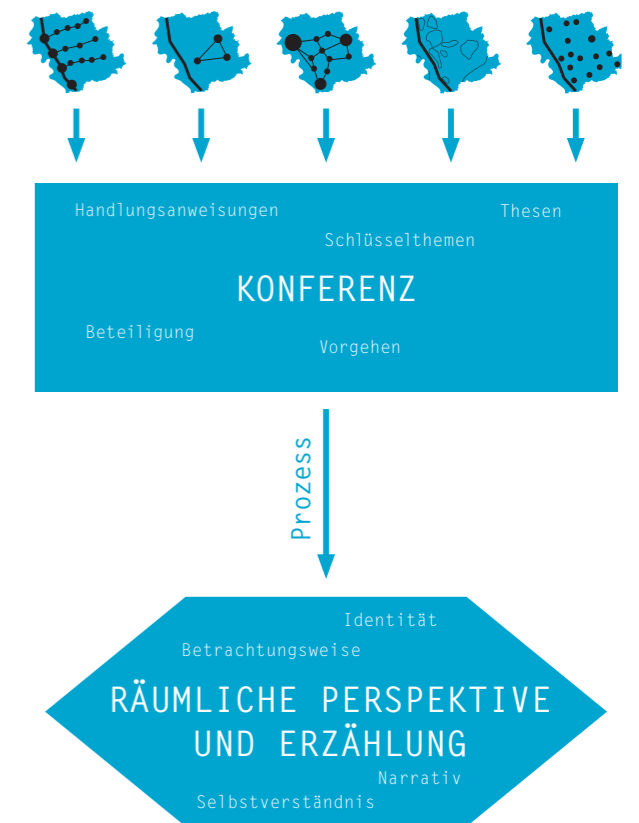
Eine räumliche Perspektive dient dazu, die Region als metabolisches Funktionsgebilde zu ergründen und zu schärfen, um so die Zusammenhänge der einzelnen Gemeinden und ihre gegenseitigen Abhängigkeiten zu erkennen und positiv auszuarbeiten. An einer *Räumlichen Perspektive* können sich zukünftige Planwerke orientieren und aufeinander abgestimmt werden. Projektideen und Konzepte für die zukünftige Zusammenarbeit können auf ihre Auswirkungen, Zielsetzungen und Wirksamkeit überprüft und entsprechend priorisiert werden. Auch bereits in Planung befindliche Infrastruktur-Projekte können neu bewertet und die Auswirkungen auf den gesamten Kooperationsraum untersucht werden.

## DIE FÜNF BETRACHTUNGSWEISEN: EINE ERSTE AUSWERTUNG

Jede der fünf *Betrachtungsweisen* zeigte in WORKSHOP 4 unterschiedliche Stärken und Schwächen:

»OFFENE HAND« und »NETZSTADT« zeigten sich besonders flexibel und könnten auf das Eintreten aller acht Zukunftsszenarien gut reagieren und fortbestehen. Die »OFFENE HAND« wurde besonders stark bei Energieknappheit und Bevölkerungsrückgang eingeschätzt. Die »NETZSTADT« könnte sich sowohl bei Bevölkerungsrückgang als auch -wachstum robust entwickeln und eine Dezentralisierung/Regionalisierung von zentralen Funktionen und der Produktion gut bewerkstelligen.

»BAND UND RING«: Durch die Formulierung von zwei Stadttagglomerationen verstärkt sich der Eindruck eines zentralistischen Raumes, der die Ideale des Kooperationsraumes nicht unterstützt. Die Betrachtungsweise wurde aufgrund der strikten Zuordnungen für dichte Siedlungsflächen und Freiräume bei den meisten Szenarien als eher



unflexibel eingeschätzt, kann sie, durch die kurzen Wege in den Ballungsräumen, gut auf beide Varianten beim Szenario »Orte der Arbeit und Produktion« reagieren.

»SCHÖNER WOHNEN« wurde ebenfalls als wenig flexibles Modell bewertet, da es stark von bezahlbaren technologischen Lösungen der Energie- und Verkehrsprobleme abhängt. Positiv bewertet wurde die Betrachtungsweise aber hinsichtlich einer möglichen Dezentralisierung der Produktion in Verbindung mit einer abnehmenden Mobilität bzw. eines Energieüberflusses.

»ALLES KANN« wurde als Option für den Kooperationsraum angezweifelt. Alle Kooperationspartner waren sich schnell einig, dass eine isolationistische Entwicklung einer jeden Gemeinde nicht zukunftsweisend ist. Allerdings zeigte sich auch, dass dieses Modell bei uneingeschränkter Energieverfügbarkeit durchaus funktionieren und ebenso flexibel auf ein Verfehlen des Klimazieles reagieren könnte.





## 9 PILOTPROJEKTE



### WEITERES VORGEHEN

Es wird Aufgabe der Kooperationspartner sein, sich bald intensiv mit der Formulierung einer räumlichen Perspektive auseinanderzusetzen. Dafür soll in einer Konferenz mit Akteuren aus Politik, Verwaltung, Planung und Interessenvertretern aus der Bürgerschaft, der Wirtschaft und anderen die Erarbeitung einer räumlichen Perspektive erörtert werden.

Mit den hier erarbeiteten *Betrachtungsweisen* als Startpunkt können Thesen und Zielsetzungen zur Funktion des Raumes aufgestellt und die Schlüsselthemen, mit denen sich die *räumliche Perspektive* befassen sollte, identifiziert werden. Dies könnte neben nachfrageorientiertem Wohnungsangebot,

nachhaltiger Mobilität und Qualifizierung der Landschaftsräume auch die integrierte Gewerbeflächenentwicklung sein.

Diese „Raum-Konferenz“ wird auch den Rahmen des weiteren Vorgehens und des Prozesses festlegen. Das derzeitige Kooperationsmodell einer „moderierten Arbeitsgruppe der Kooperationspartner“ könnte z.B. um ein Begleitgremium, übergreifend angelegte Studien und Wettbewerbselemente sowie Mehrfachbeauftragungen zu konkreten Fragestellungen ergänzt werden. Dafür benötigt es die Einbindung der oben genannten Interessenvertreter, damit die Zukunft des Verbunds »Zwischen Rhein und Wupper« von einer breiten Mehrheit getragen wird.

*Die Priorisierung von Ideen und die Fokussierung auf strategische Ansätze und konkrete räumliche Projekte stellt eine große Herausforderung für die interkommunale und regionale Zusammenarbeit dar. Starke Projekte können aber auch enorm motivieren, inspirieren, neue Partner zusammenbringen und unterschiedlichste Akteure für die gemeinsame Zukunftsvision begeistern.*

Mit dem *Pool der Projektideen* (vgl. Kap. 7) als Grundlage wurden drei bewusst sehr unterschiedliche Projekte ausgearbeitet. Sie behandeln jeweils eine der drei *Schnittstellen* und nutzen unterschiedliche Formate: ein konkretes räumliches Projekt, ein Wettbewerb mit Marketingwirkung und eine Studie.

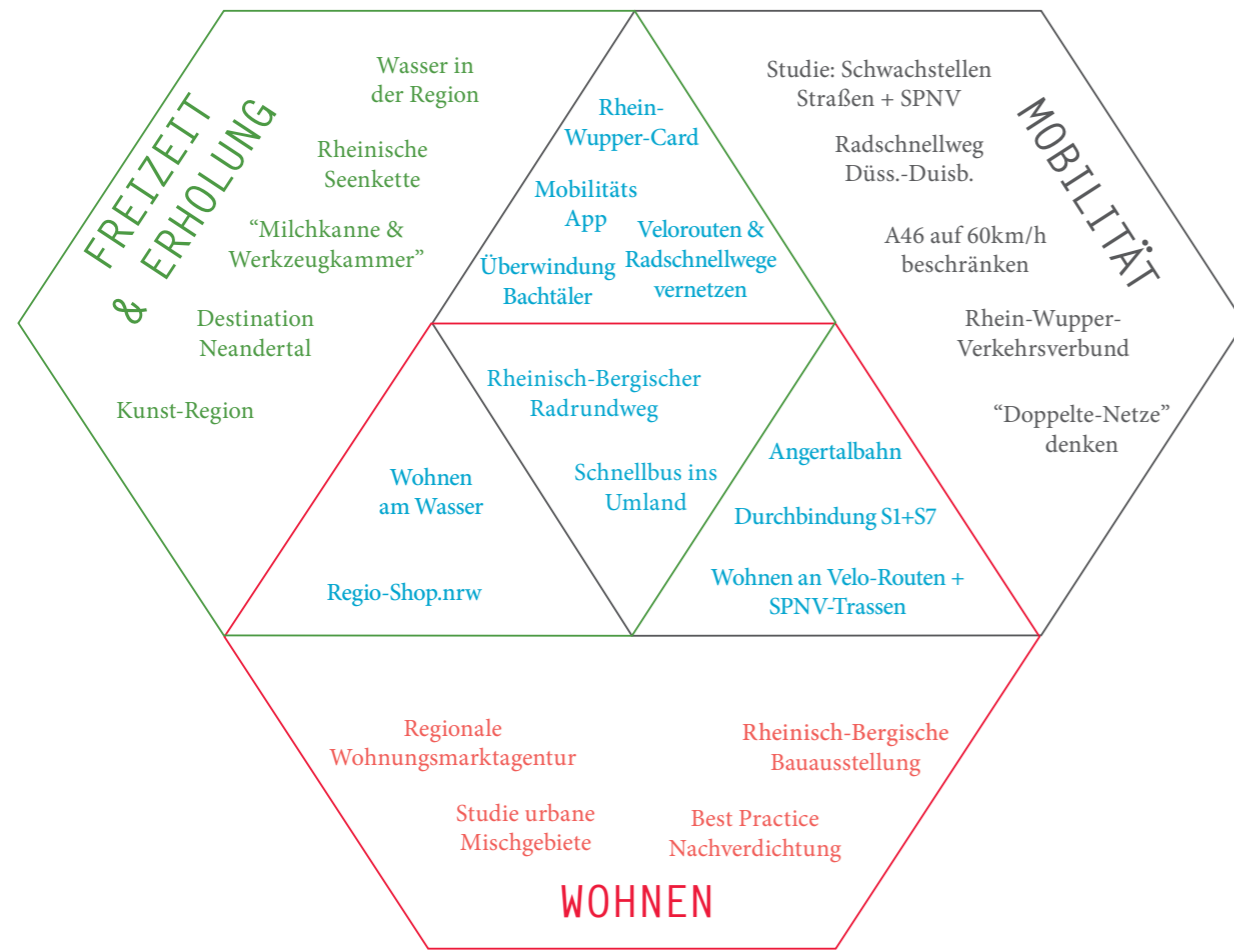
Mit diesen Projekten werden erste Antworten auf die drängendsten Fragen der Region gesucht: mangelnder Wohnraum, unzureichende Verknüpfung mit Erholungsräumen und die nicht mehr adäquaten Mobilitätsstrukturen.

Diese drei *Pilotprojekte* können informell in unterschiedlichen Zusammensetzungen der Kooperationspartner und unter Einbindung lokaler Experten formuliert und erarbeitet werden. Sie funktionieren damit auch als „Testlauf“ für die laufende Zusammenarbeit und die politische Abstimmung. Denn mit der Vorlage dieses *Zukunftskonzepts* ist der Grundstein dafür gelegt, die gemeinsamen Ziele und Möglichkeiten der Kooperation für »Zwischen Rhein und Wupper« in den relevanten Gremien und mit den Vertretern aus Politik und Bürgerschaft auszuarbeiten.

**DIE INTEGRALE RÄUMLICHE PERSPEKTIVE  
ALS BASIS FÜR GEMEINSAME  
PROBLEMLÖSUNGEN UND ZIELSETZUNGEN**

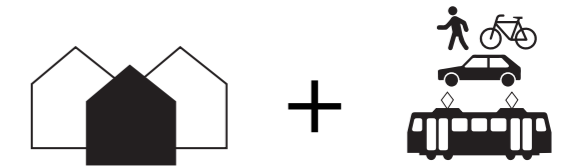
**INNOVATIVE PROJEKTE DURCH  
THEMATISCH UND RÄUMLICH INTEGRALES DENKEN**





## STÄDTEBAHN-STUDIE

### WOHNEN + MOBILITÄT



Die Analyse und Diagnose des Kooperationsraumes hat die drängenden Herausforderungen auf dem interkommunalen Wohnungsmarkt und bei der inkonsistenten Mobilität deutlich gezeigt. Die Städtebahn-Studie soll untersuchen, wie diese zwei Handlungsfelder sich gegenseitig unterstützen, anregen und ergänzen können.

Hauptaugenmerk liegt hier auf der Identifikation von Nachverdichtungspotenzialen entlang bestehender und eventuell neu zu bauender SPNV-Linien. Wo können *Knoten* mit einer möglichst vollflächigen Abbildung bei Angebot und Infrastruktur entwickelt werden? Dafür müssen passende Kriterien definiert werden, z.B.:

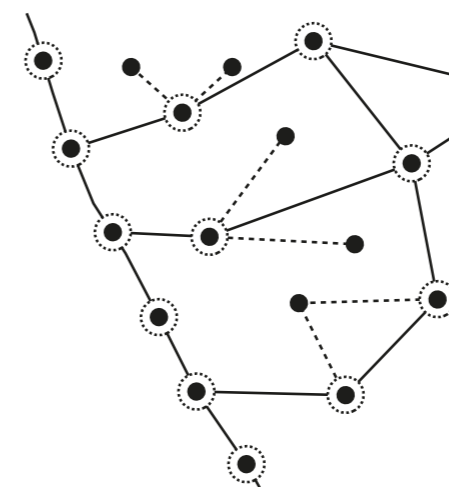
- in 500m Radius: Arbeiten
- in 1000m Radius: Wohnen
- in zehn Fahrrad-Minuten-Radius: Nahversorgung
- Ansprüche an die Knotenpunkte (Taktung und Qualität des SPNV, P+R, Bike-/Car-Sharing, Fahrrad-Parkhaus, etc.)

#### Die Studie soll folgende Fragen bearbeiten:

- Welche Siedlungsstrukturen eignen sich für eine verträgliche Nachverdichtung?
- Welche Bewohnerzahl und Bebauungsdichte braucht es, um Investitionen und verbesserte Mobilitätsangebote attraktiv zu machen?
- Welche Qualitätszuwächse und Angebote bietet eine Nachverdichtung den bisherigen Anwohnern?
- Welche Taktung und Haltestellen-Dichte erfüllt die Anforderungen der Anwohner? Wo müssten neue Haltestellen entstehen, wo würden bestehende Haltestellen geringer priorisiert (z.B. Express-Verbindungen)?
- Lassen sich bei einer Bereitstellung von weiteren Gleisen (z.B. drittes Gleis nach Köln), neuen Trassen (z.B. Nordschleife „Circle Line“) oder Änderung der Linienstruktur neue Knoten/Haltestellen finden oder aufwerten, die besondere Nachverdichtungspotenziale haben?
- Welche *Räumliche Perspektive* bietet mit entsprechenden Anpassungen ein optimales Nachverdichtungspotenzial?

#### Notwendige Schritte:

1. Formulierung der Aufgabenstellung, um präzise, verwertbare Ergebnisse zu erhalten. Die Studie muss einen realen Nutzen im Planungswesen und in der Weiterbearbeitung des Zukunftskonzepts bieten.
2. Ein interdisziplinäres Team bildet das »Studio Rhein-Wupper«. Es arbeitet an einem festen Ort zusammen und reflektiert dort regelmäßig den Fortschritt mit den Kooperationspartnern, der Öffentlichkeit und der Politik.
3. Wissenschaftliche Begleitung, z.B. in Kooperation mit »TransZent« (Bergische Universität Wuppertal)



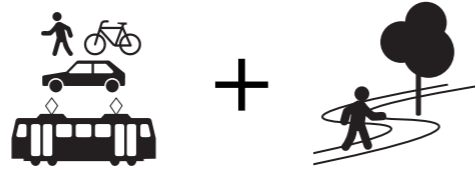


## RHEINISCH-BERGISCHE RADRUNDWEGE

### MOBILITÄT + FREIZEIT & ERHOLUNG

Ein Radrundweg durch den ganzen Kooperationsraum erschließt Städte, Dörfer, Freizeitattraktionen sowie schöne Landschafts- und Erholungsräume. In Verbindung mit den bereits bestehenden Strukturen der Radschnellwege und Velo-Routen entsteht ein zusammenhängendes Netz, welches das Fahrrad vom Freizeitmittel zum Verkehrsmittel auch für größere Distanzen macht. Es kann also sowohl als touristisch vermarkteter Rundweg (ca. zwei Tage) funktionieren als auch für Teilstrecken und im Alltagsverkehr attraktiv sein.

Entscheidend dafür ist ein einheitliches Format, wiedererkennbare Beschilderung und eine interdisziplinäre Vermarktung. Dazu braucht es verbindliche Vorgaben z.B. für Breite, Belag, Nutzungsmischung, Querung und Konflikte mit Straßen und bebauten Gebieten, zulässige Wartezeiten an Ampeln pro Km etc.

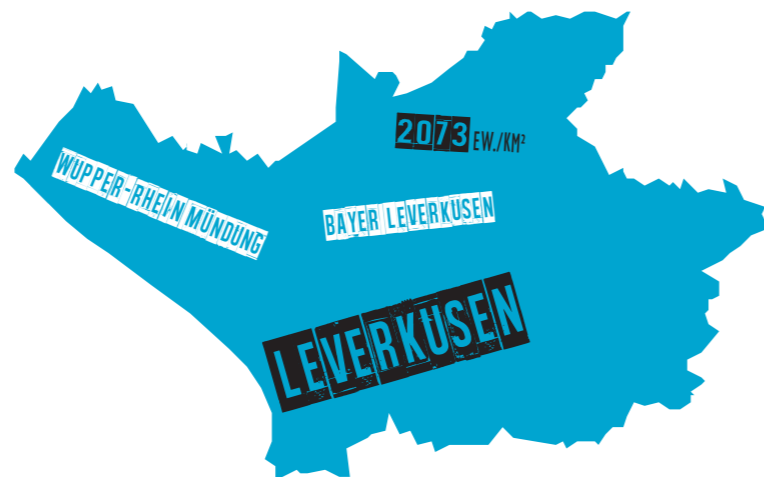


#### Notwendige Schritte:

1. Analyse der bestehenden und geplanten Strecken auf Konformität und Nutzungsverhalten
2. Kartierung fehlender Teilstücke und benötigter neuer Strecken als »open-map-Projekt« (Bürger können an der Routengestaltung mitwirken und Vorschläge in eine App eintragen)
3. Priorisierung der Abschnitte: Welche Maßnahmen sind Aufgabe einzelner Städte, welche müssen gemeinschaftlich durch die Kooperation geplant werden?
4. Verhandlung über das Finanzierungskonzept und Prüfung des Planungsrechts

#### Herausforderungen:

- Durchgängige Konformität
- Tal und Bachquerungen
- Welche Naturräume sind bereits erschlossen und erreichbar, welche könnten hierdurch Anschluss gewinnen?
- Lärmschutz entlang von Hauptverkehrsadern
- Anschlussstellen über kommunale Grenzen
- Abstimmung von Investitions- und Zeitplänen
- Fördermittel und Verhandlung/Ausgleich der proportionalen Finanzierungsanteile der einzelnen Kooperationspartner



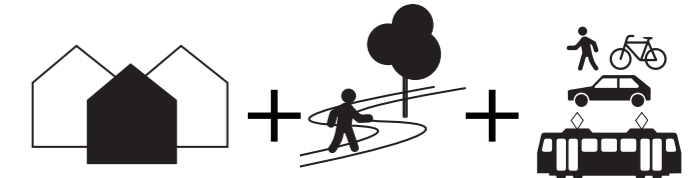
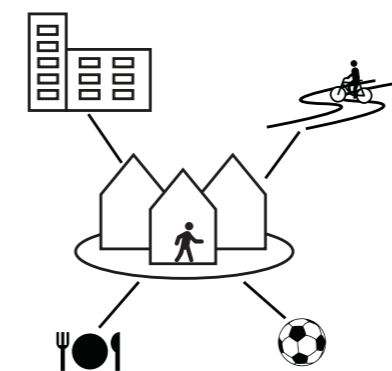
## WORK-LIFE-BALANCE MODELLQUARTIER

### WOHNEN + MOBILITÄT + FREIZEIT & ERHOLUNG

In einem oder mehreren Wettbewerben werden neue Konzepte zum urbanen Wohnen und Arbeiten im Umland erforscht. Es gilt, neue „Quartiere der kurzen Wege“ mit besonderen Wohnqualitäten gemäß dem *Zukunftskonzept* zu entwickeln. Die Projekte müssen dafür integrative Lösungsansätze präsentieren.

Ansprüche und geforderte Qualitäten sind z.B.:

- mindestens 100 Wohnungen
- Angebote für unterschiedliche Zielgruppen und Preisniveaus
- gesicherte Nahversorgung und ÖPNV-Zugang
- gelegen an einer Radschnellroute
- drei landschaftliche und/oder Freizeit-Highlights im Radius von 15 Fahrradminuten
- Integration kleinmaßstäblichen Gewerbes und Industrie 4.0
- Konzept/Strategie zur Partizipation der Bürger am Projekt



#### Notwendige Schritte:

1. Geeignete Standorte erkennen, z.B. durch öffentliche Auftakt-Workshops mit Politik, Planern, Bürgern und Wirtschaftsvertretern
2. Durchführung des Wettbewerbs in einem kooperativen Werkstattverfahren mit wissenschaftlicher Begleitung durch örtliche Hochschulen
3. Öffentliche Jury mit Vertretern aus Politik, Bürgerschaft, Wissenschaft etc.
4. Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse mit Ausstellung
5. Implementierung als Best-Practice-Modell für zukünftige Quartiersentwicklungen

#### Herausforderungen:

- Gestaltung des Wettbewerbs in engem Abgleich mit der Arbeit an der *Räumlichen Perspektive*
- Wie profitiert der gesamte Kooperationsraum von solchen Quartieren? Können gegenseitige Bedürfnisse und Möglichkeiten auch finanziell ausgeglichen werden?
- A Priori Befreiung von der Stellplatzsatzung, um neue Mobilitätskonzepte zu integrieren
- Antwort auf Widerstände wie „not in my backyard“
- Selbstverpflichtung zur Realisierungsabsicht
- Integration in EUROPAN







# 10 KOOPERATIONSSTRUKTUREN

Der Projektauftrag StadtUmland.NRW hat den entscheidenden Impuls für die neue Kooperation »Zwischen Rhein und Wupper« gegeben. Mit dem Prozess zur Erarbeitung des Zukunftskonzepts wurden Kommunikationswege für einen umfassenden Erfahrungsaustausch auf Verwaltungsebene aufgebaut, ein gemeinsames Verständnis für den Kooperationsraum gefestigt sowie spannende Analysen, konkrete Projektideen und Zukunftsvisionen entwickelt. Mit der Abgabe des Wettbewerbsbeitrages am 7. April 2017 ist ein Zwischenstand erreicht, der im weiteren Verlauf als fachliche Grundlage in eine intensive politische Beratung eingebracht werden wird.

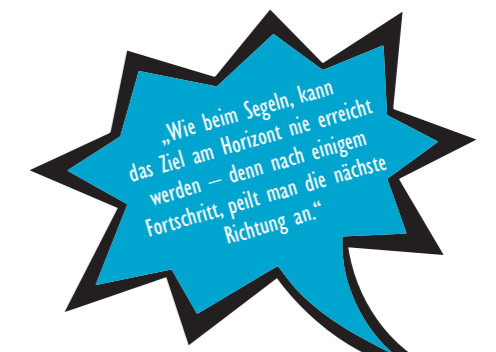
Die nun aufgebauten Strukturen, Inhalte, Strategien und Projektansätze werden auch nach dem Ende der Finanzierung durch die Wettbewerbsprämie des Landes NRW weiter erhalten, gefestigt und bearbeitet werden. Der bisherige Prozess hat eine von Vertrauen geprägte Routine bei der Zusammenarbeit geschaffen, also die ideale Voraussetzung für die Durchführung von Förderprojekten, mit denen die gemeinsame interkommunale Zukunftsentwicklung und eine stetige Stärkung der Verbindlichkeit der Kooperation vorangetrieben werden können.

Unsere Kooperation ist noch sehr jung. Langfristig agierende formelle Konstellationen müssen gezielt und fundiert vorbereitet sein, um von den Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung verhandelt und beschlossen werden zu können. Dies konnte aufgrund der kurzen Prozesszeit noch nicht realisiert werden und war auch nicht Ziel der ersten Phase.

## WEITERES VORGEHEN

Für das weitere Vorgehen steht bereits eine Reihe von Veranstaltungen an. Bis Herbst 2017 werden die Erkenntnisse zu den integrierten Handlungsfeldern und Schnittstellen in mehreren Veranstaltungen verbundweit vorgestellt. Das dient vorrangig dem fortlaufenden Austausch, auch auf politischer Ebene und mit der Öffentlichkeit. Es wird die Annäherung an eine gemeinsame Identität unterstützen und die verschiedenen Akteure im Kooperationsraum für den Prozess zum Zukunftskonzept sensibilisieren. Diese Informationsveranstaltungen werden durch andere Formate, z.B. gemeinsame Ausflüge und Touren bzw. Besichtigungen begleitet.

Mit Blick in die Zukunft wurde darüber hinaus im WORKSHOP 5 ein Brainstorming durchgeführt, um Formate für die verstetigte Zusammenarbeit vorzuschlagen. Die untenstehende Abbildung verdeutlicht die verschiedenen Möglichkeiten.



**DAAN ZANOBELT**  
ARCHITECT - URBANIST - PARTNER, DE ZWARTE HOND  
RIJKSADVISEUR VOOR DE FYSIEKE LEEFOMGEVING, CRA





Aus den Workshop-Ergebnissen wurde eine detaillierte Aufstellung möglicher Formate bzw. Formen der Zusammenarbeit erarbeitet. Sie ergänzt die ersten Ergebnisse und stellt die informellen und formellen Inhalte einander gegenüber.

Es wäre z.B. auch möglich, zuerst die informelle Zusammenarbeit zu konkretisieren und zu testen, um dann langfristig formelle Strukturen darauf aufzubauen.

### FORMELL

- Wahl eines »Regionalbotschafters« als:
  - \* Ansprechpartner für Politik und Verwaltung
  - \* Interkommunaler Repräsentant und Interessenvertreter für Entscheidungen zum Zukunftskonzept
  - \* Anlaufstation für Fragen und Anregungen der Öffentlichkeit
- Institutionalisierte Zusammenarbeit, z.B.:
  - \* Zweckverband, welcher durch die Kooperationspartner gewichtete Entscheidungskompetenz in relevanten Fragen bekommt
  - \* Anstalt öffentlichen Rechts
  - \* Gemeinnützige GmbH
  - \* Eingetragener Verein mit entsprechender Satzung und Gewichtung. Vorstand wechselt in festem Turnus zwischen den Kooperationspartnern
- Schlagkräftige Entwicklungsorganisation mit Entscheidungsbefugnissen. Sichert die Planung und Umsetzung von langfristigen, impulsauslösenden Projekten in der Stadt- und Regionalentwicklung

### INFORMELL

- Road-Show und Ausstellung
- Gründung einer Marketingagentur
- Regelmäßige Treffen in Arbeitskreisen
- Pilotprojekte (Kapitel 9)
- Neubewertung der in Planung befindlichen Infrastruktur-Projekte mit Blick auf das Zukunftskonzept und die Auswirkungen auf den gesamten Kooperationsraum
- Entwicklung eines transparenten Verfahrens, um weitere gemeinsame Projekte auszuwählen, zu priorisieren, Zeitabläufe festzulegen und umzusetzen
  - \* Mit dem Projekte-Pool (Kap. 7) als Basis
  - \* Großräumliche und umfassende Grundlagenarbeit zu Fließgewässern in der Region
  - \* Konzept zur „Grünen Infrastruktur“
- Gründung regionaler Online-Marktplätze für z.B.:
  - \* Wohnungsangebote / Geförderten Wohnraum
  - \* Regionale Produkte und Lebensmittel
- Vereinheitlichte Buchung von Freizeitangeboten in der Region ermöglichen



„So stellt sich die Frage: Wie soll die Stadt oder die Region der Zukunft aussehen? Beispiel: Keine Parkprobleme in der Stadt oder fahrradfreundlichste Stadt im Umkreis. Dazu bedarf es ein deutliches Statement der Beteiligten.“

**MICHAEL ZYWECK**  
LEITUNG DER KOORDINIERUNGSSTELLE RHEIN RUHR DES ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT DES MBWSV. TRÄGER: VRR

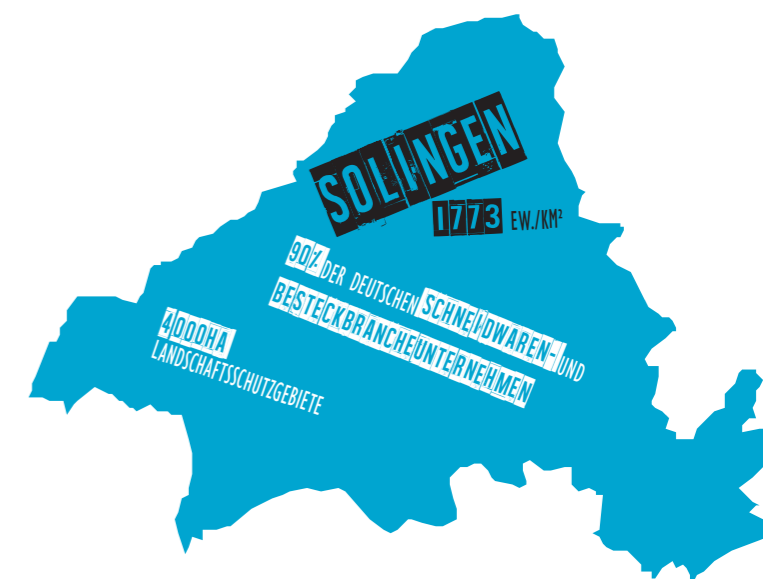
## VERSTETIGUNG

Die projektartigen informellen Vorhaben können die Region relativ unkompliziert näher zusammenbringen. Zukunftsweisende und schlagkräftige Strategien, um die Schwierigkeiten und Herausforderungen der Region im heutigen Kontext anzugehen, erfordern jedoch eine stärker formalisierte Zusammenarbeit. Dies könnte so weit gehen, dass einzelne Entscheidungsbefugnisse oder auch nur Teilaufgaben von den Kommunen an einen zentralen Entscheidungsträger abgegeben werden.

Die zurzeit angestrebte „einfache“ Verstetigung erfordert eine Basisfinanzierung durch die Beteiligten, die bei rund 20.000 Euro pro Jahr läge. Das entspricht 1 Cent pro Einwohner! Mit einer Intensivierung und stärkeren Institutionalisierung der Kooperation wären höhere Kosten im Rahmen einer Co-Finanzierung verbunden, der Profit gerade im Rahmen eines starken Auftritts nach außen jedoch ungemein höher. Hier könnten Fördermittel die Basisfinanzierung idealerweise ergänzen.

Denkbar ist derzeit folgendes Modell:

- Der fachliche Austausch und die umfassende Information innerhalb der Kooperation werden mit vier Arbeitstreffen pro Jahr und einer jährlichen Regionalkonferenz mit politischer Beteiligung etabliert.
- Es werden weitere gemeinsame Schnittstellenprojekte entwickelt.
- Die aufgebaute Website *rhein-wupper.nrw* wird erhalten und fortlaufend gepflegt. Hier können sich Bürger und Entscheidungsträger stets auf den neuesten Stand bringen. Neue Projektideen können entwickelt, abgestimmt und kommentiert und präsentiert werden.
- Die Kooperation ist offen für weitere Partner, insbesondere regionale Organisationen wie beispielsweise Verkehrsträger, Wohnungsbaugesellschaften, Einrichtungen im Bereich Freizeit und Erholung etc.



- Die Geschäftsstelle für die Organisation der Zusammenarbeit liegt bei der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, die bereits den Konstituierungsprozess federführend durchgeführt hat. Die inhaltliche Steuerung der Arbeit wird von einer Koordinierungsgruppe mit Vertretern verschiedener Kooperationspartner unterstützt.

Bis Ende 2017 wird sich »Zwischen Rhein und Wupper« auf Festlegung der Strategien konzentrieren mit dem

**ZIEL:**

**ZUSAMMENARBEIT UND GEMEINSAMER AUFTRITT ALS ZUKUNFTSFÄHIGE UND STARKE REGION!**











# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

## KARTEN UND GRAFIKEN

Alle Graphiken und Karten von DeZwarteHond., RMP Landschaftsarchitekten Stephan Lenzen, Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH

Ausnahme: Seite 22 - 23: Flächennutzungspläne der Gemeinden zur Verfügung gestellt durch VertreterInnen der Kooperationspartner sowie Internetauftritt der Gemeinden

## FOTOS

Seiten 6-7: Kristina Malis

Seiten 28-29: Sven Pacher, Kristina Malis und Siegmund Graup

Fotografien Jens Bösenberg, Berlin ([www.jensboesenberg.de](http://www.jensboesenberg.de)):

Cover Innenseite: Stadt Velbert, Seite 1: Stadt Burscheid, Seite 16: Stadt Mettmann, Seite 17 & 41: Stadt Heiligenhaus, Seite 24 & 25: Stadt Monheim am Rhein, Seite 34: Stadt Langenfeld, Seite 35: Stadt Hilden, Seite 40: Stadt Solingen, Seite 50 & 51: Stadt Wuppertal, Seite 58 & 67: Stadt Ratingen, Seite 59 & 80: Landeshauptstadt Düsseldorf, Seite 66: Stadt Erkrath, Seite 67, Seite 72: Stadt Remscheid, Seite 73: Stadt Leichlingen, Seite 81 & 100: Stadt Hückeswagen, Seite 90 & 99: Stadt Haan, Seite 91: Stadt Leverkusen, Seite 98: Stadt Wülfrath, Seite 101: Stadt Wermelskirchen.

## HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Hinweis: Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Differenzierung, wie z.B. Teilnehmer/innen, verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung für beide Geschlechter.

Dieses Dokument dient nur dem internen Gebrauch.

Weitergabe und Vervielfältigung (auch auszugsweise) sind lediglich mit schriftlicher Einwilligung durch die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH zulässig.

Soweit Fotos, Grafiken, Abbildungen u.a. zu Layoutzwecken oder als Platzhalter verwendet wurden, für die keine Nutzungsrechte für einen öffentlichen Gebrauch vorliegen, kann jede Weitergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Wer diese Unterlagen – ganz oder teilweise – in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht, übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt DeZwarteHond und die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch DeZwarteHond / der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH.

© 2017 DeZwarteHond.



# IMPRESSUM

Dies ist ein Beitrag zum Aufruf StadtUmland.NRW durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV)

Informationen zum Projektauftrag unter:  
www.stadtumland-nrw.de

Informationen zu »Zwischen Rhein und Wupper«:  
www.rhein-wupper.nrw

## HERAUSGEBER:

### Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH

Kölner Straße 8  
42651 Solingen  
Telefon: 0212 / 88 16 06 – 60  
info@bergische-gesellschaft.de  
Ansprechpartner: Annette Nothnagel, Mirjam Köblitz

## BEARBEITUNG:

### DeZwarteHond.

Unter Taschenmacher 2  
50667 Köln  
Telefon: 0221 / 16 80 44-0  
info@dezwarthond.de

Team: Matthias Rottmann, Daan Zandbelt, Vincent Scheiffelen, Siegmund Graup, Marian Schmitt, Julia Krick, Alexia Radounikli, Vicky Failadi, Eugen Ulmann

### RMP Stephen Lenzen Landschaftsarchitekten

Klosterbergstraße 109  
53177 Bonn  
Telefon: 0228 / 9 52 57-25  
info@rmp-landschaftsarchitekten.de

Team: Stephan Lenzen, Clas Scheele, Doreen Wippermann, Laura Schoeller

Stand: April 2017

Wir danken allen am Prozess Beteiligten, insbesondere den beteiligten Experten, Interviewpartnern und Gastrednern bei den Workshops, die durch ihr Engagement einen wesentlichen Beitrag für die Erarbeitung des Zukunftskonzepts geleistet haben:

Dr. Jan Boomers - Biologische Station mittlere Wupper, Matthias Böttger - Raumtaktik, Martin Dornieden - Dornieden Generalbau, Michael Falk - Bergische Universität Wuppertal, Martin Husmann - VRR, Klaus Lang - ADFC Wuppertal/Solingen, Mike Mühlheim - Sparkasse Wuppertal, Uwe Steinbach - LEG Immobilien, Helmut Thoele - HTS&S Provincie Zuid-Holland, Markus Wolff - Technische Betriebe Remscheid, Michael Zyweck - VRR

**BERGISCHE  
STRUKTUR- UND  
WIRTSCHAFTS-  
FÖRDERUNGS-  
GESELLSCHAFT**

**DeZwarteHond.**  
**RMP** Stephen Lenzen  
Landschaftsarchitekten  
Bonn Köln Hamburg Marzahn Berlin

## VERTRETER UND VERTRETERINNEN DER KOOPERATIONSPARTNER

**STADT BURSCHIED**  
Kurt Berger  
k.berger@burscheid.de  
Tel. 02174 670412

**STADT DÜSSELDORF**  
Ulrike Geßner  
ulrike.gessner@duesseldorf.de  
Tel. 0211 89 96727

**STADT ERKRATH**  
Jörn Wessendorf  
joern.wessendorf@erkrath.de  
Tel. 0211 2407-6103

**STADT HAAN**  
Peter Sangermann  
peter.sangermann@stadt-haan.de  
Tel. 02129 911-320

**STADT HEILIGENHAUS**  
Siegfried Peterburs  
s.peterburs@heiligenhaus.de  
Tel. 02056 13-392

**STADT HILDEN**  
Lutz Groll  
lutz.groll@hilden.de  
Tel. 02103 72-416

**STADT HÜCKESWAGEN**  
Andreas Schröder  
andreas.schroeder@hueckeswagen.de  
Tel. 02192 88300

**STADT LANGENFELD**  
Stephan Anhalt  
stephan.anhalt@langenfeld.de  
Tel. 02173 7945100

**STADT LEVERKUSEN**  
Serena Sikorski  
serena.sikorski@stadt.leverkusen.de  
Tel. 0214 4066123

**STADT METTMANN**  
Ralf Bierbaum  
ralf.bierbaum@mettmann.de  
Tel. 02104 980-312

**KREIS METTMANN**  
Karl-Heinz Reuter  
karl-heinz.reuter@kreis-mettmann.de  
Tel. 02104 99-2603

**STADT MONHEIM AM RHEIN**  
Robert Ullrich  
rullrich@monheim.de  
Tel. 02173 951611

**STADT RATINGEN**  
Maria Fieweger-Stockmann  
maria.fieweger-stockmann@ratingen.de  
Tel. 02102 550-6121

**STADT REMSCHEID**  
Heinrich Ammelt  
heinrich.ammelt@remscheid.de  
Tel. 02191 162619

**STADT SOLINGEN**  
Carsten Zimmermann  
C.Zimmermann@solingen.de  
Tel. 0212 290-3407

**STADT VELBERT**  
Michael Hubben  
michael.hubben@velbert.de  
Tel. 02051 262639

**STADT WERMELSKIRCHEN**  
Florian Leßke  
F.Lesske@wermelskirchen.de  
Tel. 02196 710-610

**STADT WÜLFRATH**  
Nina Bettzieche  
n.bettzieche@stadt-wuelfrath.de  
Tel. 020258 18243

**STADT WUPPERTAL**  
Rüdiger Bleck  
ruediger.bleck@stadt.wuppertal.de  
Tel. 0202 563-5291



