

# StadtUmland.NRW

Zukunftskonzepte für Großstädte  
und ihre Nachbarkommunen im  
Metropolraum Nordrhein-Westfalen

**Dokumentation**

<b>Einführung</b>	3
<b>Der Aufruf</b>	4
<b>Auftakt zur Phase 1</b>	10
<b>Das Auswahlgremium</b>	16
<b>Auftakt zur Phase 2</b>	20
<b>Die Teilnehmer</b>	
Übersichtskarte NRW und Verbünde	26
RegioNetzWerk	28
Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)	36
Zwischen Rhein und Wupper	44
Regiopolregion Paderborn	52
Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS1	60
Raumperspektive 2035 –	
Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn	68
Stadtregion Münster	76
BonnUmland – shareREgion	84
<b>Werkstatt</b>	92
<b>Abschlussveranstaltung</b>	98
<b>Rückblick, Ausblick</b>	104
<b>Impressum /Bildnachweis</b>	105

Bevölkerungswachstum, Wohnungsmangel und Flächenknappheit in vielen Großstädten – Stagnation, wenn nicht Schrumpfung in manchen ihrer Umlandkommunen. Das Verhältnis zwischen Kernstädten und ihren Nachbarkommunen ist vielerorts aus der Balance geraten. Dieses Problem stellt sich nicht nur in NRW, hier aber in besonderer Deutlichkeit. Schließlich liegt weit mehr als ein Drittel der Großstädte Deutschlands in Nordrhein-Westfalen, genauer: 29 von 76. Häufig grenzen die großen Städte hier unmittelbar aneinander und haben im Verlauf der letzten hundert Jahre mit den umliegenden Gemeinden eng verflochtene Agglomerationsräume gebildet. Es gibt aber ebenso die Situation der Kernstadt im eher ländlichen Umfeld mit jeweils ganz unterschiedlichen Entwicklungsdynamiken.

Noch vor einiger Zeit wurde in nahezu allen Teilräumen eine bestenfalls stagnierende, überwiegend jedoch stark rückläufige Entwicklung prognostiziert. Dieses Bild hat sich nun radikal verändert: Viele Großstädte verzeichnen schon heute ein deutliches Wachstum. Und die Bevölkerungsprognosen deuten darauf hin, dass die Entwicklung andauert und die betroffenen Städte vor große Herausforderungen stellen wird.

Richtet man den Blick allerdings auf das Umland der stark wachsenden Städte wird auch deutlich, dass der Wachstumsdruck punktuell ist, denn unweit der Wachstumszentren liegen oft kleinere Städte und Gemeinden, die um den Erhalt ihrer Bevölkerungszahlen kämpfen.

Herausforderungen wie diese sind weder von den Großstädten noch von den Umlandgemeinden allein zu bewältigen. Benötigt wird ein Denken und Handeln, das in doppeltem Sinne Grenzen überwindet: Einerseits gilt es, über administrative Grenzen hinweg Großstädte mit ihren Umlandgemeinden als Zusammenhang zu sehen, um den anstehenden Problemen im Verbund beikommen zu können. Andererseits müssen auch Ressortgrenzen überschritten und durch ein integratives Verständnis von Raumentwicklung ersetzt werden. Das gilt insbesondere

für den Zusammenhang von Bevölkerungs- und Siedlungsflächenentwicklung, Stadtentwicklung, Wohnraum- und Infrastrukturversorgung sowie multimodale Mobilität.

Diese Situation bildet den Hintergrund für einen Aufruf des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Mit dem Projektauftrag „StadtUmland.NRW“ vom Sommer 2016 wurde ein Prozess in Gang gesetzt, der auf eine Neujustierung der Stadt-Umland-Verhältnisse in Nordrhein-Westfalen ausgerichtet ist. Die großen Städte sollen dazu angeregt werden, gemeinsam mit ihren Nachbargemeinden Zukunftskonzepte zu entwickeln, mit denen auf die aktuellen Herausforderungen angemessen reagiert werden kann und die zugleich eine nachhaltig wirksame Kultur regionaler Kooperation schaffen bzw. weiter entwickeln.

Der Projektauftrag sah für derartige Anforderungen ein nicht alltägliches Verfahren vor. In einer Art zweiphasigem Wettbewerb konnten sich Zusammenschlüsse von Großstädten und Nachbargemeinden zunächst mit einem Exposé, das über die jeweilige Ausgangslage des Stadt-Umland-Verbundes, die wesentlichen Entwicklungsziele und die beabsichtigten Arbeitsschritte regionaler Kooperation Auskunft gibt, für die Erarbeitung regionaler Zukunftskonzepte bewerben. Die auf dieser Grundlage von einer interdisziplinär und international besetzten Fachjury ausgewählten Verbände erhielten in der zweiten Phase die Chance, mit finanzieller Unterstützung des Landes und begleitet durch fachliche Berater, die Konturen der Zukunftskonzepte weiter durchzuarbeiten.

Über Verlauf und Ergebnisse dieses anregenden und ertragreichen Verfahrens informiert die vorliegende Dokumentation.

### Anlass und Aufgabe

Die Initiative „StadtUmland.NRW“ verfolgt das Ziel, die Großstädte des Landes Nordrhein-Westfalen und ihre Nachbarkommunen zu mehr interkommunaler und integrierter Raum- und Mobilitätsentwicklung anzuregen. Sie bietet den Kommunen die Möglichkeit zur Erarbeitung von zukunftsfähigen Konzepten für eine neue Balance in der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung von Stadt und Umland.

#### Die Gründe dafür sind vielfältig:

Nordrhein-Westfalen ist von einem sehr engen Netz der Städte geprägt, in dem ebenso enge Verflechtungen zwischen den Großstädten und ihrem Umland existieren. Für die Ausstrahlung und Leistungsfähigkeit des Metropolraums NRW – in Teilen und im Ganzen – tragen die zahlreichen einzelnen Stadtumlandkonstellationen mit ihrer jeweiligen Bedeutung als Lebens-, Wirtschafts- und Kulturraum wesentlich bei.

Aufgrund der hohen Anzahl von Großstädten in Nordrhein-Westfalen kommt großstadtspezifischen Herausforderungen, wie angespannten oder sich im Umbruch befindenden Wohnungsmärkten sowie der hohen Verkehrsdichte eine besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig lassen sich oftmals in ländlich geprägten Regionen Schrumpfungprozesse feststellen. Aus derartigen Entwicklungen resultieren wesentliche Aufgaben der Siedlungs- und Mobilitätsplanung, die sich nur partnerschaftlich im Verbund von Stadt und Umland bewältigen lassen – heute schon und verstärkt in Zukunft.

Es bedarf daher neuer Siedlungsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte, die in interkommunaler Kooperation erarbeitet und umgesetzt werden und die sich durch eine integrierte Planung auszeichnen. Es gilt also partnerschaftlich und arbeitsteilig im Verbund von Großstadt und Umlandgemeinden den Dialog zu intensivieren und eine gemeinsame strategische Ausrichtung zu finden.

Zudem besteht der Bedarf, die zentralen Schwerpunktthemen Wohnen, Siedlungsentwicklung, Mobilität und neue Infrastrukturen integriert zu behandeln und dabei Antworten auf Fragen wie die folgenden zu finden:

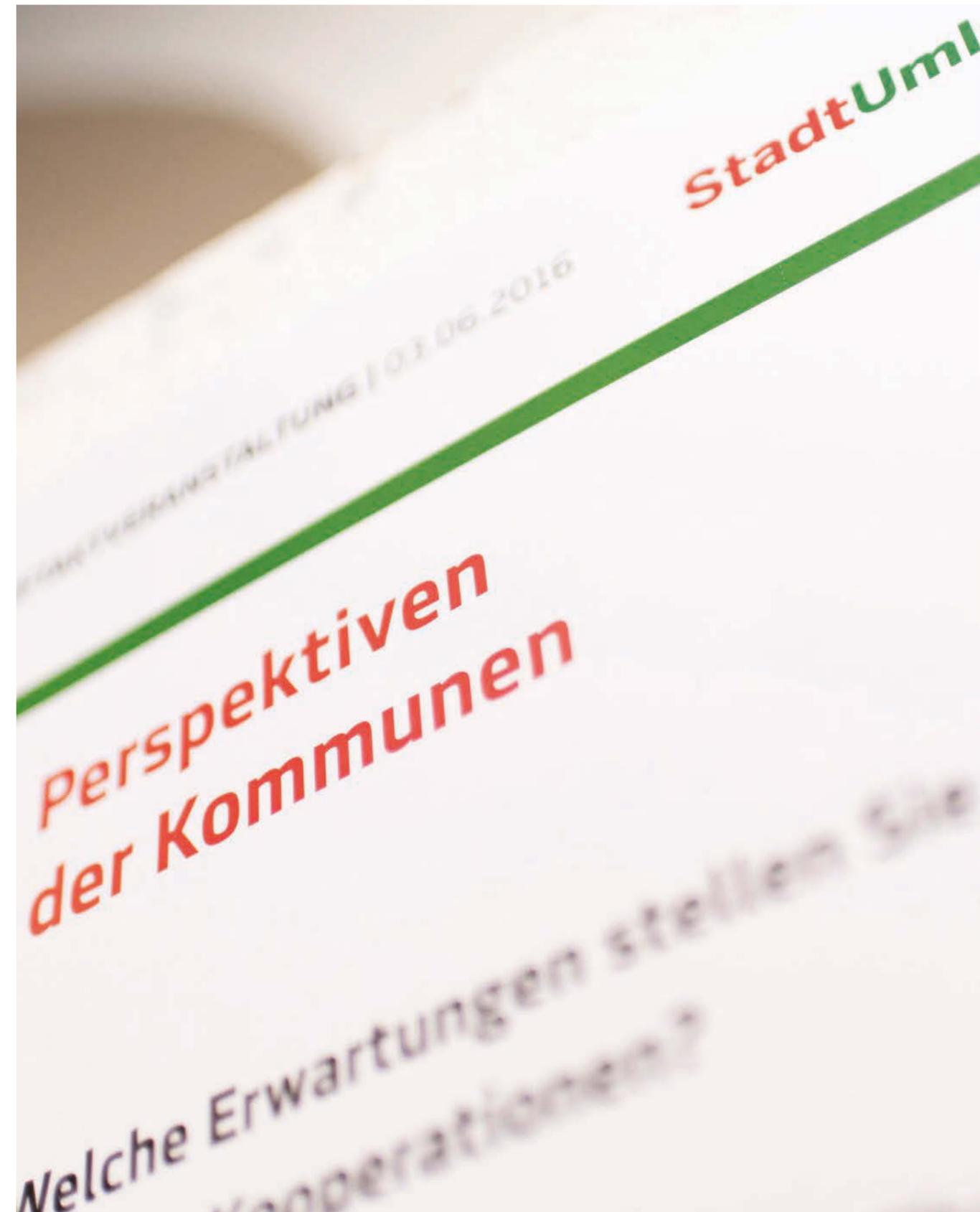
- Wie lässt sich eine soziale und nachfragegerechte Wohnraumversorgung über administrative Grenzen hinaus sicherstellen?

- Wie lässt sich ein verträgliches Miteinander der Nutzungs- und Flächenansprüche im räumlichen Verbund von Stadt und Umland organisieren und wie äußert sich dies in der Gestaltung der Stadtlandschaft und in den Bildern der Großstädte und ihres Umlandes?
- Welche Anforderungen sind an die Organisation der Mobilität im regionalen Umgriff zu stellen, wie lassen sich die Mobilitätsbedingungen für das Quartier wie für das Umland gleichermaßen verbessern, welche Potenziale sind mit neuen Mobilitätsangeboten verbunden?
- Wie werden der Metropolraum NRW und der jeweilige Verbund aus Großstadt und Umland im europäischen Maßstab wettbewerbsfähig, wie lässt sich ihr Rang langfristig stabilisieren, ihre Wirtschafts- und Innovationskraft wie auch ihre soziale Kompetenz und ihr kulturelles Profil verbessern?

Der Aufruf des Verfahrens im Juni 2016 „StadtUmland.NRW“ richtete sich an alle Großstädte und ihre Nachbarkommunen in Nordrhein-Westfalen und forderte sie auf, Projektvorschläge einzureichen. Die Zukunftskonzepte der interkommunalen Kooperation sollten in erster Linie auf eine Verbesserung der Lebens- und Lagequalitäten auf einer oder mehreren Handlungsebenen -Region, Gesamtstadt, Quartier- abzielen, dabei die genannten Themenfelder integriert berücksichtigen und auch Antworten auf die drängenden Fragen der Bevölkerungsentwicklung geben. Es galt somit auch zu beantworten, welche Lebensqualität die großstädtischen Räume im Alltag erzeugen und welchen Niederschlag zukünftige Erwartungen an Lebensqualität unterschiedlicher Bevölkerungs- und Altersgruppen im Quartier, in der Stadt und im Umland finden. Darüber hinaus stand es den Verbänden offen, eigene Akzente in ihre Konzeptvorschläge einzubringen.

Die Zukunftskonzepte sollten sich intensiv mit den eigenen Stärken und Schwächen auseinandersetzen, die Alleinstellungsmerkmale des jeweiligen Stadtumlandverbundes hervorheben. Dabei sollte nicht nur sein Stellenwert in und für NRW verdeutlicht, sondern auch aufgezeigt werden, wie sich die Großstädte und ihr Umland zukünftig im internationalen Wettbewerb gemeinsam behaupten wollen und welche Besonderheiten dabei ausschlaggebend sein können.

Im Sinne des Aufrufs „StadtUmland.NRW“ galt es dabei gleichermaßen, inhaltliche Themen und Fragestellungen zu behandeln und prozessualen Herausforderungen zu begegnen.





### Das Verfahren

Im Rahmen der Initiative StadtUmland.NRW waren alle Großstädte NRWs gemeinsam mit ihren benachbarten Städten, Gemeinden und Kreisen eingeladen, Vorschläge für integrierte und interkommunale Zukunftskonzepte einzureichen. Eine grundlegende Voraussetzung zur Teilnahme stellte dabei die Zusammensetzung des Stadtumlandverbundes aus mindestens drei Kommunen dar, wovon mindestens eine Kommune eine Großstadt mit mindestens 100.000 Einwohnern sein musste.

Diesem Aufruf folgten 13 Stadtumlandverbünde -bestehend aus insgesamt 23 Großstädten, 68 Nachbarkommunen, 11 Kreisen und 7 sonstigen Beteiligten- die bis zum 14. September 2016 nach einer ersten Phase des Verfahrens Exposés zu ihren Zukunftskonzepten einreichten. Die Verteilung der zahlreichen Verbundpartner im Metropolraum NRW zeugte von einer großen Breite der Teilnehmerschaft. Das Auswahlgremium sah in der Kreativität und Qualität der eingereichten Exposés eine hohe Bereitschaft, sich der anspruchsvollen Aufgabe des Aufrufs zu stellen. Die verschiedenen Stadtumlandverbünde starteten dabei mit unterschiedlichen Ausgangsbedingungen: Während einige der teilnehmenden Verbünde bereits vor ihrer Teilnahme an StadtUmland.NRW über erprobte Kooperationen verfügten, handelte es sich bei anderen Verbänden um gänzlich neue Kooperationen, die erst gegründet und etabliert werden mussten.

Die eingereichten Beiträge umfassten sowohl konkrete Projektvorschläge – wie bspw. die Entwicklung von regionalen Radschnellwegen oder die Entwicklung interkommunaler Wohn- oder Gewerbestandorte als auch umfangreiche Strategien und regionale Raumkonzepte.

In einer ersten Jurysitzung am 21. September 2016 wählte das Ministerium mit Hilfe eines zehnköpfigen Auswahlgremiums, das sich aus Expertinnen und Experten unterschiedlicher Disziplinen zusammensetzte, aus den zunächst dreizehn eingereichten Exposés acht geeignete Konzeptvorschläge für eine zweite Verfahrensphase aus. Der Auswahl lagen verschiedene Kriterien – wie Vorbildcharakter, interkommunale Kooperation, Projektträgerschaft und Realisierbarkeit – zugrunde. Im Sinne einer ‚wachsenden Auslobung‘ waren weitergehende, inhaltliche Kriterien für die Konkretisierung und Ausarbeitung der Zukunftskonzepte schrittweise benannt worden.

Die vom Auswahlgremium ausgewählten Verbünde hatten in der zweiten Bearbeitungsphase die Möglichkeit, ihre Konzeptideen zur interkommunalen Kooperation zu konkretisieren und schrittweise in umsetzungsfähige Zukunftskonzepte zu übersetzen.

Bei der Ausarbeitung der Konzepte wurden die Verbünde mit jeweils 200.000 Euro vom Ministerium unterstützt. Alle acht Stadtumlandverbünde haben ihre Zukunftskonzepte in der zweiten Phase des Aufrufs weiterentwickelt, mit Fachleuten diskutiert und am 07. April zur Endabgabe eingereicht. Die fachübergreifende Jury diskutierte und prämierte die Konzepte am 10. Mai 2017 in einem Preisgericht.

Dabei konnte jedes der acht eingereichten Zukunftskonzepte durch eine hohe Qualität überzeugen: Die Konzepte nehmen allesamt integrierte Planungsansätze anstatt sektoraler Betrachtungen in den Blick, etablieren neue

Stadtumlandkooperationen auf Augenhöhe, bewegen Umlandgemeinden zur Verantwortungsübernahme und setzen durch interkommunale Strategien neue Kräfte frei. Aufgrund eines herausragenden methodischen wie inhaltlichen Niveaus sowie ihrer innovativen und integrierten Ausrichtung wurden drei der acht Konzepte mit besonderem Vorbildcharakter für NRW hervorgehoben:

- RegioNetzWerk
- Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)
- Zwischen Rhein und Wupper.

Das einem zweistufigen Wettbewerb ähnelnde Verfahren wurde im Juni 2017 mit einer Abschlussveranstaltung abgerundet. Hier erhielten die Stadtumlandverbünde die Möglichkeit sich mit dem Ministerium und untereinander auszutauschen.





### Phase 1

#### 03. Juni 2016

Symposium als Auftaktveranstaltung in Neuss  
Veröffentlichung des Projektauftrags

#### Bis 01. Juli 2016

Fragenbeantwortung

#### 03. Juni bis 14. September 2016

Erarbeitung der Exposés durch die Städte und Stadtumlandverbünde | Abgabe Exposé: 14.09.2016 bis 16:00 Uhr

#### 21. September 2016

1. Sitzung des Auswahlgremiums

### Phase 2

#### 02. November 2016

Auftaktveranstaltung Phase 2 in Solingen  
Ausstellung der Exposés

#### 02. November 2016 bis 07. April 2017

Ausarbeitung der Zukunftskonzepte durch die Städte und Stadtumlandverbünde; Fachliche Begleitung/Beratung beteiligter Kommunen | Abgabe Konzepte: 07.04.2017, 16:00 Uhr

#### 08. Februar 2017

Werkstatt „Zukunft Stadt“ in Dortmund

#### Bis 20. April 2017

Vorprüfung der Zukunftskonzepte

#### 10. Mai 2017

2. Sitzung des Auswahlgremiums  
Prämierung

#### 17. Mai 2017

Verkündung der Ergebnisse im Rahmen der Polis Convention 2017 in Düsseldorf

#### 20. Juni 2017

Abschlussveranstaltung



### Acht Zukunftskonzepte

Aus dem wettbewerbsähnlichen Verfahren des Ministeriums gehen acht Zukunftskonzepte hervor, die alle zukunftsfähige interkommunale und integrierte Lösungen zu den städtebaulichen und verkehrspolitischen Herausforderungen in den Ballungsräumen aufzeigen. Die Beiträge der Stadtumlandverbünde spiegeln unterschiedliche Ausgangssituationen und Herangehensweisen wider. Unter Berücksichtigung dieser spezifischen Rahmenbedingungen hat das Auswahlgremium die acht eingereichten Zukunftskonzepte differenziert bewertet und wie folgt gewürdigt:

Drei Konzepte mit besonderem Vorbildcharakter, die im Ganzen innovativ und integriert angelegt sind:

- RegioNetzWerk
- Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)
- Zwischen Rhein und Wupper: zusammen – wachsen

Drei Konzepte mit Vorbildcharakter, die in Teilen integrierte und innovative Ansätze aufweisen:

- Regiopoleregion Paderborn
- Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS1
- Raumperspektive 2035 – Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn

Zwei Konzepte mit guten Ansätzen der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung mit guten Ansätzen zur Fortentwicklung:

- Stadtregion Münster
- BonnUmland – shaREgion.

Im Folgenden werden die acht Stadtumlandverbünde mit ihren Abgabeplänen und anhand ihrer eigenen Kurzberichte vorgestellt.



**Auftakt zur Phase 1**



Die Auftaktveranstaltung am 03. Juni 2016 in Neuss bildete den offiziellen Startschuss für das Verfahren der Initiative StadtUmland.NRW. Die Auftaktveranstaltung im Neusser Zeughaus sollte Kommunen, Kreisen und regionalen Netzwerken zum einen die Möglichkeit bieten, sich über die Initiative zu informieren. So lag ein Fokus der Auftaktveranstaltung in der Präsentation der Aufgabenstellung, der Ziele des Verfahrens und der Vorstellung der Mitglieder des Auswahlgremiums. Zum anderen waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Stadtumlandverbände eingeladen, sich in Arbeitsgruppen untereinander über ihre Perspektiven auf interkommunale Kooperation auszutauschen.

Nach Begrüßungsworten des Staatsministers a.D. Michael Groschek führten Prof. Kunibert Wachten und Prof. Dr. Klaus Selle durch die Veranstaltung. Nach kurzer Einleitung in das Verfahren und einer Vorstellung der Ziele des Aufrufs, stellten sich die Mitglieder des Auswahlgremiums mit einem Statement zu interkommunaler Kooperation vor.

Die geladenen Vertreter von Kommunen, Kreisen und weiteren kommunalen und regionalen Institutionen diskutierten anschließend in kleinen Runden mögliche Handlungsfelder interkommunaler Kooperation, setzten sich mit fördernden und hemmenden Faktoren auseinander und sammelten erste Gedanken zur partnerschaftlichen Aufgabenteilung. Abschließend fassten ausgewählte Diskutanten Kernbotschaften aus den Diskussionsrunden im Plenum zusammen.



Dabei wurden mit Blick auf das Verfahren insbesondere zwei Aspekte deutlich:

Zum einen wurde angemerkt, dass eine Struktur für Kooperationen in vielen Fällen erst noch geschaffen werden müsste. Daher gäbe es auch unterschiedliche Kategorien an Bewerbern – in interkommunalen Kooperationen Erfahrene und Unerfahrene. Die verschiedenen Niveaus, mit denen die Kommunen in den Wettbewerb starten, sollten im Verfahren berücksichtigt werden.

Zum anderen zeigte sich, dass es in vielen Gemeinden als sinnvoll erachtet wird, die Politik nicht zu übergehen – auch wenn in der ersten Verfahrensphase kein politischer Beschluss gefordert war. Hierfür sei der Zeitrahmen jedoch sehr eng.

Vertreterinnen und Vertreter der unterschiedlichen Bezirksregierungen haben sich produktiv in den Prozess eingebracht (kooperativ und beratend tätig).

Staatssekretär a.D. Michael von der Mühlen reflektierte im Schlusswort die wesentlichen Ergebnisse der Veranstaltung und bedankte sich bei allen Teilnehmern für die rege Mitwirkung.







### Uli Hellweg

**Hellweg Urban Concept GbR (Hamburg und Berlin), ehem. Leiter der IBA Hamburg GmbH**

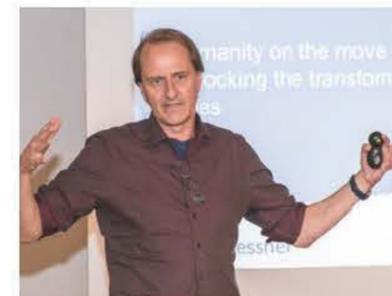
„Mit dem Projektauftrag StadtUmland.NRW reagiert das Land NRW auf die Notwendigkeit, eine neue Nachbarschaft zwischen den Städten und ihren „Umländern“ herzustellen. Der Aufruf bietet die einmalige Chance, das Verhältnis eben nicht mehr als „Zentrum“ und „Peripherie“ misszuverstehen, sondern als eine neue Kooperation, von der beide profitieren. Stadt und Land.“



### Prof. Gerd Aufmkolk

**em. TU München, Landschaftsarchitekt Nürnberg**

„Um den Bedarf von Wohnungen und Arbeitsplätzen auch landschaftsverträglich organisieren zu können, bedarf es einer engen Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Kommunen. Diese sollten die Beziehung Stadt-Umland/Mitte-Peripherie in einem organisierten Miteinander von Bauflächen, Verkehrsinfrastruktur und Freiräumen im Sinne eines neuen Typs von ‚Stadtlandschaft‘ verstehen.“



### Prof. Dr. Dirk Messner

**Direktor des Deutschen Instituts für Entwicklungspolitik, Bonn**

„In Städten entsteht Lebensqualität für eine Vielzahl von Menschen. Darüber hinaus sind regionale Infrastrukturen zentral, um menschliche Wohlfahrt zu sichern. Die Kooperation zwischen Städten und benachbarten Gemeinden ist daher eine wichtige Herausforderung, um Lebensqualität und Wohlfahrt auch in Zukunft zu erhalten.“



### Staatssekretär a.D. Michael von der Mühlen

**Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf**

„Die Arbeitsmärkte regionalisieren sich und der Ausbau von Schienen- und Radwegen verändert Lagequalitäten im regionalen und lokalen Maßstab. Für die Städtereionen Nordrhein-Westfalens bietet diese Veränderung der Raum-Zeit-Struktur vielfältige Möglichkeiten einer Entwicklung, die Überballung vermeidet und Chancen einer polyzentrischen Raumstruktur nutzt. Diese Chancen sollten im Dialog zwischen den Großstädten und ihrem Umland entwickelt werden.“



### Prof. Martin zur Nedden

**Institutsleiter des Deutschen Instituts für Urbanistik difu, Berlin**

„Das Verfahren bietet die Möglichkeit sowohl im Hinblick auf inhaltliche Themen der Kooperation als auch bezüglich ihrer Organisationsform innovative Ansätze zu entwickeln. Für die teilnehmenden Kommunen wird sich zeigen, dass sich Kooperation lohnt. Darüber hinaus verbindet sich außerdem die Chance, aufgrund der gesammelten Erkenntnisse, Beiträge zur Diskussion der Weiterentwicklung von Inhalten und des Systems der räumlichen Planung zu gewinnen.“



### Mayra Nobre

**Mobilitätsexpertin und Stadtplanerin, Köln**

„Die interkommunale Kooperation soll die Möglichkeit erweitern, Aufgaben wie Energiewende, verkehrliche Erreichbarkeit, Wohn- und Wirtschaftsstandortattraktivität effizienter zu gestalten. Wichtig ist dabei bereits bestehende Gebietszusammenhänge sowie Orientierungs- und Bezugspunkte zu erkennen und zu integrieren.“



### Ulrike Rose

**Baukultur-Vermittlerin, kulturräume gestalten, Berlin**

„Die Zukunft geht nur gemeinsam! Hervorragend, dass der Wettbewerb dieses Miteinander über die Stadt- und Gemeindegrenzen angestoßen hat. Auf die vielen guten Gespräche auf Augenhöhe zwischen Stadt und Umland, mögen sie nicht versiegen und langfristig Früchte tragen!“



### Prof. Uwe Schneidewind

**Professur für Innovationsmanagement und Nachhaltigkeit, Bergischen Universität Wuppertal; Präsident und wissenschaftlicher Geschäftsführer des Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH**

„Landschaft, Ökologie, Mobilität und Infrastrukturen sind Fakten und Themen, die nicht an den kommunalen Grenzen enden. Die räumliche und sozioökonomische Vernetzung zwischen den Städten und Gemeinden schafft Standortvorteile und spart Ressourcen.“



### Prof. Dr. Stefan Siedentop

**Professur für Stadtentwicklung, TU Dortmund und Wissenschaftlicher Direktor des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung - ILS, Dortmund**

„Interkommunale Kooperation braucht Mut, Kreativität, Kompromissfähigkeit und nicht zuletzt auch einen langen Atem. An die Stelle einer immer noch verbreiteten Furcht vor Autonomieverlusten sollte ein Vertrauen in gemeinsame Vorteile durch Kooperation treten. Sich dabei auf Augenhöhe, als gleichberechtigte Akteure zu begegnen, erscheint mir zentral.“



### Prof. Dr. Guido Spars

**Professur für Stadt- und Regionalökonomie, Bergische Universität Wuppertal**

„Viele kommunale Aufgaben - wie z. B. Wohnungsversorgung, Arbeitsmärkte, Infrastruktur - machen heutzutage nur noch in einem stadtrationalen Bezugsrahmen Sinn. Daher geht es hierbei nicht um die Sichtweise, dass die kleineren Umlandkommunen für die großen Städte die „Kohlen aus dem Feuer holen“ sollen, sondern dass die kleineren Umlandgemeinden ihre Entwicklungschancen erkennen und in Zukunft auch besser nutzen.“



### Prof. Dr. Ursula Stein

**Honorarprofessur für Kommunikation in der Planung, Universität Kassel; Büro Stein + Schultz, Frankfurt am Main**

„Hoffentlich kann es bald von einer Konkurrenz zu einem offenen Austausch und einem Voneinander-Lernen kommen. Die Kommunen müssen dafür ein Kraftfeld rund um ihre Kooperation gestalten.“



**Auftakt zur Phase 2**



Am 02. November 2016 fand in Solingen unter Federführung des Staatssekretärs a.D. Michael von der Mühlen der Auftakt zur zweiten Phase der Initiative StadtUmland. NRW statt, in der die Verbände ihre Konzepte für eine neue Balance zwischen Stadt und Umland konkretisieren sollten.

Im Solinger Institut für Produkt-Innovationen hatten die acht Stadtumlandverbände die Möglichkeit, mit verschiedenen Expertinnen und Experten -zusammengesetzt aus Mitgliedern des Auswahlgremiums, des Ministeriums und der Prozessbegleitung- ihre Zukunftskonzepte zu diskutieren. In diesem Rahmen ergab sich die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise, die das Auswahlgremium den Stadtumlandverbänden am Ende der ersten Phase des Aufrufs mit auf den Weg gegeben hatte, detailliert zu besprechen.

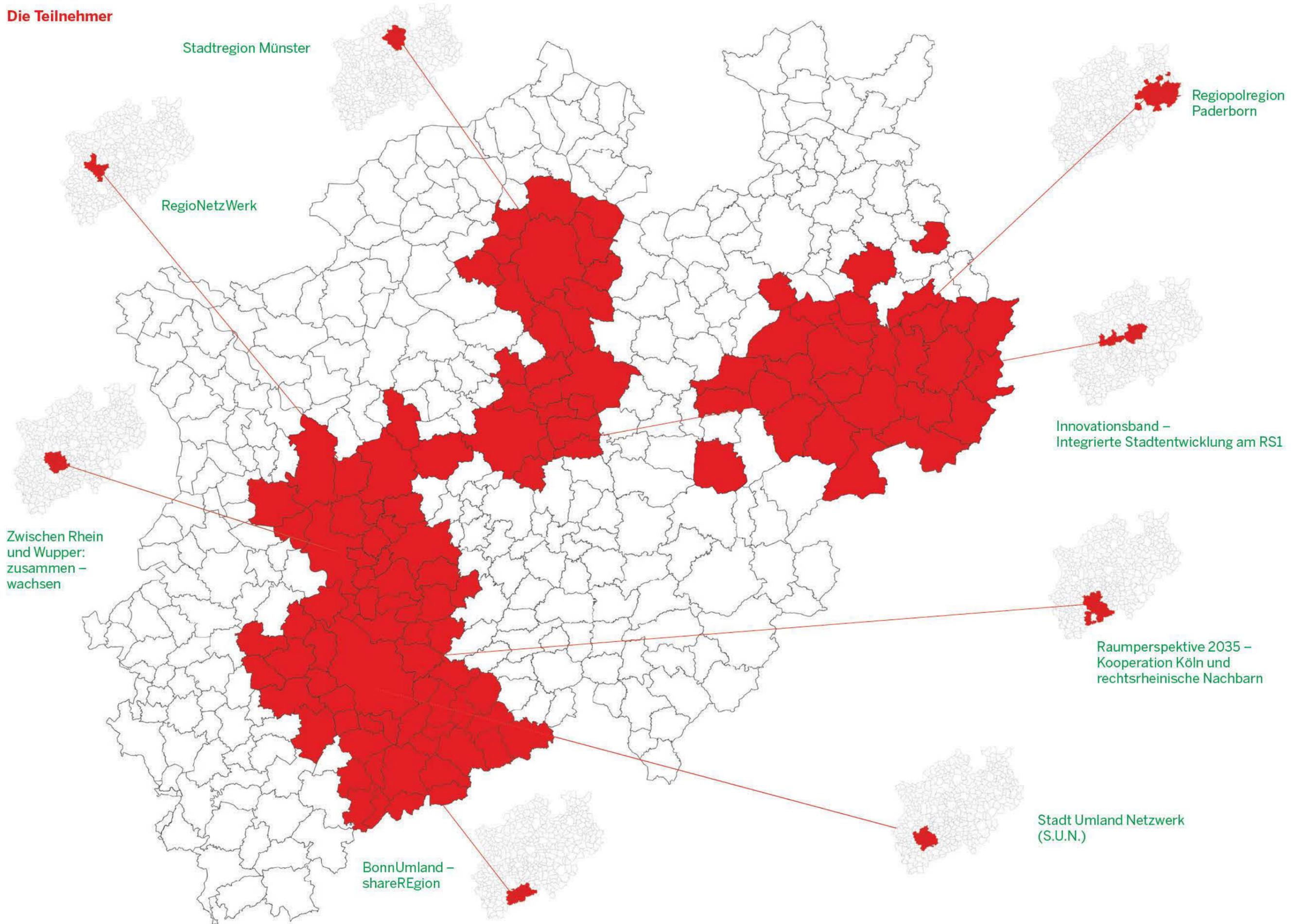


Ziel der Veranstaltung war es zudem, allgemeine inhaltliche wie prozessuale Klärungsbedarfe zu identifizieren und offene Fragen dazu zu formulieren. Erfragt wurden u. a. Auskünfte darüber, ob bei der Erarbeitung der Zukunftskonzepte die Öffentlichkeit einzubinden sei, ob politische Beschlüsse erwartet würden, inwiefern das Ministerium und die Verfahrensbetreuung die Verbände bei der Erarbeitung unterstützen könnten und welche Perspektiven es für die Zeit nach der Endabgabe gäbe? Diese und weitere Fragen wurden direkt oder im Anschluss auf der Projektwebsite für alle zugänglich beantwortet.

Einen für die Verbände inspirierenden Input lieferte Prof. Dr. Dirk Messner zum Abschluss der Werkstattveranstaltung mit einem Vortrag über das Gutachten „Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte“, der die Bedeutung der Stadtplanung für die weltweite Klimaentwicklung in den kommenden Dekaden hervorhob.









**Beteiligte Großstädte**

Duisburg, Düsseldorf (Projekträger), Krefeld

**Beteiligte Umlandgemeinden**

Meerbusch, Ratingen

**Beteiligte Kreise**

Kreis Mettmann

**Die Region der Zukunft**

Das RegioNetzWerk bildet mit sechs Gründungspartnern eine neuartige, starke Kooperation im Herzen Europas. Die Städte Duisburg, Düsseldorf, Krefeld, Meerbusch und Ratingen sowie der Kreis Mettmann sind in vielfältiger Weise miteinander verbunden. Dem Wettbewerbsaufruf StadtUmland.NRW folgend wird nun die Zusammenarbeit auf planerischer Ebene verstärkt.

Im Fokus der Bearbeitung stehen innovative, nachhaltige und interdisziplinäre Lösungsansätze zur Bewältigung der Fragen sozialer und nachfragegerechter Wohnraumversorgung, verträglicher Verteilung von Nutzungs- und Flächenansprüchen sowie der Organisation der Mobilität innerhalb der Region, die durch den pragmatischen Ansatz der verbindlichen Projektzusammenarbeit angegangen werden.

**Unsere wichtigsten Ziele:**

- Kommunale Herausforderungen durch regionale Strategien bewältigen
- Siedlungsentwicklung und Mobilität in Einklang bringen
- Sektorale Projekte integriert bearbeiten und konkrete, umsetzungsreife Projekte zügig umsetzen

Erste große Herausforderung: der hohe Siedlungsdruck. Die Region muss bis 2030 unter Berücksichtigung aller Möglichkeiten im Bestand einen Bedarf von 60.000 neuen WE realisieren. Demgegenüber steht ein Defizit an Entwicklungspotenzialen. Zweite große Herausforderung: die Reduzierung der immensen Verkehrsbelastung in der Region und deren negativer Auswirkungen (Flächeninanspruchnahme, Kosten für Straßenausbau, Lärm, Feinstaub und Stress). Hinzu kommen gesellschaftliche Herausforderungen: digitale Revolution, verändertes Mobilitätsverhalten und flexiblere Lebensstile.

Assoziierte Partner auf der operativen Ebene sind die Bez.-Reg. Düsseldorf, der Rhein-Kreis Neuss, die Rheinbahn, der VRR sowie Wohnungsunternehmen. Die Projektumsetzung wird durch das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO sowie das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen begleitet.

**Kooperation neu gedacht**

Mit dem RegioNetzWerk wird die Zusammenarbeit zu einer regionalen Struktur gefestigt und thematisch ausgeweitet. Alle Stadt- und Verwaltungsspitzen stehen uneingeschränkt zur regionalen Kooperation.

Das organisatorische Fundament der Zusammenarbeit ist das Team RegioNetzWerk, angesiedelt auf der Ebene der Amts- oder Abteilungsleitungen. Hier werden die Projekte reflektiert sowie die Einhaltung verabredeter regionaler Ziele und Qualitätskriterien kontrolliert. Vorbildlich umgesetzte Projekte könnten durch ein regionales Projektgütesiegel ausgezeichnet werden. Das Team ist regionales Strategie- und Lerngremium.

Auf der Arbeitsebene werden in ressortübergreifenden Projektgruppen Umsetzungsschritte eng aufeinander abgestimmt.

Die Verbindlichkeit der regionalen Kooperation wird durch halbjährliche Regionale Beigeordnetenkonferenzen mit dem Ausgleich zwischen regionalen und kommunalen Interessen und verlässlichen Absprachen hergestellt. Die politische Verankerung findet in den RegioKonferenzen einmal im Jahr statt.

Ein Regionalpolitischer Sprecher pro Stadt sichert die Kommunikation, und ein gemeinsam getragener Regionaler Netzwerker übernimmt die organisatorischen, prozessbezogenen und impulsgebenden Aufgaben.

# REGIO NETZWERK

Regio findet statt

**Regionetzwerk Plakate alle passwortgeschützt**

**Zahlen**  
 Ca. **10 %** der Bevölkerung NRW  
 Ca. **2 %** der Fläche NRW  
 Mehr als **30 %** der Flächen versiegelt  
 Exorbitantes Bevölkerungswachstum  
 Düsseldorf - höchste Eingliederquote Deutschlands

**Highlights**  
**63** Museen  
 Landeshauptstadt Düsseldorf  
**80** Parklandschaften auf über **1.500 ha**  
 Leben am Wasser  
**54** Naturschutzgebiete auf über **5.000 ha**  
**7** Hochschulen  
 Internationale Unternehmerrschaft  
**Binnenhafen Duisburg**  
 Messe Düsseldorf  
 Internationaler Flughafen

**Herausforderungen**  
 Bis 2030 für rund **100.000** Menschen  
 Stadtquartiere bauen  
 Verkehrsinfrakt verhindern  
 Entwicklungsfächen finden  
**Internationale Konkurrenzsituation meistern**  
 Fachkräfte binden  
 Administrative Grenzen überwinden

**Regionale Alltäglichkeit**  
 verdeutlicht die Herausforderungen

**MODAL SPLIT**  
 10% 20% 30% 40% 50%  
 12% 15% 18% 21% 24%

**ALTERSQUOTIENT**  
 42 38 34 30 26 22 18 14 10 6 2

**EINWOHNER/HA SIEDLUNGS- UND VERKEHRSFLÄCHE**  
 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100

**BEVÖLKERUNGSDYNAMIKEN\***  
 100% 90% 80% 70% 60% 50% 40% 30% 20% 10% 0%  
 2000 2005 2010 2015 2020 2025 2030

**DUISBURG** 18.200  
**MÜLHEIM AN DER RUHR** 12.200  
**ESSEN** 12.200  
**RATINGEN** 13.300  
**KREIS METTMANN**  
**DÜSSELDORF** 17.800  
**NEUSS** 17.800  
**KÖLN** 13.200  
**KREFELD** 9.700  
**MEERBUSCH** 8.800

**Regionetzwerk Plakate alle passwortgeschützt**

**SCHICHTEN DER REGIONALEN KOOPERATION**  
 METROPOLREGION RHEINLAND  
 REGIONALPOLITISCHER NETZWERKER  
 REGIONALPOLITISCHER NETZWERKER  
 REGIONALPOLITISCHER NETZWERKER

**Regionale Alltäglichkeit**  
 verdeutlicht die Herausforderungen

7:45 Frühstück mit Kind zuhause  
 8:30 Frühstück zuhause  
 6:45 Aufstehen, Aufhaken, Auspacken, Putzen, Duschen  
 6:30 Frühstück zuhause  
 7:30 Büro t. Kaffee  
 9:45 2. Kaffee  
 10:30 Termin mit Dienstleister zur Erarbeitung des neuen Stadtentwicklungsplans, Thema: Analyse der Herausforderungen  
 12:30 Mittagessen mit Kollegen  
 13:00 - 18:00 Jobben bei Egon  
 19:00 - 00:15 Essen mit Freunden und Konzert in jazz  
 15:30 6. Kaffee  
 16:15 Verlässt die Arbeit  
 11:45 - 13:10 (Mittagschlaf)  
 9:00 - 12:15 Seminare (im Süd)  
 16:20  
 17:10 Einkauf auf dem Weg  
 17:30 Anruf bei Jobbe  
 18:30 Opa Hartmut kann nicht mitessen und geht. Die späten Jahre sind dirgen sind zu schlecht  
 19:00 Abendbrot mit Kind  
 19:00 Was ist doch nicht so viel Zeit im Auto verbringen müsste und alles rüber bei einander liegen würde...  
 Das Umsteigen schlaucht sehr, und es geht so viel Zeit verloren...  
 Wann finde ich endlich eine Wohnung, die zu meinem Leben passt?...  
 Was kommt da auf uns zu? Wohnungsdruck, Pendlerströme, Flächenknappheit, das können wir als Stadt allein nicht bewältigen...



Das Netzwerk ist z.z. eine „weiche“ Kooperation. Organisationsform und Verbindlichkeit ändern sich in Abhängigkeit zu Zielen und Erfordernissen („form follows function“) in 4 Phasen:

- Wettbewerbsphase: Gründung
- Lernphase: drei bis fünf Jahre, Weiterführung der organisatorischen Ebenen, Installation Netzwerker, Projektgruppen bzw. -gesellschaften, Umsetzung Leitprojekte, Schaffung projektbezogener Verbindlichkeiten und Projektverträge, Erarbeitung eines Projektgütesiegels, Grundsatzbeschluss in den Räten
- Verbindlichkeitsphase: Bewertung der Ergebnisse, evtl. Gründung eines Zweckverbands/ Vereins, Installation eines Regionalpolitischen Sprechers
- Regionsphase: Netzwerk als gefestigte Kooperation, offen für Partner, Einbezug weiterer Themen
- 3 Was bedeutet integrierte Raumentwicklung für das Regionetzwerk?
- Start einer neuen Planungs- /Baukultur und Prozessqualität:
- Gleichklang – Kongruente Stadt- und Verkehrsplanung
- Vorbildfunktion – Klare Projektvorgaben im Sinne der integrierten Raumentwicklung
- Ressortübergreifende Planung – Abgleich Ziele und Lösungen
- PlanungsPhase 0 – Vor LPh 1 HOAI, Festlegung von Kernzielen und Qualitätskriterien pro Projekt, regionale und kommunale Abstimmung von Planungsideen
- Zielgruppenspezifische Partizipation – Transparente, offene Beteiligung kommunaler und regionaler Öffentlichkeit
- PlanungsPhase 10 – Nach LPh 9 HOAI, Ende der regionalen Lernphase mit der Projektevaluation
- Qualitätssichernde Verfahren als zentrales Planungsinstrument – Wettbewerbe mit interdisziplinären Teams als Standard

### Ziele konkret gefasst – Die Qualitätskriterien

Die Qualitätskriterien bilden Leitlinien für die regionale Entwicklungsrichtung und werden in allen Leitprojekten berücksichtigt. Das Ziel: Sicherung hoher städtebaulicher Qualität bei integrierter Projektumsetzung von Siedlungsentwicklung und Mobilität, Qualitätssprung für die nachhaltige Siedlungsentwicklung, lokal beschlossen – regional umgesetzt

#### A Städtebauliche Dichte

Standortabhängig hohe Dichte mit qualitativvoller, innovativer, vielfältiger Architektur, attraktive Gestaltung und Zonierung der Quartiere, individuelle Rückzugsräume als „Grünes Wohnzimmer“, vielfältig nutzbarer öffentlicher Raum als Ausgleich

#### B Vernetzte Mobilität

Multimodale Angebote und intermodale Verknüpfungen für optimierte Wegeketten, mind. 1 Mobilstation pro Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität, Mobilitätsstrukturen wie Sharing-Angebote, barrierefrei, hoher Informationsgrad, kurze Wege zur Haltestelle, digitale Vernetzung, Fuß- und Radwege ohne Umwege, angebunden an regionale Radschnellverbindungen, Reduktion von Stellplätzen

#### C Neue Wohnformen und verschiedene Marktsegmente

Vielfalt an Wohnformen mit und ohne Auto, Gemeinschaftsprojekte und individuelles Wohnen, breites Spektrum an Miet- und Eigentumssegmenten, Beteiligung immobilienwirtschaftlicher Experten, um die Umsetzbarkeit aus Sicht von Investoren und Wohnungsmarkt zu sichern

#### D Öffentlicher Raum – grün und multifunktional

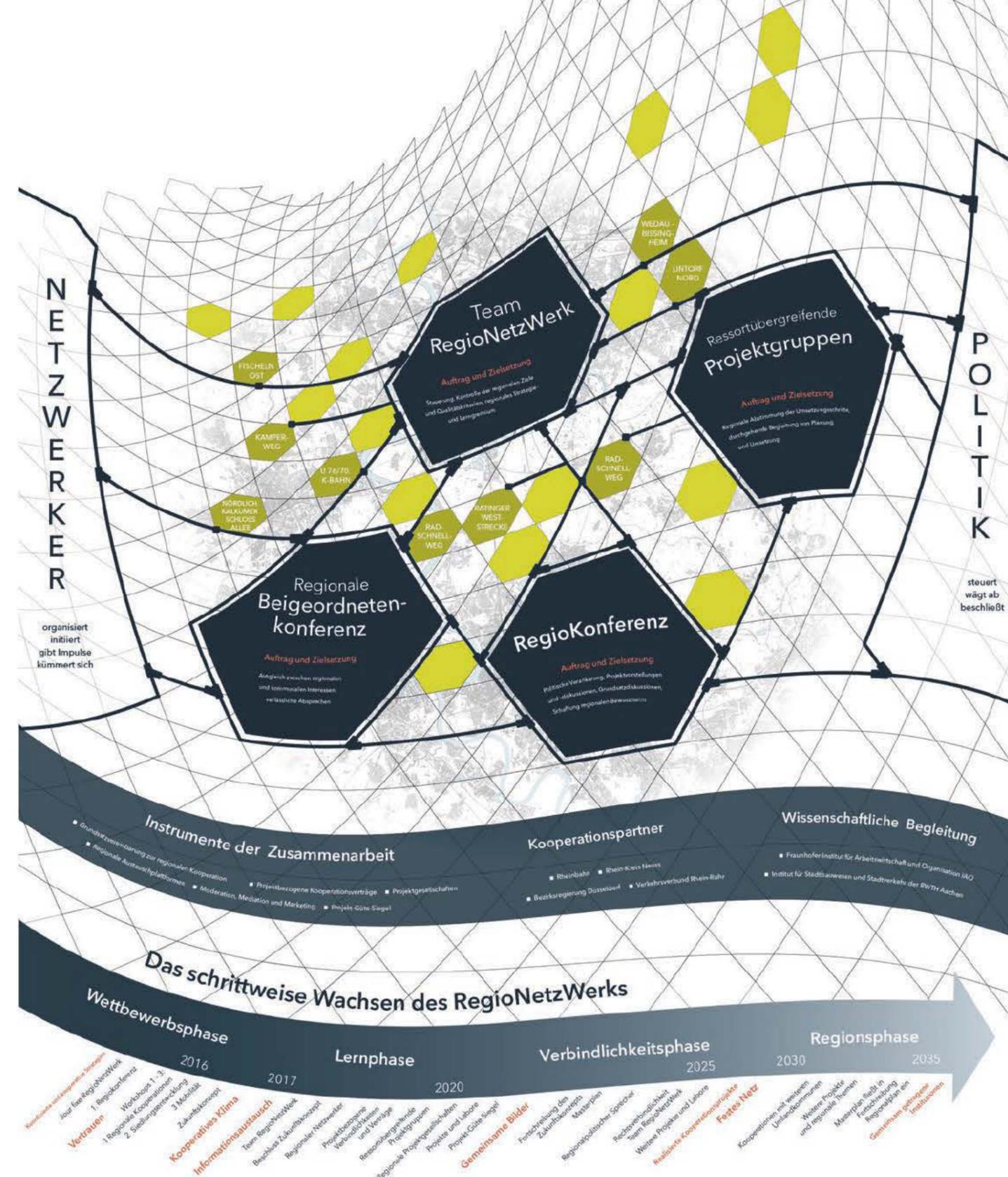
Leicht zugänglicher, dreidimensional intensiv ausgenutzter öffentlicher Raum, vielfältige Möglichkeiten der Kommunikation, Erholung, Ruhe, Spiel- und Bewegungsstationen

#### E Klimaverträglichkeit und Energieversorgung

Hohe Ansprüche der Klimaanpassungsstrategie, innovative Quartiersversorgung mit Wärme und Strom, regenerative Energien, multifunktionale Flächen

#### F Technische, soziale und Sharing-Infrastruktur

Innovativer Umgang mit technischer Infrastruktur, soziale Infrastruktur für Bestands- und Neubauquartiere, Sharing-Infrastruktur (Co-Workingplaces, Gemeinschaftsräume), Öffnung der Infrastrukturen zum Quartier



organisiert  
initiiert  
gibt Impulse  
kümmert sich

steuert  
wägt ab  
beschließt

**Instrumente der Zusammenarbeit**  
 • Grundgesetzänderung zur regionalen Kooperation  
 • Regionale Austauschplattformen  
 • Moderation, Mediation and Marketing  
 • Projektbezogene Kooperationsverträge  
 • Projektgesellschaften  
 • Projekte Güte Siegel

**Kooperationspartner**  
 • Rheinische  
 • Rhein-Kreis Neuss  
 • Bezirksregierung Düsseldorf  
 • Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

**Wissenschaftliche Begleitung**  
 • Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO  
 • Institut für Städtebauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen

**Das schrittweise Wachsen des RegioNetzWerks**

**Wettbewerbsphase** (2016)  
 • Kennenlernen und Kooperation  
 • Jour fixe RegioNetzWerk  
 • 1. Beigeordnetenrat  
 • 1. Regionaler Kooperationsrat  
 • 2. Siedlungsentwicklung  
 • 3. Mobilität  
 • 3. Beigeordnetenrat

**Lernphase** (2017)  
 • Informationsaustausch  
 • Team RegioNetzWerk  
 • Begegnungszentrum  
 • Regionaler Netzwerker  
 • Projektbezogene Verbindlichkeiten und Verträge  
 • Ressortübergreifende Projektgruppen  
 • Regionale Projektgesellschaften  
 • Projekte und Verträge  
 • Projekt Güte Siegel

**Verbindlichkeitsphase** (2020)  
 • Gemeinsame Bilder  
 • Fortentwicklung des Zusammenarbeit  
 • Masterplan  
 • Regionalpolitischer Sprecher  
 • Rechtsverbindlichkeit  
 • Team RegioNetzWerk  
 • Weitere Projekte und Verträge  
 • Realisierte Kooperationsprojekte

**Regionsphase** (2025-2035)  
 • Festes Netz  
 • Kooperationsrat  
 • Kooperationsrat mit weiteren  
 • Unikatbestimmen  
 • Weitere Projekte  
 • und regionale Themen  
 • Mehrere Projekte  
 • in der  
 • Forschung  
 • und  
 • Regionalplanung  
 • Realisierung  
 • von  
 • Projekten  
 • in  
 • den  
 • Quartieren



**G Gemeinschaft**

Generationsgerechte Wohnformen, Grünstrukturen mit Begegnungszonen, Gemeinschaftsprojekte

**H Partizipation**

Konsequente Projekttransparenz und Beteiligung von angrenzenden und zukünftigen Bewohnern

**I Heimat**

Heimat und Identität durch qualitätsvolle Architektur, ausgewogenes Verhältnis von Individualität und Gemeinschaft, ideale Mobilitätsangebote und soziale Infrastrukturen

**Das gemeinsame Werk**

Die neun Leitprojekte sind politisch beraten. Siedlungsentwicklungs- und Mobilitätsprojekte stehen in enger Abhängigkeit zueinander.

Die 15 Zukunftsprojekte haben das Potenzial, die Ziele der regionalen Integrierten Raumentwicklung zu erreichen.

**Siedlungsentwicklung an der Schiene**

- L1 Duisburg Wedau/Bissingheim
- L2 Ratingen Lintorf Nord
- L3 Düsseldorf Nördlich Kalkumer Schlossallee
- L4 Meerbusch „Kamper Weg“
- L5 Krefeld Planker Heide

**Schiene entlang der Siedlungsschwerpunkte**

- L6 Ratinger Weststrecke
- L8 U 76/70: „K-Bahn“ Düsseldorf – Meerbusch – Krefeld

**Regionale Nahmobilität**

- L7 Radschnellweg Düsseldorf – Ratingen – Duisburg
- L9 Radschnellweg Duisburg – Krefeld – „Krefelder Promenade“

**Ein besonderer Beitrag für die integrierte Raumentwicklung – Labore des Lernens**

Um experimentell mit den Zukunftsfragen umzugehen, werden Experimentierräume definiert, die Labore des Lernens: zukunftsweisende Ideen und Herangehensweisen, gesellschaftliche und technische Innovationen werden erprobt. Diese Reallabore testen und entwickeln das Stadtleben der Zukunft.

**Labor 1: Klima-Quartier – klimagerecht, ökologisch angepasst, nachhaltig geplant**

Klimaschutz mit Plusenergiesystemen, Optimum nachhaltiger Energieversorgung, Überschuss an Energie für Gemeinschaftsflächen/-einrichtungen, angrenzende Quartiere, Nutzung von Materialien aus umweltfreundlichen Herstellungsprozessen, Demontage-, Trenn-, Recyclingfreundlichkeit, modernes Regenwassermanagement

**Labor 2: Grünes bewegtes Quartier**

Bewegtes Quartier mit vielfältigen, niederschweligen, herausfordernden Bewegungsstationen und -anreizen. Fuß-/Radwege mit hohem Aufforderungscharakter, angenehme alltägliche Mobilität

**Labor 3: Smartes digitales Quartier – Sharing leicht gemacht**

Leben mit digitaler Vernetzung, möglichst ohne Auto, Onlineleihsystem für E-Mobilität, Effizienz-Optimierung von Mobilität und Energie, Quartiersserver für Verleih und Tausch von Produkten, E-Partizipation

**Labor 4: Die qualitative grüne Dichte**

Experimentell hohe Dichten, Ausgleich durch Grün- und Gemeinschaftsflächen, hohe Architekturqualität mit Individualität schützenden Strukturen

**Labor 5: Das Quartier von unten, Bürger planen mit**

Überdurchschnittliches Angebot an besonderen Partizipationsmöglichkeiten in der Projektumsetzung, vielfältige Möglichkeiten der Einflussnahme und Gestaltung

**Labore der Zukunft**

Übertragung der Laboregebnisse bei Transformationsprozessen in bestehenden Strukturen

**Unser Ausblick – Die Perspektive Mensch**

Das RegioNetzWerk richtet bei der Projektumsetzung den Blick auf die realen Lebenswirklichkeiten. Durch die angestrebten Qualitäten wird der erforderliche Qualitätssprung erreicht. Das RegioNetzWerk wird für ein nachhaltiges und gesundes Arbeiten, Wohnen und Leben in allen Lebensphasen planen und bauen. Nichts Neues eigentlich, oder? Aber trotzdem in seiner Intensität und regionalen Überzeugung hoch innovativ!

Quelle: Stadtumlandverbund „RegioNetzWerk“



# REGIONETZWERK

Das Werk integriert

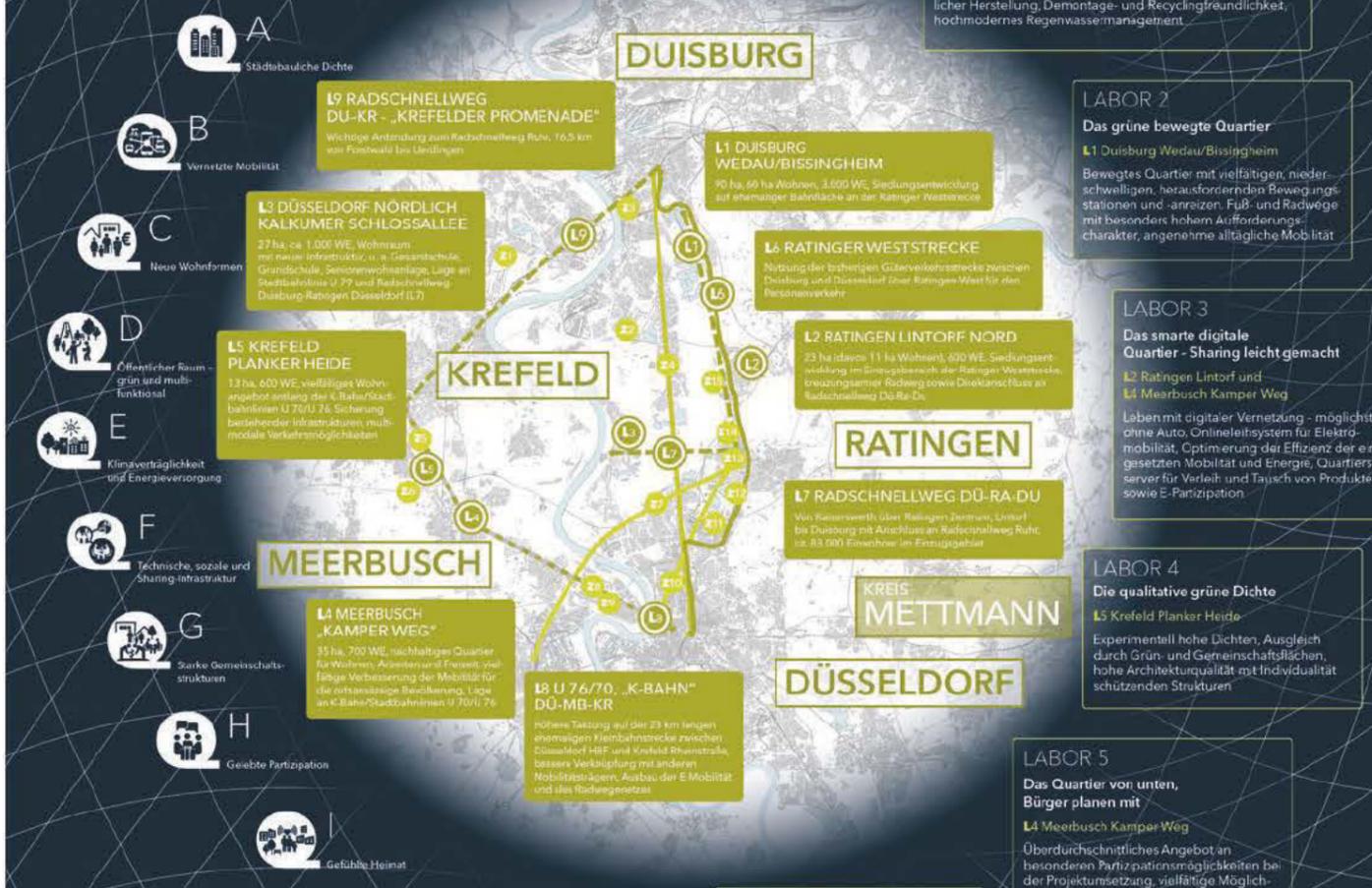
## LEITPROJEKTE - SIEDLUNG UND MOBILITÄT IM KONTEXT

Projekte der innovativen integrierten Raumentwicklung, die Siedlungsentwicklung mit regionaler Mobilität vorbildlich verknüpfen

### QUALITÄTSKRITERIEN

Sicherung hoher städtebaulicher Qualität bei integrierter Projektumsetzung von Siedlungsentwicklung und Mobilität, Qualitätssprung für die nachhaltige Siedlungsentwicklung, lokal beschlossen - regional umgesetzt

- A** Städtebauliche Dichte
- B** Vernetzte Mobilität
- C** Neue Wohnformen
- D** Öffentlicher Raum grün und multifunktional
- E** Klimaverträglichkeit und Energieversorgung
- F** Technische, soziale und Sharing-Infrastruktur
- G** Starke Gemeinschaftsstrukturen
- H** Gebiete Partizipation
- I** Gefühle Heimat



**LABORE DES LERNENS**  
 Innovative Beantwortung von Zukunftsfragen der integrierten Raumentwicklung in Laboren, zukunftsweisende Ideen und Herangehensweisen, Erprobung gesellschaftliche und technische Innovationen, spezielle Qualitätskriterien, Reallabore für Stadtleben der Zukunft, Regionales Lernfeld

**LABOR 1**  
**Das Klima-Quartier - klimagerecht, ökologisch angepasst und nachhaltig geplant**  
 L3 Düsseldorf Nördlich Kalkumer Schlossallee  
 L4 Meerbusch Kamper Weg  
 Plusenergiesysteme, Optimum an nachhaltiger Energieversorgung, Überschuss an Energie für Gemeinschaftsflächen und angrenzende Quartiere, Materialien aus umweltfreundlicher Herstellung, Demontage- und Recyclingfreundlichkeit, hochmodernes Regenwassermanagement

**LABOR 2**  
**Das grüne bewegte Quartier**  
 L1 Duisburg Wedau/Bissingheim  
 Bewegtes Quartier mit vielfältigen, niederschweligen, herausfordernden Bewegungsstationen und -anreizen. Fuß- und Radwege mit besonders hohem Aufforderungscharakter, angenehme alltägliche Mobilität

**LABOR 3**  
**Das smarte digitale Quartier - Sharing leicht gemacht**  
 L2 Ratingen Lintorf und  
 L4 Meerbusch Kamper Weg  
 Leben mit digitaler Vernetzung - möglichst ohne Auto, Onlineleihsystem für E-Mobilität, Optimierung der Effizienz der eingesetzten Mobilität und Energie, Quartiersserver für Verleih und Tausch von Produkten sowie E-Partizipation

**LABOR 4**  
**Die qualitative grüne Dichte**  
 L5 Krefeld Planker Heide  
 Experimentell hohe Dichten, Ausgleich durch Grün- und Gemeinschaftsflächen, hohe Architekturqualität mit Individualität schützenden Strukturen

**LABOR 5**  
**Das Quartier von unten, Bürger planen mit**  
 L4 Meerbusch Kamper Weg  
 Überdurchschnittliches Angebot an besonderen Partizipationsmöglichkeiten bei der Projektumsetzung, vielfältige Möglichkeiten der Einflussnahme und eigenen Gestaltung

### ZUKUNFTSPROJEKTE - FORTFÜHRUNG DER LERNPHASE

Potenzialprojekte zur Erreichung der Ziele der Regionalen Kooperation und integrierten Raumentwicklung

<b>Z1</b> Duisburg Schacht Fritz 500 WE auf ehemaligem Gelände Zeche Fritz <b>Z2</b> Duisburg Wohnen „Am alten Angerbach“ 320 WE am Angerbach mit Anschluss an die U 79 <b>Z3</b> Rheinort in Duisburg Hochfeld 3.600 WE direkt am Rhein, Anschluss an Bahn und Straßenbahn, Bocksbartrasse <b>Z4</b> RRX 15 Minuten-Takt-Verbindung der regionalen Zentren, Fertigstellung 2035, Verlagerung von ca. 30.000 Personenfahrten Auto auf Bahn	<b>Z5</b> Krefeld Fischeln Ost 16,8 ha, Quartier mit parkartiger Struktur zur Landschaft <b>Z6</b> Interkommunales Gewerbegebiet Meerbusch-Krefeld Beidseits der A 44, Fläche: 51 ha in Krefeld, 70 ha in Meerbusch <b>Z7</b> U 81   Ratingen - Düsseldorf Flughafen - Meerbusch Neubau U 81 zur besseren Anbindung des Flughafens Düsseldorf	<b>Z8</b> Düsseldorf Seestern 200 WE auf bisher gewerblich genutztem Grundstück <b>Z9</b> Güterbahnhof Oberkassel II 650 WE auf stillgelegtem Güterbahnhof Oberkassel <b>Z10</b> Radschnellweg zwischen Ratingen und Düsseldorf Neue Verbindung ab Ratingen-Lintorf bis Düsseldorf-Zentrum <b>Z11</b> Düsseldorf Westfalenstraße 150 WE auf ehemaligem Betriebsgelände
<b>Z12</b> Ratingen Felderhof 260 WE auf Gelände einer ehemaligen Spiegelglasfabrik <b>Z13</b> Ratingen Umfeld Westbahnhof Siedlungsflächen auf ehemaligen Gewerbeflächen <b>Z14</b> Ratingen Bahnhofsumfeld Tiefenbroich Aufwertung des Tiefenbroicher Bahnhofsumfelds durch den neuen Haltepunkt <b>Z15</b> Ratingen Lintorf West 309 WE in urbaner Lage an Ratinger Weststrecke, Anbindung an Radschnellweg L7		



Würdigung durch das Auswahlgremium

**Konzeptionelle Qualitäten:**

Das Zukunftskonzept wurde durchweg positiv bewertet. Der Stadtumlandverbund hat es geschafft für diesen Raum -der beiderseitig des Rheins liegt- ein gemeinsames Leitbild aus den räumlichen und funktionalen Gegebenheiten abzuleiten und zu entwickeln. Dabei liegt der Rhein in der Mitte und wird übersprungen, anstatt eine Grenze zu bilden. Am Ende steht ein konsistentes Zukunftsbild, das die Zusammenführung von Mobilitätslinien und Siedlungsräumen sehr konkret aufzeigt.

Die inhaltlichen Ziele und Endprodukte werden konkret benannt. Die umfangreichen Projekte werden über die aufgestellten Qualitätskriterien gut abgeleitet. Zudem gliedern die „Labore des Lernens“ die Leitprojekte in verschiedene Projektgruppen und die Zukunftsprojekte beschreiben weitere Potenzialprojekte. Generell ist die Projektorientierung zu stärken und in den nächsten Schritten sollte eine Priorisierung und Konkretisierung der Projekte vorgenommen werden.

Mit Blick auf alle beteiligten Städte und Gemeinden wird empfohlen, die unterschiedlichen Wachstumsdynamiken abzubilden und differenziert zu betrachten. Eine Lücke wird in der (sozial-) räumlichen Differenzierung der unterschiedlichen Teilräume gesehen, die stärker herausgearbeitet werden sollte. Zur Weiterentwicklung des Konzeptes sollte eine soziale Austarierung erfolgen und das Thema des geförderten Wohnraums stärker behandelt werden.

Hinsichtlich der Mobilität wäre es vorteilhaft, wenn auch Alternativen zur Ratinger Weststrecke einbezogen würden, falls diese aufgrund des Güterverkehrs nicht im benötigten Maße für den Personenverkehr genutzt werden kann.

**Verfahrensqualitäten relativ zum Stand der Vorerfahrung bzw. -praxis:**

Für die politische Legitimation der Konzeption liegt zur Zeit eine Absichtserklärung auf Verwaltungsebene vor. Hier sollte der Verbund den begonnenen Weg konsequent fortsetzen und das Konzept auch politisch verankern. Der weitere Weg ist gut beschrieben und vorbildlich, es sollte verstärkt nach weiteren Partnern gesucht (z. B. Hochschulen, Wirtschaft) und auch die Zivilgesellschaft einbezogen werden.

Der Stadtumlandverbund greift auf vorhandene Projekte zurück, deren Konkretisierung und Profilierung vorgesehen ist. Der Vorbildcharakter dieses Konzeptes liegt in diesem pragmatischen Zugang begründet, der verdeutlicht, dass man niederschwellig zu einer integrierten Raumentwicklung mit konkreten Zügen kommen kann.

**Insgesamt wird das Zukunftskonzept des Stadtumlandverbundes als Konzept mit besonderem Vorbildcharakter bewertet.**

**Empfehlungen der Jury an das Ministerium:**

- Das Land unterstützt den Verbund bei der Identifikation und Einbeziehung möglicher Alternativen zur Ratinger Weststrecke.
- Das Auswahlgremium hält es für sinnvoll, dass das Land den Stadtumlandverbund beim Umgang mit Governance-Fragen im Netzwerk unterstützt.



**Aus „Intelligenter Siedlungsbau trifft nachhaltige Mobilität“ wird „Interaktives Verschmelzen von Wohnen und Mobilität“**

- Gleichklang - Stadt- und Verkehrsplanung verlaufen kongruent
- Mobilitätsstationen - jedes neue Quartier mit intermodularer Mobilitätsstation
- Vorbildfunktion - klare rahmengebende Vorgaben für integrierte Raumentwicklung
- Qualitätssichernde Verfahren werden Standard
- Zielgruppenspezifische Partizipation - transparente und offene Einseitigung
- Labore des Lernens - in jeder Stadt langfristig

**Das ist uns wichtig: Wohnen, Arbeiten und Mobilität Integriert planen Voneinander lernen Win-win Neu und Bestand Perspektive Mensch**

# Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)

## zusammenWACHSEN

### Beteiligte Großstädte Köln

### Beteiligte Umlandgemeinden Bedburg, Bergheim, Brühl, Dormagen, Elsdorf, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Rommerskirchen, Wesseling

### Beteiligte Kreise Rhein-Erft-Kreis (Projekträger)



### Leitbild und Charta des S.U.N.

Die Kernstadt Köln mit ihrem linksrheinischen Umland ist von dynamischem Wachstum geprägt. Die Stadtregion mit steigenden Zuwanderungszahlen, großen Pendlerströmen und zunehmendem Nutzungsdruck auf Siedlungs-, Wirtschafts-, Verkehrs- und Freiflächen steht vor großen Herausforderungen. Sich diesen Aufgaben kooperativ, vorausschauend und grenzübergreifend zu stellen, war der Impuls, das interkommunale Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.) zu gründen und eine langfristige strategische Partnerschaft zu schließen.

Im S.U.N. haben sich die Stadt Köln, der Rhein-Erft-Kreis (als Konsortialführer) und die Städte Bedburg, Bergheim, Brühl, Elsdorf, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling und Dormagen sowie die Gemeinde Rommerskirchen zusammengeschlossen. Als verbindliches Fundament für den weiteren Weg wurde von der Oberbürgermeisterin der Stadt Köln, dem Landrat des Rhein-Erft-Kreises sowie allen Bürgermeistern des S.U.N. am 20. März eine Charta unterzeichnet, die gemeinsame strategische Zukunftsziele für die Stadtregion unter dem Leitbild „zusammenWACHSEN“ formuliert.

Insgesamt nahmen seit Juni 2016 ca. 250 Akteure an etwa 30 Veranstaltungen für die Erarbeitung des Zukunftskonzepts teil. Gemeinsam wurden Arbeits- und Entscheidungsstrukturen aufgebaut und eine Handlungsagenda mit Handlungsfeldern und Schlüsselprojekten erarbeitet – das nun vorliegende Zukunftskonzept mit dem Leitbild „zusammenWACHSEN“ und die Charta des S.U.N. sind Ergebnisse dieses Prozesses. Gleichzeitig wurde die Teilnahme am Wettbewerb StadtUmland.NRW frühzeitig in den kommunalpolitischen Beratungsprozessen der Stadtregion kommuniziert.

### Strategien und Projekte

Das S.U.N. setzt auf einen projektorientierten Ansatz, der interkommunale Leitstrategien durch strategische Schlüsselprojekte und umsetzungsorientierte Modellprojekte schrittweise realisiert. Die vier gemeinsam im Beteiligungsprozess entwickelten Leitstrategien setzen den thematischen Rahmen. Die Leitstrategien und Projekte im Überblick:

#### dynamischWACHSEN

Schlüsselprojekt „Gartenstadt 2.0 – Dichteleitbilder für die Stadtregion“: Das S.U.N. will gemeinsam differenzierte Dichteleitbilder und neue Siedlungsqualitäten für die Stadtregion als Gesamtkonzept entwerfen und in Modellprojekten umsetzen. Bedarfe und Potenziale werden identifiziert, Dichteleitbilder und ein qualitätsorientierter Kriterienkatalog zur Siedlungsentwicklung erarbeitet. Das Ziel sind differenzierte Wohnformen, die geringeren Flächenbedarf mit einer hohen Aufenthaltsqualität verbinden.

Weitere Schwerpunkte und Projekte: Das S.U.N. integriert die Siedlungsentwicklung eng mit dem Ausbau von Mobilstationen und verfolgt mit dem Schwerpunkt „sozial und diversifiziert“ eine soziale Baulandentwicklung. Partnerprojekt mit der Kreissparkasse Köln ist eine Wohnbaustudie und interkommunale Bedarfsermittlung. Unter dem Schwerpunkt „urban, differenziert und dicht“ soll ein Erfahrungsaustausch zur kommunalen Baulandmobilisierung initiiert werden.

#### mobilVERNETZEN

Schlüsselprojekt „Interkommunales Mobilitätskonzept für das S.U.N. - Regionaler Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturplan“: Ein regionaler Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturplan mit konkreten Projekten und Maßnahmen zur Sicherung der mobilen Zukunftsfähigkeit der Wachstumsregion soll erarbeitet werden. Zentrale Bestandteile sind der Aufbau eines regionalen Netzes an Mobilstationen und die Verbesserung des SPNV-Angebotes.

# Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)



**Das Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.) formiert sich ...**

In der linksrheinischen Stadtregion S.U.N. haben sich die Stadt Köln, der Rhein-Erft-Kreis (als Konsortialführer), die Städte Bedburg, Bergheim, Brühl, Elsdorf, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling und Dormagen sowie die Gemeinde Rommerskirchen zusammengeschlossen.

... arbeitet gemeinsam an Zukunftskonzept ...

Die Kernstadt Köln mit ihrem Umland ist von dynamischem Wachstum geprägt. Die Stadtregion verzeichnet steigende Zuwanderungszahlen, Pendlerströme und spürt zunehmenden Nutzungsdruck auf Siedlungs-, Wirtschafts-, Verkehrs- und Freiflächen. Das S.U.N. möchte sich den zukünftigen Herausforderungen der Stadtentwicklung vorausschauend, kooperativ und über bestehende administrative Grenzen hinaus stellen. Im Rahmen von drei Symposien wurde von den Fachleuten der planenden Verwaltungen des Netzwerks über Institutionen, Verbände, Lokalpolitik und Zivilgesellschaft ein breiter Akteurskreis in den Prozess der Erstellung des Zukunftskonzepts eingebunden.

Gemeinsam wurden Chancen und Herausforderungen, Zukunftsatrategien und interkommunale Projekte unter dem Leitbild „zusammenWACHSEN“ diskutiert.

**... beschließt offiziell eine Charta ...**

Als verbindliches Ereignis unterzeichneten die Oberbürgermeisterin und der Bürgermeister der Stadt Köln, der Landrat des Rhein-Erft-Kreises sowie alle Bürgermeister/innen des S.U.N. am 20. März 2017 eine Charta, die strategische Zukunftsziele und konkrete interkommunale Maßnahmen für die Stadtregion formuliert.

... und will gemeinsame Ziele mit interkommunalen Strategien und Projekten erreichen!

Das Konzept bildet dabei eine dynamische Strategie, die konzeptionell Leitplanken setzt und Projekte integriert. Die Zusammenarbeit

der letzten Monate trägt schon jetzt Früchte: Erste Projekte des S.U.N. stehen bereits in den Startlöchern! Dabei möchte die Stadtregion mit anderen Netzwerken kooperieren und auch konkrete Beiträge für den in Aufstellung befindlichen Regionalplan und das Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn liefern.

Schon jetzt ist erkennbar, dass der breite Beteiligungsprozess und die intensive gemeinsame Arbeit am Zukunftskonzept aus 13 Kommunen und einem Kreis interkommunale Partner gemacht hat.

## Herausforderungen und Chancen

#### Siedlungsentwicklung und Wohnen

**HERAUSFORDERUNG:** Die Stadtregion S.U.N. erwartet steigende Einwohnerzahlen; laut Prognose (INRW 2015) liegt der Bevölkerungszuwachs im Durchschnitt bei 5,6%. Die große Aufgabe ist es, das Wachstum zu ordnen und zu verteilen, geeigneten Wohnraum zu schaffen und diesen mit der Freiraumentwicklung ebenso wie mit der Entwicklung von Wirtschaftsflächen zusammenzudenken.

**CHANCE:** Es gilt, das Wachstum als Chance für eine qualitative Veränderung der Strukturen zu nutzen. Qualitätskriterien für Dichte müssen entwickelt werden. Zielgruppenorientierte Wohnangebote müssen in neuen Wohngebieten aber insbesondere auch in Bestandsquartieren an Mobilitätsachsen entstehen. Dabei geht es nicht um ein flächiges Zusammenwachsen, sondern um ein gemeinschaftliches Organisieren von Siedlungs-, Wirtschafts- und Freiraumentwicklung innerhalb der Stadtregion.

#### Wachstum im 2. Ring

**HERAUSFORDERUNG:** Die Kommunen im zweiten Ring liegen in einem Erreichbarkeitsradius von 20-45min mit dem SPNV und im Schnitt ca. 30min mit dem Auto von der Kernstadt Köln entfernt. Insbesondere hier gilt es, Wohnformen und Mobilitätsangebote zielgruppengerecht zu qualifizieren.

**CHANCE:** Der zweite Ring weist Wachstumspotenzialen auf. Hier besteht die besondere Chance, Infrastruktur und Siedlungsflächen gleichwertig in der Stadtregion auszubauen. Wachstum muss im Sinne eines differenzierten Dichteleitbildes, als Chance für eine nachhaltige Entwicklung genutzt werden.

#### Wachstum im 1. Ring

**HERAUSFORDERUNG:** Die Kommunen im ersten Ring der Stadtregion verzeichnen stark steigende Einwohnerzahlen. In der Bevölkerungsprognose (INRW 2015) sind bis 2030 ein Zuwachs von 22% (Hürth) oder 33% (Frechen) zu erwarten. Der erste Ring weist hohe Pendlererwartungen nach Köln auf, hier ziehen insbesondere Familien hin, die sich adäquates Wohnen in Köln nicht mehr leisten können.

**CHANCE:** Die Kommunen des Spiegels sind bereit, die klassische Dichte des Spiegels um eine Großstadt durch neue Wohnkonzepte und differenzierte Dichteleitbilder mit einer urbanen Siedlungsentwicklung und neuen Mobilitätskonzepten aufzubrechen.

#### Wachstum in der Kernstadt

**HERAUSFORDERUNG:** Die Kernstadt Köln floriert, wächst kontinuierlich und wird weiterwachsen. Laut städtischer Prognose (2016) wird die Bevölkerung der Stadt Köln von 2016 bis 2030 um 7% steigen. Diese treffen auf einen angespannten Wohnungsmarkt mit steigenden Mieten und Immobilienpreisen. Urbanität und Infrastruktur wirken als starke Magnete auf die Stadtregion.

**CHANCE:** Die Stadt Köln will sich den Herausforderungen und Chancen kooperativ stellen und die interkommunale Zusammenarbeit auf Augenhöhe vorantreiben. Das Rollenmuster von „Kernstadt und Spiegelland“ soll durchbrochen werden. Mehr Urbanität auch im Umland ist gefordert, um das Wachstum gleichmäßiger zu verteilen.

#### Mobilität

**HERAUSFORDERUNG:** Die Kapazitäten des Straßen- und Schienennetzes im S.U.N. bauen sich ausgerechnet, die Auslastung ist hoch. Die Pendlerbewegungen nehmen zu. Auch der schienenbegleitende Regionalverkehr stößt an seine Belastungsgrenzen.

**CHANCE:** Ziel ist eine Optimierung des Modal-Splits durch den Ausbau eines Netzes an multimodalen Mobilitätsangeboten, die Erhöhung der Kapazitäten des SPNV, eine Steigerung der Qualität des ÖPNV generell, doch eine Verbesserung der tangentialen Verbindungen und einen attraktiven Ausbau des Radwegenetzes. Ein verbesserter Angebot urbaner, fahrrad- und Lebensqualitäten in den ländlichen Räumen der Stadtregion soll zusätzlichen Verkehr vermeiden.

#### Verkehrsinfrastruktur

**HERAUSFORDERUNG:** Für wichtige Teiler Verkehrsinfrastruktur im S.U.N. besteht ein hoher Sanierungs- und Ausbaubedarf, insbesondere im Bereich des SPNV.

**CHANCE:** Neue Infrastrukturprojekte müssen angestoßen bzw. beschleunigt werden. Ziel ist es, die Qualität, die Bequemlichkeit der Nutzung sowie die Erreichbarkeit zu verbessern. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs soll mit klimafreundlichen Mobilitätsformen konkretisiert werden.

#### Freiraum

**HERAUSFORDERUNG:** Im Zuge neuer Siedlungs- und Wirtschaftsflächen, aber auch durch Nachverdichtung, geraten die Freiflächen und Grünzüge immer mehr unter Druck. Der Landschaftsraum des S.U.N. ist in vielen Teilen durch lineare Infrastrukturen wie Straßen, Netz- und Bahntrassen zerschnitten.

**CHANCE:** S.U.N. möchte eine hohe Lebensqualität in der Stadtregion bewahren, regionale Grünzüge und öffentliches Grün qualifizieren und sichern. Das RegioGrün-Konzept bietet eine gute Grundlage hierfür. Innerhalb des Konzepts wurde eine interkommunale Freiraumstruktur formuliert, die auch über die Grenzen des S.U.N.-Raumes in Zusammenarbeit mit anderen Netzwerken konkretisiert werden soll.

#### Tagebauflächen

**HERAUSFORDERUNG:** Die Freiraumstruktur der Stadtregion ist durch große Tagebauflächen negativ geprägt.

**CHANCE:** Die besondere Landschaft ist auch ein touristischer Anziehungspunkt, der als solcher genutzt werden kann. Das RegioGrün-Konzept beschreibt passende Lösungsansätze.

#### Wirtschaft und Gewerbeflächen

**HERAUSFORDERUNG:** Die Flächenverfügbarkeit in der Stadtregion schrumpft. Dennoch gilt es, die Attraktivität der Stadtregion als Wirtschaftsstandort zu fördern, Arbeitsplätze auszubauen und zu schaffen.

**CHANCE:** Die Gewerbetätigkeit ist vorausschauend und interkommunal abzustimmen, um sich dem Wachstumsdruck organisiert und durch ein profiliertes Portfolio zu stellen. Neue Standorte für neue Energien sind hierbei wichtig für eine nachhaltige Entwicklung.

Das Netzwerk macht sich auf den Weg

# Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)



Weitere Projekte: Ein Netz aus Mobilstationen erschließt die Stadtregion. Auf die Verbesserung der Infrastruktur und der verkehrlichen Kapazitäten des S.U.N. zielen die Projekte Ausbau und Verbesserung des Radverkehrsnetzes: Radschnellwege/Schnelle Radwege und Vorrang Bus – Bypass Bus – Schnellerer Bus. Zentrales Projekt des Schwerpunkts „Gemeinsam fahren“ ist ein interkommunales betriebliches Mobilitätsmanagement. Der Schwerpunkt „Bewegen und liefern“ zielt auf innovative, umweltfreundliche Modelle der Nahlogistik.

## grünVERBINDEN

Schlüsselprojekt „Weiterentwicklung und Umsetzung RegioGrün-Konzept“: Das bestehende RegioGrün-Strategiekonzept wird für das S.U.N. weiterentwickelt und räumlich erweitert werden. Ziel ist eine Fortschreibung, Differenzierung und Qualifizierung von RegioGrün als integriertes, multifunktionales Freiraumkonzept. Das Konzept soll in der formalen Planung abgesichert werden und in den Regionalplan einfließen.

Als wichtiger Baustein und Werkzeug des S.U.N.-Managements für die Entwicklung der Freiflächen wird das Projekt Interkommunales Kompensationsflächenmanagement (S.U.N.-iKOM) gesehen.

## wirtschaftSTÄRKEN

Schlüsselprojekt „Interkommunale Gewerbegebiete für das S.U.N.“: Das Konzept widmet sich interkommunalen Gewerbegebieten für das S.U.N., deren Ausrichtung und Standorte partnerschaftlich ermittelt und mit der Infrastruktur- und Mobilitätsentwicklung in Einklang gebracht werden. Im ersten Schritt werden Gewerbeflächenbedarfe und -potenziale analysiert. In der Konzeptphase werden Qualitäten definiert sowie Instrumente für die Umsetzung entwickelt.

Weitere Schwerpunkte und Projekte: Ziel des S.U.N. ist es, neue Energien zu nutzen und für eine ressourcenschonende und klimaschützende Entwicklung der Stadtregion einzutreten. Potenziale und Flächenbedarfe werden dabei auch interkommunal betrachtet.

Ein bereits fortgeschrittenes Projekt ist der Klimaoptimierte Wissenschafts- und Gewerbepark INKA:terra nova. Teil des Gesamtkonzepts ist die Entwicklung einer innovativen Klimahülle.

Das Projekt Interkommunaler Wirtschaftsflächenpool will räumliche Flächenpotenziale transparent zugänglich machen.

## Kommunikation und Management

### transparentKOMMUNIZIEREN

Die Arbeit des Netzwerks und die Umsetzung der Projekte wird durch eine zielgruppengerechte Kommunikation vorbereitet und begleitet. Die Werkzeuge sind ein Tool zur Visualisierung von Dichteleitbildern, die Website www.stadt-umland-netzwerk.de, kurze Erklärfilme (ein Einstiegsfilm ist Teil des Wettbewerbsbeitrags), Modellprojekte als Best-Practice-Beispiele sowie eine aktive Pressearbeit und das Durchführen von Veranstaltungen.

### interkommunalORGANISIEREN

Das S.U.N. fungiert als Plattform und Koordinierungsstelle für die 14 Kooperationspartner bei allen interkommunalen Themen der Stadtregion. Die Kernaufgaben im Überblick: Steuern und managen – Die strategische Ebene: Lenkungsgruppe und Vertreterversammlung steuern und managen die interkommunalen Prozesse und Aufgaben und bilden die Schnittstelle zu den kommunalen Entscheidern. Die Organisation ermöglicht einen schnellen Austausch zu Themen und Projekten mit interkommunalem Abstimmungsbedarf.

Unterstützen und vermitteln – Die operative Ebene: Die Geschäftsstelle organisiert den Prozess und unterstützt interkommunale Projektentwicklungen. Sie behält den Überblick über die Projekte der Region und organisiert gemeinsame Veranstaltungen.

Beschleunigen und vereinfachen – Die integrierte Projektebene: Interkommunale Teams kommen projektbezogen und temporär zusammen, um Schlüsselprojekte des S.U.N. fachlich zu begleiten. Prozesse mit Bezug für die gesamte Stadtregion werden beschleunigt und frühzeitig abgestimmt.

### miteinanderARBEITEN

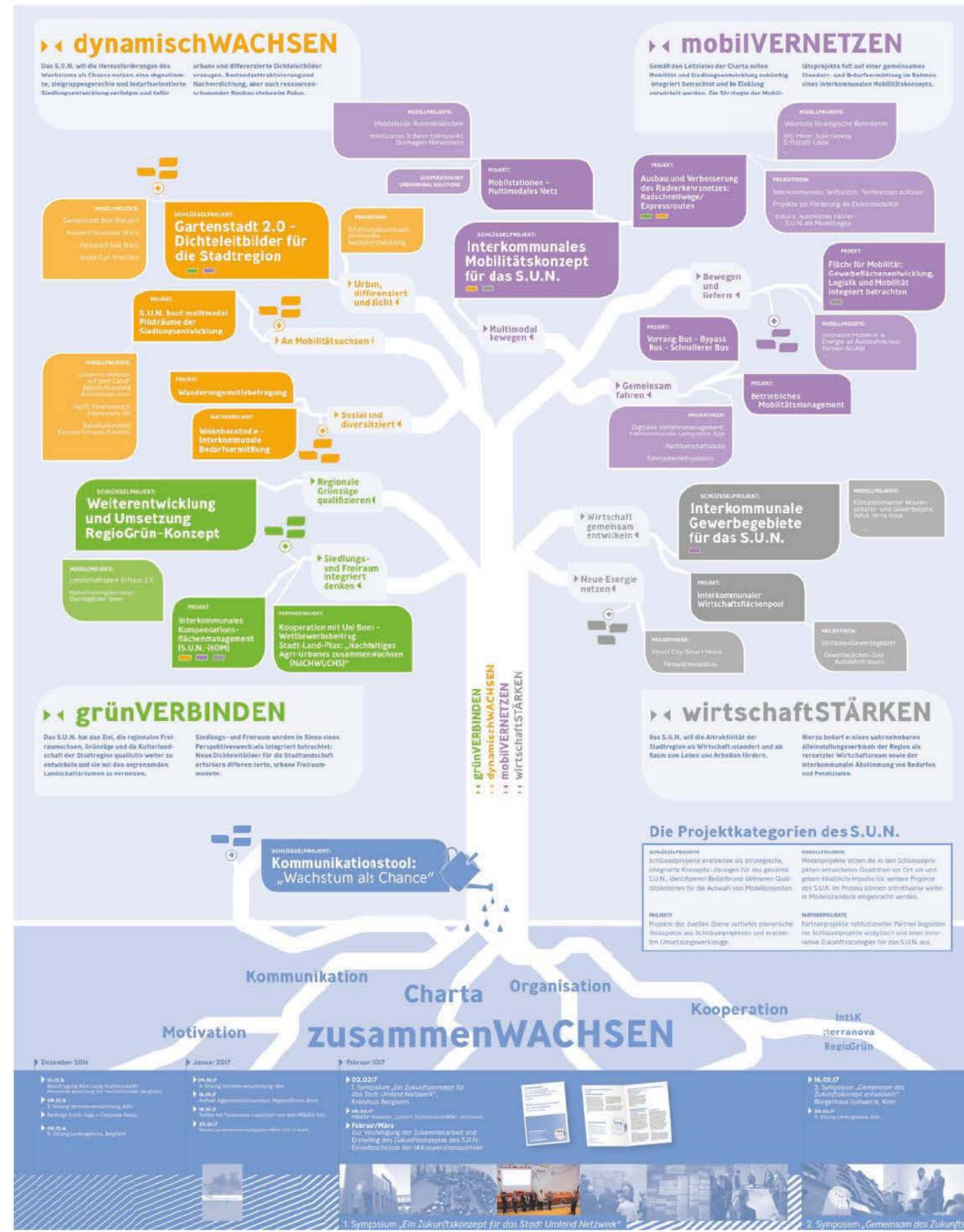
Konzeptionell arbeiten – S.U.N. im Kontext regionaler Prozesse: Das S.U.N. ist aktiv in regionale Prozesse eingebunden. Die Arbeit am Zukunftskonzept wurde inhaltlich mit dem Prozess zur Aufstellung des Agglomerationskonzepts der Region Köln/Bonn e.V. verknüpft.

Wissenschaftlich kooperieren – Partnerprojekte für die Stadtregion: Das S.U.N. kooperiert mit der vom BMBF geförderte Innovationsgruppe für nachhaltiges Landmanagement UrbanRural SOLUTIONS (UR) Das Partnerprojekt „Wissenschaftlich kooperieren mit UrbanRural SOLUTIONS“ unterstützt effektive regionale Kooperationslösungen für eine nachhaltige Daseinsvorsorge durch wissenschaftlichen Input.



## Strategien und Projekte

4 Leitstrategien, 5 Schlüsselprojekte, 11 Projekte, 14 Modellprojekte (+)





Ein weiteres Partnerprojekt ist „Nachhaltiges Agri-Urbanes zusammenWachsen (NACHWUCHS)“: Das S.U.N. ist Forschungsregion einer beim BMBF („Stadt-Land-Plus“) eingereichten Projektskizze. Das Projekt will die Transformationsprozesse durch anhaltende Bevölkerungszuwanderungen und andere Einflüsse in wachsenden Großstadregionen untersuchen. Projektbeteiligte sind die Universität Bonn, die RWTH Aachen, Empirica und die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen.

Finanzierung und Zeitplan  
Die folgende Übersicht zeigt den geschätzten Finanzbedarf der Verfestigung der Geschäftsstelle, des Budgets für Kommunikation sowie die geschätzten Kosten der Konzeptentwicklung.

Ausblick – Das S.U.N. wächst zusammen

Die Akteure des S.U.N. sehen das Zukunftskonzept als folgerichtigen Schritt auf dem gemeinsamen Weg für eine schlagkräftige Zusammenarbeit in der Stadtregion. Das Konzept bildet keinen starren Umsetzungsplan, sondern eine dynamische Strategie, die den zukünftigen Weg des Netzwerks skizziert und konzeptionelle Leitplanken setzt. Deutlich ist, dass der breite Beteiligungsprozess und die gemeinsame Arbeit an dem Zukunftskonzept die 14 Partner zusammengebracht hat und die Basis für eine freundschaftliche Zusammenarbeit gelegt wurde. Das S.U.N. wächst bereits zusammen.

Quelle: Stadtumlandverbund „Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)“



Die Projektlandschaft

**SCHLÜSSELPROJEKT: Gartenstadt 2.0 - Dichteleitbilder für die Stadtregion**

Urbane Dichte und Flächenversparnis als Chance für neues Wohnen; Das S.U.N. will gemeinsam differenzierte Dichteleitbilder und neue Siedlungsqualitäten für die Stadtregion als Gesamtkonzept entwickeln und in Pilotprojekten umsetzen. Im Rahmen des integrierten Konzeptes werden zielgruppenspezifische bedarfs- und raumplanerische Identifizierung, Dichteleitbilder und ein qualitätsorientierter Kriterienkatalog zur Siedlungsentwicklung erarbeitet. Das Ziel sind differenzierte, zielgruppenspezifische Wohnformen, die geringeren Flächen- und Ressourcenbedarf mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität verbinden – im Neuland, aber auch in der Entwicklung des Suburbanlebensstands.

**WICHTIGE PROJEKTERGEBNISSE:** Neulandliche Leitbilder der Raumplanung, Stadtplanung, Architektur, Landschaftsplanung, Raum- und Sozialwissenschaft, Bauleitplan und Projektentwicklung als Bauleitungsprogramm...

**KOSTEN:** Konzeptentwicklung ca. 2,5.000 €

**SCHLÜSSELPROJEKT: Interkommunales Mobilitätskonzept für das S.U.N.**

Im Rahmen des integrierten Konzeptes soll ein regionaler Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturplan erarbeitet werden, in dem konkrete Projekte und Maßnahmen zur Sicherung der mobilen Zukunftsfähigkeit des Wachstumsregionen entwickelt und umgesetzt werden. Über die klassischen Themenfelder der Verkehrsentwicklungsplanung hinaus soll mit dem Projekt ein multimodales Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturkonzept in einer vernetzt zusammenhängender Stadtregion erstellt werden, das administrative Grenzen überschreitet. Zentrale Bestandteile sind der Aufbau eines regionalen Netz aus Mobilitätsstationen und die Verbesserung des SPNV-Angebotes (U-Bahn-Anbau sowie Verlängerung von Stadtbahnlinien ins Umland).

**WICHTIGE ERGEBNISSE:** Bestehende Straßen- und Schienenbahnstränge, WLAN und weitere Mobilitätsangebote und Mobilitätsstationen...

**KOSTEN:** Phase 1: 500.000 € (3-jährig) gemäß Haushaltsplanung Rhein. Lfd. Nr. 40/16/2016 - Fortschritt Phase 2: ca. 300.000 € Gesamtkosten: ca. 800.000 €

**SCHLÜSSELPROJEKT: Weiterentwicklung und Umsetzung RegioGrün-Konzept**

Das regional bereits bestehende RegioGrün-Strategiekonzept wird für das S.U.N. weiterentwickelt. Das Konzept soll dabei durch Konzepte nach Westen bis zur Kreisgrenze des Rhein-Erft-Kreises unter Einbeziehung der vorhandenen Kulturlandschaften und Grünstrukturen sowie der Braunkohleregelungsstrukturen räumlich erweitert werden. Ziel ist eine fortschrittliche Differenzierung und Qualifizierung von RegioGrün als integriertes, multifunktionales Freiraumkonzept unter systematischer Überlagerung einer Freizeitsystematik. Das Konzept soll in der formaten Planung in kommunalen in Flächenutzungsplänen und Landschaftsplänen abgegrenzt werden und in den RegioGrünplänen abgegrenzt werden.

**WICHTIGE PROJEKTERGEBNISSE:** RegioGrün-Konzept v. v. R. Regionale Biotop-, Naturpark, Naturschutz, Landschaftsplan, Naturschutz, Naturdenkmäler, ...

**KOSTEN:** Konzeptentwicklung ca. 120.000 €

**SCHLÜSSELPROJEKT: Interkommunale Gewerbegebiete für das S.U.N.**

Das integrierte Konzept widmet sich der Konzeption von interkommunalen Gewerbegebieten für das S.U.N. durch inhaltliche Ausrichtung und Standortpartnerschaftlich erarbeitete und mit einer zukunftsorientierten Infrastruktur- und Mobilitätsentwicklung in Einklang gebrachte werden. Darüber hinaus stellt das Konzept auf einen interkommunal abgestimmten, bedarfsorientierten Branchenmix ab, um gute Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Zukunftsbereichen in der Region und die Förderung einer aktiver Gewerbelandschaft zu schaffen. Im ersten Schritt werden Gewerbetreibendenbedarfe und -potenziale auf Grundlage vorhandener kommunaler Konzepte und Studien ermittelt. In der Konzeptphase werden Qualitäts- und Standortanforderungen für interkommunale Gewerbegebiete des S.U.N. definiert, sowie planungsrechtliche und administrative Instrumente für die Umsetzung entwickelt.

**WICHTIGE ERGEBNISSE:** 100 km², interkommunales Projektgebiet als Realisierungsgebiet, Wirtschaftsförderung Rhein-Erft-Gebiet, ...

**KOSTEN:** Konzeptentwicklung ca. 160.000 €





Würdigung durch das Auswahlgremium

Konzeptionelle Qualitäten:

Im Mittelpunkt des Zukunftskonzeptes steht das Leitthema und Ziel „zusammenWACHSEN“, mit dem vier Leitstrategien zu den Handlungsfeldern verfolgt werden, um sich im interkommunalen Verbund weiterzuentwickeln und das Rollenmuster von Kernstadt und Speckgürtel zu durchbrechen.

Das Zukunftskonzept wird von der Jury durchweg positiv bewertet, da es aufzeigt, wie eine Region mit verstärktem Wachstumsdruck umgehen kann. Die Verknüpfung von Mobilität, Wohnen, Infrastrukturen und auch Freiraum ist hier exemplarisch hervorragend gelungen.

Das Leitthema „zusammenWACHSEN“ ist überzeugend abgeleitet und kann Nachahmungscharakter haben hinsichtlich der Frage, wie Wachstum in der Region fair verteilt werden kann mit der Schaffung von neuen Qualitäten im Bereich Wohnen und Mobilität.

Die konzeptionelle Ebene wird relativ früh konkretisiert und in der dargestellten Projektlandschaft verortet. Dabei werden Entwicklungsschwerpunkte aufgezeigt. Themen wie die Weiterentwicklung des Gartenstadt-Konzepts, der Umgang mit höheren Dichten beim Wohnen, intermodale Mobilitätskonzepte, RegioGrün und interkommunales Gewerbe schärfen die konzeptuelle Ebene. Obwohl keine ganz konkreten Konzepte benannt werden, wird eine Verortung möglicher Handlungsschritte in der räumlichen Darstellung vorgenommen. Die Jury weist darauf hin, dass die bereits projektierten Planungen im Schienenverkehr bei räumlichen Implikationen eine stärkere Berücksichtigung finden sollten (z. B. Umstellung der Regionalbahn auf eine S-Bahn etc.).

Die Jury bewertet an diesem Zukunftskonzept die Aussagen zu urbanen Qualitäten in suburbanen Räumen positiv. So wird mit Dichteleitbildern für suburbane Räume offensiv umgegangen.

Obwohl die Region im Moment keine Schrumpfung zu verzeichnen hat, wird empfohlen, sich mit möglichen zukünftigen Schrumpfungsentwicklungen in der äußeren Peripherie auseinanderzusetzen und die Entwicklungen teilräumlich und sozialräumlich zu differenzieren und mitzudenken.

Verfahrensqualitäten relativ zum Stand der Vorfahrung bzw. -praxis:

Die Verfahrensqualitäten werden vom Auswahlgremium positiv bewertet. Herausragend ist die Charta mit einem intensiven Prozessvorlauf. Das gleiche gilt auch für die instrumentelle Umsetzung und die Prozessstruktur.

Die Aussagen zur Einbindung von weiteren Akteuren bleiben vage. Der innovative Prozess könnte durch die Einbindung von Zivilgesellschaft und weiteren Akteuren unterfüttert werden.

Insgesamt wird das S.U.N. als Konzept mit besonderem Vorbildcharakter, das im Ganzen innovativ und integriert angelegt ist, bewertet.

Empfehlungen der Jury an das Ministerium:

- Es müsste noch einmal überlegt werden, ob das kontextspezifische Vorgehen mit dem Agglomerationskonzept auf einer Kooperationsebene und dem S.U.N. auf einer anderen Ebene vorbildlich sein könnte für andere Verbünde.
Da der Verbund methodisch auf einem guten Weg ist, könnte das Land eine Qualifizierung auf Projektebene begleiten (z. B. Bahnhofsumfeld Kerpen-Horrem/Frechen). Verbunden damit wäre die Bedingung, dass der Verbund eine Priorisierung der Projekte vornimmt und Schwerpunkte setzt.



Die Charta: Grundlagen und Ziele

Das Fundament für das Netzwerk

Infographic detailing the Charter's goals and objectives. It includes sections for 'Die Übersetzer der Charta beabsichtigen', 'Regulär-Prozesskonzept', 'Durch ihre große Offenheit...', 'Der Ansatz des S.U.N.', and 'Umsetzung strategisch legitimiert'. It features a 'TOP DOWN' and 'BOTTOM UP' diagram and a photo of the Charter signing ceremony.

Management und Kommunikation

Die Organisation des S.U.N. ist bereits erfolgreich erprobt – im nächsten Schritt wird das Netzwerk verstetigt.

Large infographic titled 'Management und Kommunikation' showing the organizational structure of S.U.N. It includes sections for 'interkommunalORGANISIEREN', 'miteinanderARBEITEN', 'transparentKOMMUNIZIEREN', and 'Schlüsselprojekt: Kommunikationstool: „Wachstum als Chance“'. It features a central organizational chart, various project photos, and detailed descriptions of each activity.

## Zwischen Rhein und Wupper: zusammen – wachsen

Ein Zukunftskonzept im Rahmen des Projektauftrags StadtUmland.NRW

**Beteiligte Großstädte**  
Düsseldorf, Leverkusen, **Wuppertal**,  
**Solingen**, Remscheid (Projekträger)

**Beteiligte Umlandgemeinden**  
Burscheid, Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Hückeswagen, Langenfeld, Mettmann, Monheim, Ratingen, Velbert, Wermelskirchen, Wülfrath

**Beteiligte Kreise**  
Kreis Mettmann



### 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 den sich alle Bündnispartner intensiv einbringen und dem mittlerweile alle Gebietskörperschaften zwischen Rhein und Wupper angehören.

Mit einer modellhaften Vorgehensweise ist eine räumlich und thematisch integrierte Betrachtung des Kooperationsraums gelungen. Entwicklungsszenarien und erste Projektvorschläge liegen vor, die dieser neuen Denk- und Planungsweise entsprechen.

Diese fachlichen Grundlagen werden in den nächsten Monaten von politischer Seite beraten und konkretisiert. Die skizzierten Projektansätze werden weiter qualifiziert.

Das Modell für die langfristige Weiterführung der Zusammenarbeit liegt vor, die nächsten Schritte sind definiert sowie organisatorisch und finanziell abgesichert.

Die weitere planerische Konkretisierung richtet sich an einer gemeinsamen Erzählung aus. Die integrierte Entwicklung von Wohnen, Freizeit und Mobilität rückt diese Pole des Alltagslebens gefühlt näher zusammen. Die Region der kurzen Wege schenkt den Menschen, die hier leben, 1 Stunde Lebensqualität extra – jeden Tag.

### Wo sind wir gestartet?

**Kontext**  
Die erarbeiteten Analysen, Zielsetzungen und bereits bestehenden Kooperationsstrukturen sind der Startpunkt dieses Zukunftskonzepts. In der ersten Phase der Zusammenarbeit wurden drei thematische Handlungsfelder – **Wohnen, Mobilität** und **Freizeit & Erholung** – als Arbeitsschwerpunkte herausgearbeitet. Mit dem Ziel, Synergieeffekte auf einem regionalen Maßstab zu identifizieren und zu fördern, sollten diese jedoch nicht einzeln, sondern gemeinsam betrachtet werden.

Im Kooperationsraum lässt sich derzeit ein komplexes Spannungsverhältnis zwischen den Handlungsfeldern erkennen. Beispielhaft werden im Folgenden einige Herausforderungen genannt:

- Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenzen
- Klimaschutz und Energiewende
- Überlastung der Infrastruktur durch Pendler- und Transitverkehre
- Kapazitätsengpässe beim ÖPNV – qualitativ und quantitativ
- Interkommunale Sicherung der wohnortnahen Erholungsraumqualitäten

### Ein Narrativ entsteht

Ein umfassendes und von einer breiten Mehrheit getragenes Zukunftskonzept für den Kooperationsraum entsteht aus einem intensiven und sehr breit aufgestellten Diskussionsprozess, an dem unterschiedliche Akteure beteiligt werden müssen. Der nun erfolgte erste Schritt diente zunächst – auf Verwaltungsebene und mit Einbindung externer Wissensträger aus der Region – dazu:

- einen übergreifenden Informationsaustausch zu organisieren
- Diagnosen zum Zustand des Kooperationsraums zu erhalten
- Visionen und räumliche Entwicklungsmöglichkeiten für den Kooperationsraum zu entwerfen und zu diskutieren
- mögliche Pilotprojekte zu identifizieren



### AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNGEN

Über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner leben in der Region zwischen Rhein und Wupper. Heute wohnen 2 Millionen Menschen, die die Lebensqualität in der Region bestimmen.

Ein immer größer werdendes Pendlerpotenzial ist ein wichtiger Faktor für die Region. Die Pendlerströme sind ein wichtiger Faktor für die Region. Die Pendlerströme sind ein wichtiger Faktor für die Region.

Wir möchten mit den Ergebnissen der Prognosen rechnen. Die Bevölkerungszahl wird zu- und dieser Trend wird sich nach der Rhein- und Wupper-Region ausbreiten. Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region.

Wir werden gemeinsam überlegen, wie wir die Rhein- und Wupper-Region in der Zukunft gestalten können. Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region.

**BEVÖLKERUNGS-ENTWICKLUNG**

**BODENRICHTWERTE (MITTELWERTE 2010-2014)**

**BERUFSEMPENDLER**

**WOHNEN**

**FREIZEIT & ERHOLUNG**

**MOBILITÄT**

Die Region zwischen Rhein und Wupper ist ein wichtiger Faktor für die Region. Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region.

Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region. Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region.

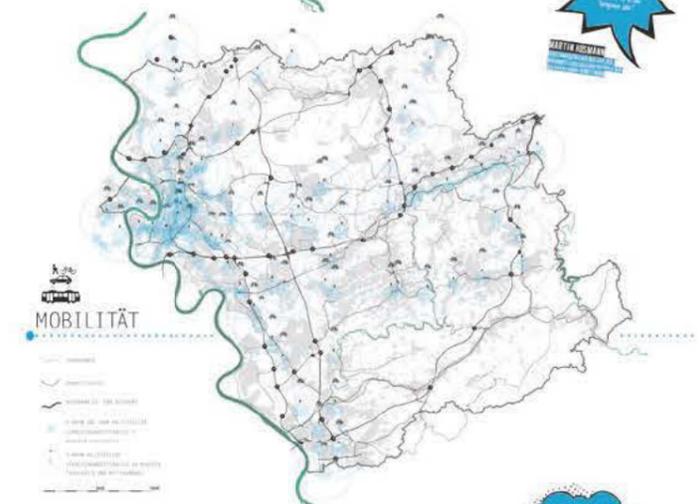
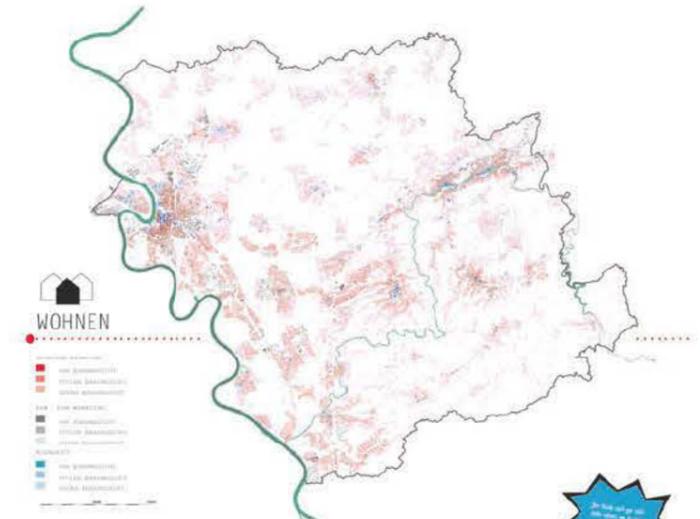
Im Rahmen von fünf gemeinsamen Workshops wurden die Inhalte des ZUKUNFTSKONZEPTS durch Vertreter der 19 Kooperationspartner entwickelt. Jede Workshop-Tagung an einem anderen, thematisch interessanten, Ort. Nicht nur der fachliche Austausch sondern auch das Erleben unterschiedlicher Orts-Qualitäten und Herausforderungen im Kooperationsraum.

In den ersten Workshops wurden die Themenfelder durch Szenarien, Pläne, Projekte und Potentiale und zeichnerisch aufbereitet. Das zentrale Element ist in den Handlungsfeldern zu sehen. Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region.

Das zentrale Element ist in den Handlungsfeldern zu sehen. Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region.

Das zentrale Element ist in den Handlungsfeldern zu sehen. Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region.

### HANDLUNGSFELDER



**WO?** **WIE?**

Das Zentrum der Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region. Die Rhein- und Wupper-Region wird ein wichtiger Faktor für die Region.



Wie wurde gearbeitet?

Von der Analyse der Herausforderungen bis zur Diagnose des Raumes

In den WORKSHOPS 1 bis 3 wurde der Kooperationsraum innerhalb der drei Handlungsfelder WOHNEN, MOBILITÄT und FREIZEIT & ERHOLUNG analysiert und zeichnerisch auf drei Karten veranschaulicht, die durch die individuelle Fach- und Ortskenntnis der Kooperationspartner fortwährend ergänzt wurden.

Betrachtungsweisen und Szenarien

Der WORKSHOP 4 untersuchte Betrachtungsweisen und Szenarien. Diese divergenten räumlichen Betrachtungsweisen sind Hilfsmittel, mit denen die unterschiedlichen Zukunftsvisionen verglichen und diskutiert werden konnten.

Projekte finden

Im abschließenden WORKSHOP 5 identifizierten und gestalteten die Kooperationspartner Projektideen. Dabei konnte es sich um laufende Projekte oder neue Ideen handeln, sie konnten konkret räumlich bezogen oder prozessual sein.

Die vorgestellten Projektideen gruppierten sich nach folgenden Schwerpunkten:

- Studien & Wettbewerbe
• Wasser & Wohnen
• ÖPNV & Velo-Routen
• Tourismus & Regionalmarketing

Wohin führt das Zukunftskonzept?

Das Zukunftskonzept steht auf drei Säulen. Die Kooperationsstrukturen sind die Zusammenschlüsse und Formen, innerhalb derer die Partner arbeiten.

Räumliche Perspektive und Erzählung

Die Entwicklung und der Erfolg einer Region, die sich im Wettbewerb mit anderen Standorten, Städten und Verbänden befindet, hängen von einer plausiblen Erzählung ab, die sich positiv in die Zukunft fortentwickelt.

Ziel des Zukunftskonzeptes ist es, einen Kooperationsraum zu entwickeln, der allen Bewohnerinnen und Bewohnern pro Tag eine extra Stunde besonderer Lebensqualität ermöglicht.

Themen des Zukunftskonzeptes sind eine auf Nachfrage und Qualität ausgerichtete Entwicklung des ÖPNV, des Radverkehrs und von hochwertig angebundenem Wohnen und Arbeiten.

In einer Konferenz mit Akteuren aus Politik, Verwaltung, Planung und Interessenvertretern aus der Bürgerschaft und der Wirtschaft (u. a.) wird in einem nächsten Schritt die Erarbeitung einer räumlichen Perspektive erörtert.

Die integrale räumliche Perspektive als Basis für gemeinsame Problemlösungen und Zielsetzungen

DIAGNOSE ZUM RAUM

Im Sinne der integrierten Umweltpolitik des Prozesses werden die Handlungsfelder in leicht verständlichen Karten (Übersicht, 30 km x 30 km) dargestellt. Die Karten zeigen die räumliche Perspektive, die die Kooperationspartner in den Workshops 1 bis 3 entwickelt haben.

WOHNEN + MOBILITÄT

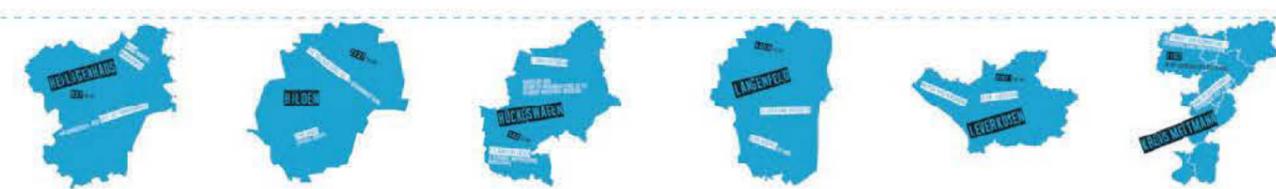
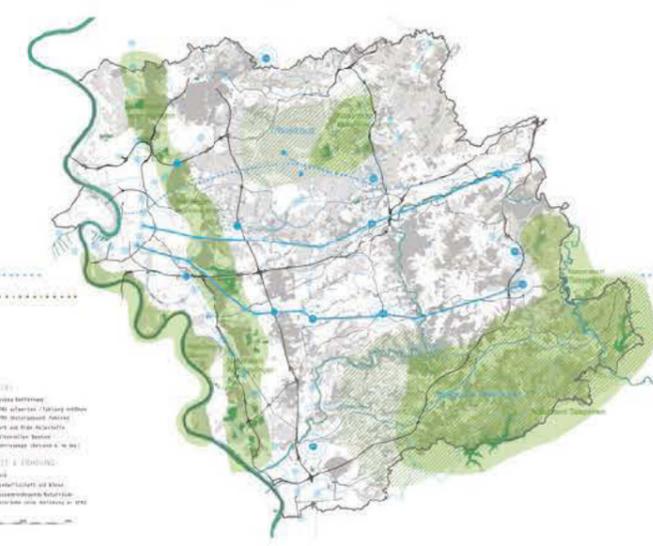
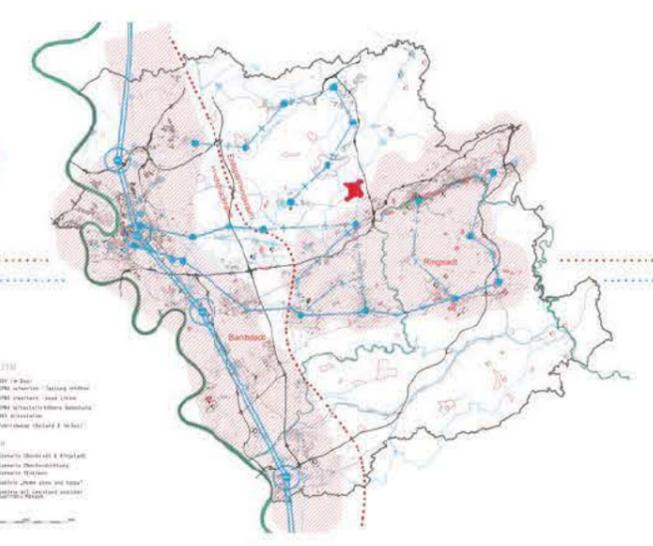
Einige Merkmale der Bevölkerung des Kooperationsraumes sind in fünf Grafiken dargestellt. Diese zeigen sowohl die räumliche Verteilung als auch die soziale, ökonomische und kulturelle Vielfalt der Bevölkerung.

WOHNEN + FREIZEIT & ERHOLUNG

Markante zusammenhängende Grünzonen, die für Freizeit und Erholung genutzt werden können, sind in der Region des Rheinlandes, der Kreisbaureisen entlang der Rheinschleife, langgestreckte Fluss- und Bachtal sowie die Bergische Land mit seinen Tal- und Höhenlandschaften dargestellt.

MOBILITÄT + FREIZEIT & ERHOLUNG

Im Schienenverkehr ist das Gebiet entlang der Rheinschleife und einiger wichtiger Ost-West Korridore erschlossen. In vielen anderen Gebieten sind jedoch noch keine Schienenverbindungen vorhanden.







Würdigung durch das Auswahlgremium

Konzeptionelle Qualitäten:

Das Zukunftskonzept verfolgt das Leitbild „zusammen – wachsen“ und wird ergänzt durch ein weiteres thematisches Leitbild „eine Stunde mehr Zeit“ für besondere Lebensqualität. Mit dem Ziel, mehr Lebensqualität für die Menschen in der Region zu schaffen, hat der neugegründete Verbund für die räumliche Perspektive fünf mögliche Betrachtungsweisen und Szenarien erarbeitet. Diese dienen als Annäherung an ein gemeinsames Raumverständnis. Die integrierte Verknüpfung von Siedlungsentwicklung, Wohnen, Mobilität, Bevölkerungsentwicklung und Infrastruktur wird vom Auswahlgremium gewürdigt. Positiv wird bewertet, dass bei der integrierten Betrachtung neben den Schwerpunktthemen Freiraum und Freizeit mitgedacht wurden.

Die Ableitung des Leitbildes „zusammen – wachsen“ ist schlüssig. Das Narrativ „Eine Stunde mehr Zeit“ ist ansprechend und macht neugierig mehr darüber zu erfahren. In der Weiterentwicklung sollte der Gewinn an Lebensqualität und Zeit definiert und aufgezeigt werden, was er für die Menschen in der Region ausmacht.

Der Verbund hat eine umfassende und präzise Analyse erarbeitet, die von der Jury positiv bewertet wird. Dieses Niveau konnte bei der Konkretisierung der Ziele und der Erarbeitung eines räumlichen Motivs noch nicht erreicht werden. Bei den unterschiedlichen Szenarien wird positiv bewertet, dass dieser Verbund den Mut hat, auch solche Szenarien aufzuzeigen, die einzelnen Beteiligten im Verbund „wehtun“.

Eine Auseinandersetzung und Aussagen zu urbanen Qualitäten in suburbanen Räumen fehlen bislang. Positiv wird bewertet, dass sich der Verbund einer Diskussion über Wachstumsverteilung stellt. Hier sollte jedoch eine räumliche Differenzierung erfolgen und auch mitgedacht werden, was die Entwicklung der Region für nicht wachsende Räume bedeutet (Wachstumsverteilungsmodell) und wie im regionalen Kontext ein Ausgleich zwischen „Verlierern und Gewinnern“ einer Leitentscheidung über die regionale Raumentwicklung erreicht werden kann.

Verfahrensqualitäten relativ zum Stand der Vorerfahrung bzw. -praxis:

Der Grad der politischen Legitimation und die instrumentelle Umsetzungs- und Prozessstruktur werden von der Jury gewürdigt. Der Innovations- und Vorbildcharakter von Prozess und Organisation sollte gestärkt werden und könnte z. B. durch die Einbindung weiterer Akteure (Zivilgesellschaft, Institute, Hochschulen etc.) unterfüttert werden. Insbesondere empfiehlt die Jury, das ‚Miteinander Denken‘ zu stärken, um eine regional abgestimmte Meinungsbildung über die Entwicklung des Raumes zu erzielen.

Hervorgehoben wird die gründliche methodische Arbeit und Darstellung des Konzeptes. Daher wird das Konzept dann auch als Arbeit mit besonderem Vorbildcharakter eingestuft, das im Ganzen innovativ und integriert angelegt ist.

Hervorgehoben wird die gründliche methodische Arbeit und Darstellung des Konzeptes. Daher wird das Konzept dann auch als Arbeit mit besonderem Vorbildcharakter eingestuft, das im Ganzen innovativ und integriert angelegt ist.

Empfehlungen der Jury an das Ministerium:

- Das Land könnte den Prozess weiter unterstützen, damit der Verbund zu einem regional abgestimmten Meinungsbild kommt und sich zu einem räumlichen Leitbild bekennen kann. Damit verbunden wäre die Forderung, dass der Verbund in einem bestimmten Zeitraum das Ziel -die Festlegung auf ein Szenario- erreicht.
• Die konkrete infrastrukturelle Aufrüstung in der Region bleibt vage. Das Land müsste hierzu mehr Klarheit einfordern, um abschätzen zu können, was der Raum braucht und welche Förderung z. B. hinsichtlich Mobilität sinnvoll ist.

PILOTPROJEKTE

Die Phasierung 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 unterschiedliche Akteure für die gemeinsame Zukunftsvision begeistern.

In abschließenden Workshops identifizierten und gestalteten die Kooperationspartner einen „Pfad zur Praktikabilität“. Dabei konnten sich zum bestehenden Planungen eher um völlig neue Ideen handeln, konkret räumlich bezogen oder prozessual. Die „aufblühende“ Substanz der erarbeiteten Workshops ermöglichte bereits einen fundierten und vielschichtigen

Austausch über Wünsche und Ziele der Kooperationspartner und die Ergebnisse werden hier erstmalig - wie bei einem Katalysatorprozess - konkret sichtbar.

Aus diesem Pool wurden drei Pilotprojekte ausgewählt. Sie sollen Anreize sein, die dringlichsten Fragen der Region: Räumlicher Wohnraum, umweltaugliche Verkehrsplanung, umweltaugliche Mobilitätsstrukturen. Sie behandeln jeweils eine der drei Schwerthemen und mitten unterschiedliche Formate. Ein konkreter räumlicher Projekt, ein Workshop mit Marking Wirkung und eine Studie.

INNOVATIVE PROJEKTE DURCH THEMATISCH UND RÄUMLICH INTEGRALLES DENKEN

STÄDTBAHN STUDIE

Die Stadtbahnstraße soll untersucht, wie die Handlungsfelder WOHNEN und MOBILITÄT sich gegenseitig unterstützen, anregen und ergänzen können. Hauptaugenmerk liegt hier auf der Identifikation von Nachverdichtungspotenzialen: entlang bestehender und neu zu errichtender SPNV-Linien. Wo können Koaxen mit einer möglichst vollständigen Abhängigkeit von Angebot und Infrastruktur entwickelt werden?

Dafür müssen passende Kriterien definiert werden, z.B.:
• in 500m Radius Arbeiten
• in 1000m Radius Wohnen
• in 1500m Radius Naturschutz

- Welche Siedlungsstrukturen eignen sich für eine städtische Nachverdichtung?
• Welche Bewohnerzahl und Lebensqualität beschreiben ein innovatives und verbessertes Mobilitätsangebot attraktiv zu machen?
• Welche Qualitätsmerkmale und Angebote bietet eine Nachverdichtung den bisherigen Anwohnern?
• Welche Taktung und Haltestellen-Dichte erfüllt die Anforderungen der Anwohner? Wo müssen neue Haltestellen entstehen, wo werden bestehende Haltestellen „geringer“ priorisiert (z.B. Express-Nachverdichtung)?
• Lassen sich bei einer Änderung der Linienstruktur neue Chancen und Risiken finden oder aufwerten, die besondere Nachverdichtungspotenziale haben?

WORK-LIFE-BALANCE MODELLQUARTIER

In einem oder mehreren Wettbewerb werden neue Konzepte zum urbanen Wohnen und Arbeiten im Stadtgebiet erbracht. Es gilt, neue Quartiere der kurzen Wege mit besonderen Wohnqualitäten gemäß dem Zukunftsmodell zu entwickeln. Die Projekte müssen dafür integrale Lösungsansätze präsentieren. Ansprüche und gewünschte Qualitäten sind z.B.:
• Mindestens 100 Wohnungen
• Angebote für unterschiedliche Zielgruppen und Preisklassen
• gute soziale Infrastruktur und ÖPNV-Zugang
• gefügen an einer Radachse
• drei landschaftliche und/oder Freizeit Highlights im Radius von 15 Fußminuten.

- Gestaltung des Wettbewerbs in enger Abgleich mit der Arbeit in der räumlichen Perspektive
• Wie positioniert eine gemeinsame Kooperationspartner mit „richtigen Quartieren“ können gegenseitige Bedürfnisse und Möglichkeiten auch finanziell ausgeglichen werden?
• A Priori Befreiung von der Selbstplatzierung am neuen Mobilitätskonzept zu integrieren
• Antwort auf Widerstände - „not in my backyard“
• Selbstverpflichtung zur Realisierungsphase
• Integration in EUROBAUN

RHEINISCH-BERGISCHER RADRUNDWEG

Radwege durch den ganzen Kooperationsraum erschließen Städte, Dörfer, Freizeitanlagen, schöne Landschafts- und Erholungsgebiete. In Verbindung mit den bereits bestehenden Strukturen der Radachse und Velo-Knoten entstehen ein zusammenhängendes Netz. Es kann also sowohl als touristisch vermarkteter Radweg (z.B. 1. Tag) funktionieren, als auch für Touristen und im Alltagseinsatz attraktiv sein.

- Durchgängige Kostruktiv
• Tal und Badespuren
• Welche Maßnahmen sind bereits vorhanden und erreichbar, welche können hierdurch Anschluss gewinnen?
• Lärmschutz von Hauptverkehrsstraßen
• Anschlusssysteme über kommunale Grenzen
• Abstimmung von Investitions- und Zeitplänen
• Fördermittel und Verhandlung/Ausgleich der proportionalen Finanzierungsanteile der einzelnen Kooperationspartner

KOOPERATIONSSTRUKTUREN

Mit dem Prozess zur Erarbeitung des Zukunftskonzeptes wurden Kooperationsstrukturen für einen umfassenden Entscheidungsprozess und Verantwortlichkeiten im Kooperationsprozess definiert. Die Kooperationsstruktur ist ein gemeinsames Verständnis für den Kooperationsprozess. Mit der Abgabe des Wettbewerbsergebnisses ist ein Zwischenbericht erreicht, der im weiteren Verlauf als fachliche Grundlage in eine innovative politische Beratung und Beteiligung einbracht werden wird.

Unsere Kooperation ist noch sehr jung. Langfristig steigende finanzielle Ressourcen müssen sichergestellt und finanziert werden. Es ist von den Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung, Verhandeln und beschließen werden zu können. Dies kommt aufgrund der kurzen Prozesszeit noch nicht realisiert werden und war auch nicht Ziel der ersten Phase. Die von uns erarbeiteten Informationen, Insights, Strategien und Projektansätze werden aber bereits erbracht, geübt und bearbeitet werden.

- A. - „Miteinander“
• Road Show und Ausstellung
• Gründung einer Marketing-Agentur
• regelmäßige Treffen in Arbeitskreisen
• Pilotprojekte
• Kommunikation in Planung behördlicher Masterplan-Projekte mit Blick auf die Auswirkungen auf den gesamten Kooperationsraum
• Gründung regionaler Chatham-Charter für z.B.:
• Wohnungsangebot / Geförderter Wohnraum
• Regionale Produkte & Lebensmittel
B. - „Zusammen“
• Wahl eines regionalen Koordinators als Ansprechpartner für Politik und Verwaltung
• Emotionale Repräsentation und Interessensvertreter Entscheidungs- und Zukunftskonzept
• Institutionalisierte Zusammenarbeit, z.B.:
• Zweckverband, wobei durch die Kooperationspartner gewünschte Teilnehmungskriterien in relevanten Fragestellungen
• Anlauf offener Rechts
• Gemeinsame Größt
• Etc.

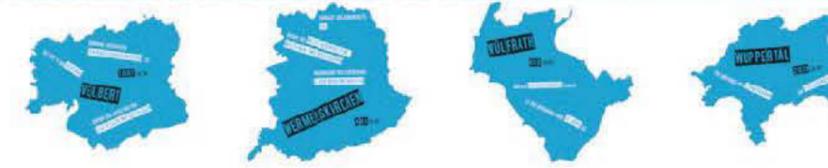
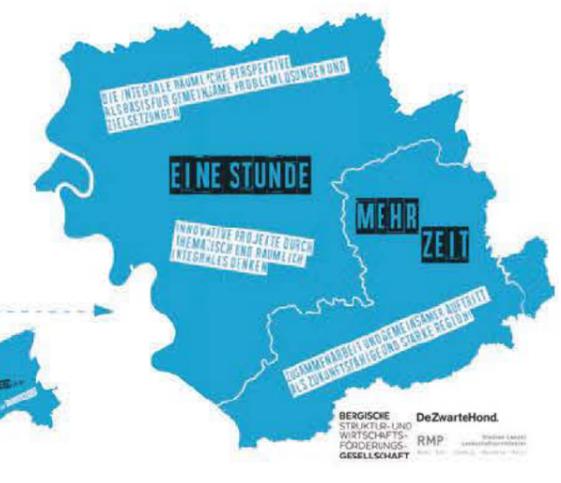
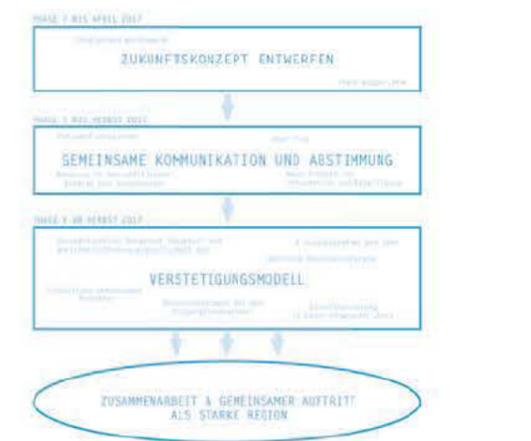
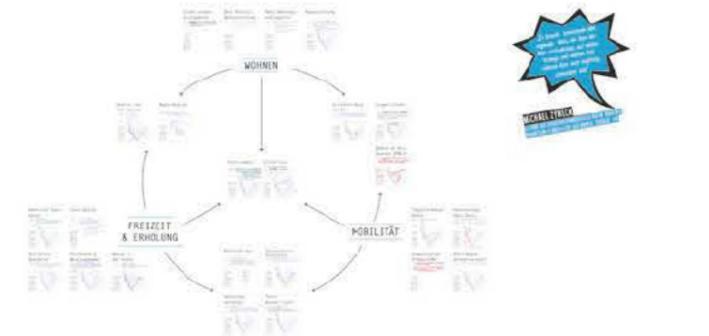
Die informellen Vorhaben können relativ unkompliziert die Region nutzen und in den nächsten Jahren umzusetzen. Die informellen Vorhaben sind ein wichtiger Baustein für die Scherschichtigkeit und Herausforderungen der Region im heutigen Kontext anzugehen, erfordern jedoch eine stärker formalisierte Zusammenarbeit. Dies könnte so sein, geben, dass einzelne Entscheidungsbefugnisse oder auch nur Teilaspekte von den Kommunen an einen zentralen Entscheidungsträger abgeben werden.

Die jeweils angestrebte „maßvolle“ Vernetzung erfordert eine Abstimmung durch die Beteiligten, die bei rund 20000 Euro / Jahr liegt. Das entspricht 1 Cent pro Einwohner. Mit einer Intensivierung und stärkeren Institutionalisierung der Kooperation wären höhere Kosten im Rahmen einer Co-Finanzierung vorstellbar, die Profile gerade im Rahmen eines starken Aufbaus nach außen jedoch angemessen bleiben. Hier könnte Fördermittel die Basisfinanzierung klärischweise ergänzen.

Das Ende 2017 wird sich zwischen Rhein und Wupper auf Festlegung der Strategien konzentrieren mit dem

GEMEINSAMER ZIEL: ZUSAMMENARBEIT UND GEMEINSAMER AUFTRIFF ALS STARKE REGION

KOOPERATIONSPARTNER



## Regiopolregion Paderborn

Auf dem Weg in eine gemeinsame regionale Zukunft!

**Beteiligte Großstädte**  
Paderborn (Projekträger)

**Beteiligte Umlandgemeinden**  
Bad Driburg, Bad Lippspringe, Bad Wünnenberg, Barntrup, Beverungen, Borcheln, Borgentreich, Brakel, Büren, Delbrück, Detmold, Erwitte, Geseke,

Hövelhof, Höxter, Lichtenau, Lippstadt, Marienmünster, Marsberg, Nieheim, Salzkotten, Schlangen, Steinheim, Verl, Willebadessen, Warburg, Warstein

Die REGIOPOLREGION – Wer wir sind und wo wir stehen!

**Auf dem Weg zur Regiopolregion Paderborn**

Die Regiopolregion Paderborn ist ein neuer Stadtumlandverbund in NRW, der sich auf den Weg gemacht hat, die Zukunft gemeinsam zu gestalten.

**Der Start: Vier Initiatoren**

Auf Initiative der Stadt Paderborn und in Kooperation mit der Stadt Lippstadt, der Hansestadt Warburg und der Gemeinde Altenbeken wurde im Rahmen des Wettbewerbs StadtUmland.NRW der Gründungsprozess für die Regiopolregion Paderborn angestoßen.

**Starkes Wachstum im Arbeitsprozess: Kommunen aus sechs Kreisen**

Im Rahmen des Gründungsprozesses ist die Zahl der beteiligten Kommunen deutlich angewachsen. An den Modulen des Arbeitsprozesses haben sich zahlreiche Städte und Gemeinden beteiligt, sodass sich auch der Einzugsbereich für die Idee der Regiopolregion Paderborn vergrößert hat. Involviert sind bis heute Kommunen aus sechs Kreisen. Hinzugekommen sind zudem regionale „Stakeholder“ aus Institutionen, Verbänden, Vereinen und Unternehmen. Diese bilden ein breites Themenspektrum ab und tragen dazu bei, den integrierten Ansatz der zukünftigen regionalen Entwicklung zu ermöglichen.

**Offenheit für Kooperationen: Aufbruchstimmung und Kooperationswillen nutzen**

Eine fest fixierte räumliche Darstellung der Regiopolregion Paderborn soll nicht erfolgen. Da auch weiterhin eine große Offenheit für den Beitritt weiterer Akteure besteht, ist der beschriebene Raum als „Interessenbekundungsraum“ für weitere Kooperationspartner zu verstehen. Neben der fachlich-inhaltlichen und funktional-kulturell begründeten Regionsabgrenzung soll sich der Zuschnitt der Regiopolregion zudem auch an den alltäglichen Lebenswelten der Bevölkerung, der Unternehmen und der für die raumstrukturelle Entwicklung maßgeblichen Institutionen orientieren.

**Einordnung der Regiopolregion Paderborn**

Innerhalb der Raumstruktur NRW mit ihren verschiedenen Stadtumlandverbänden bildet die Regiopolregion Paderborn in besonderer Weise die Herausforderungen einer Großstadt im ländlich geprägten Umfeld ab. Als Spezifikum kommt hinzu, dass sich die Identität der Region über mehrere Kreis- und Bezirksregierungsgrenzen hinweg speist und ausgeprägte Beziehungen in benachbarte Bundesländer bestehen.

**Regiopolen: Profilierung als eigene Raumkategorie**

Unter Regiopolen versteht man Großstädte, die abseits der Metropolräume liegen und über ein hohes Maß an regionaler Bedeutung sowie nationaler wie internationaler Ausstrahlung verfügen. Paderborn zählt als Großstadt mit Einrichtungen wie der Universität, dem Sitz des Erzbistums, internationalen Unternehmen und zahlreichen zentralen Funktionen in Verbindung mit einer deutlichen Distanz zu den nächsten Metropolregionen zu den deutschen Regiopolen. Im Kern der Aktivitäten steht die Profilierung als eigene Raumkategorie zwischen ländlichen und metropolitanen Räumen, die innerhalb ihrer spezifischen Profile international konkurrenzfähige Standorte darstellen.

**Paderborn als Regiopole: Verflechtungen mit dem Umland**

Anders als die stark verdichteten und verstädterten Metropolregionen ist Paderborn eine Regiopole – eine kleine Großstadt mit hoher Zentralität, abseits der Metropolen gelegen und in einem tendenziell ländlich und kleinstädtisch geprägten Umland. Mit dem angestoßenen Prozess zur Gründung der Regiopolregion werden die Verflechtungen und Abhängigkeiten von Stadt und Land zur Grundlage einer neuen regionalen Zusammenarbeit für die Zukunftsfähigkeit der Region.

**Merkmale der Region**

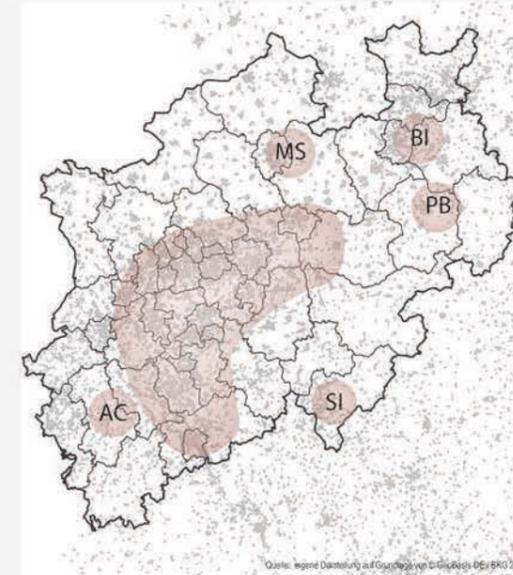
Die Region um Paderborn zeichnet sich vor allem durch ihre Heterogenität aus. Sie ist geprägt durch urbane und ländliche Räume, wachsende und schrumpfende Kommunen sowie prosperierende und stagnierende Standorte. Mit dieser Vielfalt gilt es umzugehen, die Potenziale zu nutzen und Herausforderungen sowie Zielkonflikte anzunehmen.



# Regiopolregion Paderborn

## Ausgangslage und Ziele

Raumstruktur NRW

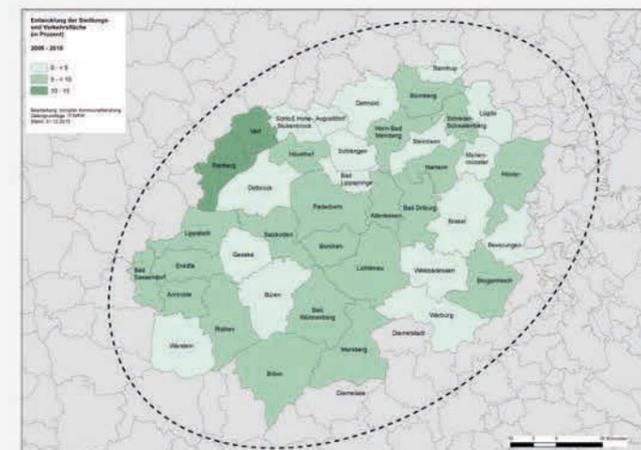


**Einordnung der Regiopolregion Paderborn**

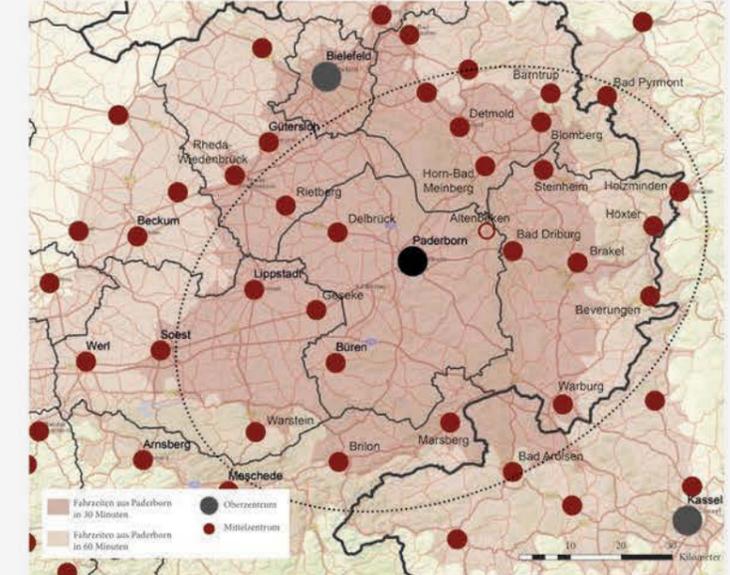
Innerhalb der Raumstruktur NRW mit ihren verschiedenen Stadtumlandverbänden bildet die Regiopolregion Paderborn in besonderer Weise die Herausforderungen einer Großstadt im ländlich geprägten Umfeld ab. Als Spezifikum kommt hinzu, dass sich die Identität der Region über mehrere Kreis- und Bezirksregierungsgrenzen hinweg speist und ausgeprägte Beziehungen in benachbarte Bundesländer bestehen. Für die sich daraus ergebenden Herausforderungen erarbeitet die Regiopolregion Paderborn beispielhafte Lösungsansätze.

**Was uns beschäftigt!**

In der gemeinsamen Arbeit im Rahmen des Gründungsprozesses der Regiopolregion Paderborn wurden fünf Themencluster bearbeitet und konkretisiert. Auf der Grundlage der Qualitäten und Kompetenzen der Region, der Herausforderungen und Handlungsbedarfe sowie der heute bereits absehbaren Chancen und Risiken hat die Region zentrale Zukunftsfragen formuliert, erste gemeinsame regionale Ziele verabredet aber auch Zielkonflikte offengelegt.



Regiopolregion Paderborn



**Offenheit für Kooperationen**

Eine „fest fixierte“ räumliche Darstellung der Regiopolregion Paderborn soll an dieser Stelle ausdrücklich nicht erfolgen. Da auch weiterhin eine große Offenheit für den Beitritt weiterer Akteure besteht, ist der beschriebene Raum als „Interessenbekundungsraum“ für weitere Kooperationspartner zu verstehen. Dabei kann auf eine starke Aufbruchstimmung zum Aufbau des neuen Stadtumlandverbundes gesetzt werden. Neben der fachlich-inhaltlichen und funktional-kulturell begründeten Regionsabgrenzung soll sich der Zuschnitt der Regiopolregion zudem auch an den alltäglichen Lebenswelten der Bevölkerung, der Unternehmen und der für die raumstrukturelle Entwicklung maßgeblichen Institutionen orientieren.

**Siedlungsentwicklung | Wohnungsmarkt**  
Auf Realitäten reagieren! Lebenswerte Regiopolregion Paderborn

**QUALITÄTEN**

- > attraktiver Wohnstandort abseits der Metropolen: Naturnähe, reizvolle Landschaften, Familienfreundlichkeit, kulturelle Vielfalt, vergleichsweise moderates Mietniveau
- > vorhandene Entwicklungspotenziale, bedingt durch eine hohe Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen
- > breit gefächertes Angebot durch ländliche und urbane Räume

**HERAUSFORDERUNGEN**

- > Umgang mit der Vielschichtigkeit der Region, u.a. in Bezug auf Wohnungsmärkte, Wohndichte und Wohnbauflächenbedarfe
- > regionale Strategie für Siedlungsentwicklung und Wohnungsbau
- > Realisierung von Geschosswohnungsbau und gefördertem Wohnungsbau in der Fläche
- > vernetzte und integrierte Entwicklung von Wohnquartieren und Infrastrukturen

**ERSTE REGIONALE ZIELE**

- > Siedlungsentwicklung und Wohnen neu denken!
- > Interkommunale Nachbarschaften befördern!
- > Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung integriert/synchron bearbeiten!
- > Mobilität im ländlichen Raum neu denken!
- > Dörfer und Dorfzentren neu denken – Experimente wagen!
- > Qualitäten im Wohnungsbestand sowie im -neubau gemeinsam sichern und weiterentwickeln!
- > Regionale Ansprüche formulieren und vertreten (z.B. LEP und RP)!



## Regiopolregion Paderborn



### Innovationen der Regiopolregion Paderborn

Auf den „jungen“ Stadtumlandverbund Regiopolregion Paderborn kommen viele Neuerungen und Veränderungen zu, die die regionalen Akteure herausfordern aber auch anspornen werden. Hier sind vier Innovationen genannt, die in besonderem Maße die Energie und den Handlungswillen der Region unterstreichen.

#### Die Region ist schnell!

Wille + Energie = Geschwindigkeit

Nach dem Start mit vier Städten und Gemeinden ist die Regiopolregion Paderborn innerhalb eines halben Jahres auf über 45 Akteure gewachsen. Diese „Verelffachung“ der „Regiopolen Familie“ in sehr kurzer Zeit ist ein eindrucksvoller Beweis für die ungewöhnliche Geschwindigkeit, mit der die Region ihre Zukunftsentwicklung angehen möchte. Diese rasante Progression der Akteure unterstreicht jedoch auch die Notwendigkeit eines neuen regionalen Gestaltens und Handelns.

#### Die Region wird 4.0!

Urbane + ländliche Digitalisierung = intelligente Region der Zukunft

Digitalisierung ist in der DNA Paderborns verankert. Daher hat sich die Stadt Paderborn am bundesweiten Wettbewerb „Digitale Stadt“ beteiligt. Kommunen und Stakeholder aus der Regiopolregion haben die Stadt bekräftigt, mit einem neuartigen Local Open Data Konzept die Vorreiterrolle für die Region zu übernehmen. Im Kern geht es um digitale Transformationen in Alltag, Arbeit und Bildung sowie um digitale Kompetenz und Souveränität in Stadt und Land. Ziel des Vorhabens ist es, aus der Digitalisierung ein gesellschaftliches Projekt zu machen.

#### Die Region setzt auf Ausgleich!

Kommunale Egoismen + regionale Ausgleichsmechanismen = nachhaltige Siedlungsflächenentwicklung

Das Institut für Umweltplanung der Leibniz Universität Hannover hat die Regiopolregion Paderborn angefragt, als Modell für ein Forschungs- und Praxisvorhaben des BMBF zu dienen. Im Rahmen des Förderschwerpunktes „Stadt-Land-Plus“ sollen über einen Zeitraum von fünf Jahren regionale (flächenwirksame) Ausgleichsmechanismen für eine nachhaltige Siedlungsflächenentwicklung und ein koordiniertes Landmanagement in der Regiopolregion entwickelt und etabliert werden.

#### Die Region als „Blaupause“ für die REGIONALE 2022

Regiopolregion Paderborn + REGIONALE 2022 = das überzeugende UrbanLand

„Wir gestalten das neue UrbanLand“ – mit diesem Leitbild hat sich die Region OstWestfalen-Lippe erfolgreich um die

Ausrichtung der Regionale 2022 beworben. Die Regiopolregion Paderborn versteht sich in diesem Zusammenhang als Vorbild und Modellraum, insbesondere bei der integrierten Betrachtung und Bearbeitung der Aktions-ebenen Siedlungsentwicklung, Mobilität, Digitalisierung und Verwaltungskooperation.

### Die regionalen ZUKUNFTSFRAGEN und ZIELE – Was uns beschäftigt!

#### Veränderungen gemeinsam gestalten

In der gemeinsamen Arbeit im Rahmen des Gründungsprozesses der Regiopolregion Paderborn wurden fünf Themencluster bearbeitet und konkretisiert. Auf der Grundlage der Qualitäten und Kompetenzen der Region, der Herausforderungen und Handlungsbedarfe sowie der heute bereits absehbaren Chancen und Risiken hat die Region zentrale Zukunftsfragen formuliert, erste gemeinsame regionale Ziele verabredet aber auch Zielkonflikte offengelegt.

- **Siedlungsentwicklung | Wohnungsmarkt**  
Auf Realitäten reagieren! Lebenswerte Regiopolregion Paderborn
- **Mobilität | Verkehr**  
Einfach mobil sein! Mobilitätsketten und Vernetzungen
- **Wirtschaft | Arbeitsmarkt | Bildung**  
Wettbewerbsfähig bleiben! Wirtschaftliche Stärke als Motor für die regionale Entwicklung
- **Daseinsvorsorge | Gesundheit | Sport | Kultur**  
Regionale Balance finden! Stabilität von Stadt und Land
- **Zusammenarbeit | Verwaltungskooperation**  
Synergien effizient nutzen! Kooperation als Gewinn für Stadt und Land

### Die ORGANISATION – Wie wir Strukturen schaffen!

#### Wir übernehmen schnell Verantwortung!

Die Regiopolregion Paderborn befindet sich mit hoher Geschwindigkeit „auf dem Weg“ und hatte bisher noch keine organisatorische Verfasstheit. Im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftskonzeptes sowie im Letter of intent wurde vereinbart, im Spätsommer des Jahres 2017 die formale Gründung der Regiopolregion Paderborn durchzuführen.

Quelle: Stadtumlandverbund „Regiopolregion Paderborn“

# Regiopolregion Paderborn

## Innovationen und räumliche Motive

### Regiopolregion Paderborn als emanzipierter Gegenpol



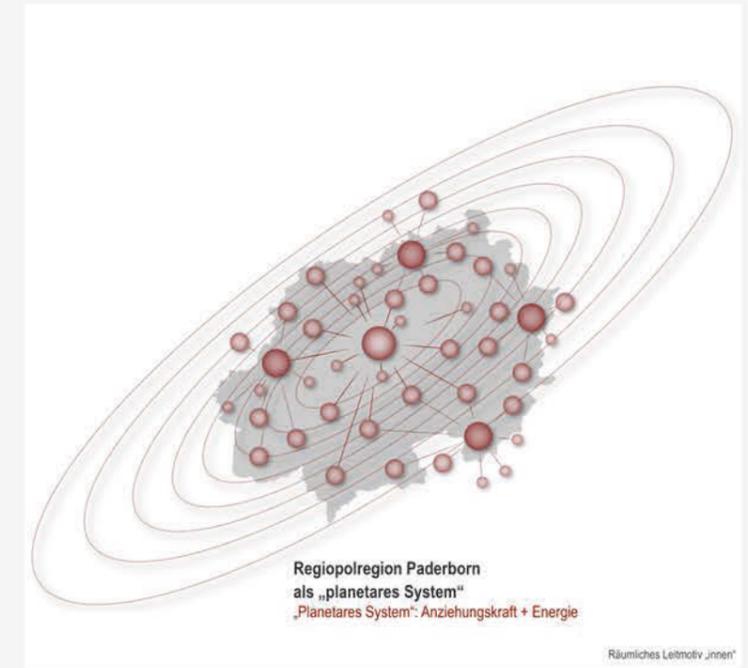
#### Leitorientierung und räumliches Motiv

Die Regiopolregion hat Qualitäten und Handlungsbedarfe, Chancen und Risiken, Wirkungszusammenhänge sowie Gestaltungs- und Entwicklungsspielräume von Stadt und Land in der Regiopolregion sektoral und integriert ausgelotet und eine Leitorientierung erarbeitet, die sowohl nach „außen“ als auch nach „innen“ ausstrahlen wird.

#### Regiopolregion als emanzipierter Gegenpol

Nach „außen“ will sich die Regiopolregion Paderborn zu einem **emanzipierten Gegenpol** zu den Metropolregionen entwickeln und Menschen sowie Unternehmen neue Entfaltungsmöglichkeiten bieten. Hier versteht sich die Regiopolregion mit ihrer Ausstrahlung als **Motor** für die zukünftigen kommunalen und regionalen gesellschaftlichen sowie wirtschaftlichen Entwicklungen.

### Regiopolregion Paderborn als „planetares System“



#### Regiopolregion Paderborn als „planetares System“

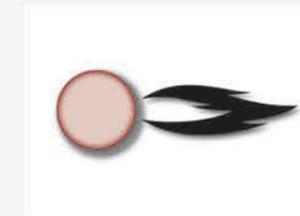
Nach „innen“ versteht sich die Regiopolregion Paderborn als dynamischer Verflechtungsraum im Sinne eines **„planetaren Systems“**. Die Dynamiken und Beziehungen zwischen Stadt und Land sind gekennzeichnet von wechselseitiger Anziehungskraft, unterschiedlichen Energien und vielfältigen Impulsen. Dabei ist es für die Region wesentlich, dass die Kommunen und Teilräume der Regiopolregion mit ihrer Individualität und Unterschiedlichkeit einen festen Platz im System haben, nicht „geschluckt“ werden und ihre je-

weiligen Stärken einbringen. So entsteht eine regionale „Gravitationskraft“, die das System von urbanen und ländlichen Räumen, wachsenden und schrumpfenden Kommunen sowie prosperierenden und stagnierenden Standorten zusammenhält und stärkt. Darüber hinaus erwachsen regionale Kompetenzen und Arbeitsteilungen zwischen Standorten, Räumen und Akteuren, die Chancen für Andersartigkeiten eröffnen und gleichzeitig eine regionale „Balance“ ermöglichen.

### Innovationen der Regiopolregion Paderborn

Auf den „jungen“ Stadtumlandverbund Regiopolregion Paderborn kommen viele Neuerungen und Veränderungen zu, die die regionalen Akteure herausfordern, aber auch anspornen werden. Hier sind vier Innovationen genannt, die in besonderem Maße die Energie und den Handlungswillen der Region unterstreichen.

#### Die Region ist schnell!



Wille + Energie = Geschwindigkeit

Nach dem Start mit vier Städten und Gemeinden ist die Regiopolregion Paderborn innerhalb eines halben Jahres auf über 45 Akteure gewachsen. Diese „Verelffachung“ der „Regiopolen Familie“ in sehr kurzer Zeit ist ein eindrucksvoller Beweis für die ungewöhnliche Geschwindigkeit, mit der die Region ihre Zukunftsentwicklung angehen möchte. Diese rasante Progression der Akteure unterstreicht jedoch auch die Notwendigkeit eines neuen regionalen Gestaltens und Handelns. Der Wille und die Energie der regionalen Akteure haben den Weg dafür bereitet, bereits 2017 mit der Gründung des Vereins Regiopolregion Paderborn e.V. eine organisatorische Verfasstheit der Region zu besiegeln.

#### Die Region wird 4.0!



Urbane + ländliche Digitalisierung = intelligente Region der Zukunft

Digitalisierung ist in der DNA Paderborns verankert. Daher hat sich die Stadt Paderborn am laufenden, bundesweiten Wettbewerb „Digitale Stadt“ des Digitalverbandes Bitkom sowie des Deutschen Städte- und Gemeindebundes beteiligt. Zahlreiche Kommunen und Stakeholder aus der Regiopolregion haben die Stadt bekräftigt, mit einem neuartigen Local Open Data Konzept die Vorreiterrolle für die Region zu übernehmen. Im Kern geht es um digitale Transformationen in Alltag, Arbeit und Bildung sowie um digitale Kompetenz und Souveränität in Stadt und Land. Ziel des Vorhabens ist es, aus der Digitalisierung ein gesellschaftliches Projekt zu machen.

#### Die Region setzt auf Ausgleich!



Kommunale Egoismen + regionale Ausgleichsmechanismen = nachhaltige Siedlungsflächenentwicklung

Das Institut für Umweltplanung der Leibniz Universität Hannover hat die Regiopolregion Paderborn angefragt, als Modell für ein Forschungs- und Praxisvorhaben des Bundesministeriums für Bildung und Forschung zu dienen. Im Rahmen des Förderschwerpunktes „Stadt-Land-Plus“ sollen über einen Zeitraum von fünf Jahren regionale (flächenwirksame) Ausgleichsmechanismen für eine nachhaltige Siedlungsflächenentwicklung und ein koordiniertes Landmanagement in der Regiopolregion entwickelt und etabliert werden.

#### Die Region als „Blaupause“ für die REGIONALE 2022



Regiopolregion Paderborn + REGIONALE 2022 = das überzeugende UrbanLand

„Wir gestalten das neue UrbanLand“ – mit diesem Leitbild hat sich die Region OstWestfalen-Lippe erfolgreich um die Ausrichtung der Regionale 2022 beworben. Im Kern geht es um ein neues Modell für eine mutige und dynamische Gestaltung der Stadt-Land-Beziehungen. Die Regiopolregion Paderborn versteht sich in diesem Zusammenhang als Vorbild und Modellraum, insbesondere bei der integrierten Betrachtung und Bearbeitung der Aktions-ebenen Siedlungsentwicklung, Mobilität, Digitalisierung und Verwaltungskooperation.





Würdigung durch das Auswahlgremium

Konzeptionelle Qualitäten:

Kern des Beitrags ist der Gründungsprozess zur Regiopolregion Paderborn. Die Stadt Paderborn und die Umlandgemeinden verfolgen das Ziel, sich nach außen als „emanzipierter Gegenpol“ im Kontext weiterer Regiopole in Deutschland darzustellen und nach innen eine regionale Balance und Zusammenarbeit zu schaffen.

Die integrierte Verknüpfung von Siedlungsentwicklung, Wohnen, Mobilität, Bevölkerungsentwicklung und Infrastruktur ist gegeben. Die bisher eher abstrakten Ziele ohne Raumbezüge zu den Schwerpunktthemen und zu eigenen Akzenten wie Wirtschaft/Arbeitsmarkt/Bildung und Daseinsvorsorge/ Gesundheit/Sport/Kultur sollten im weiteren Prozess konkretisiert werden. Auch die vielfältigen Begabungen des Raumes (z. B. Bäder- und Wasserlandschaften) müssen als Chance und Potenzial für eine Positionierung herausgearbeitet werden.

Das thematische Leitbild wurde aus der Ausgangssituation heraus entwickelt. Da das Planetenmodell nicht die Grundlage einer regionalen Verknüpfungsstrategie sein kann, empfiehlt die Jury eine Beschäftigung mit den Kräfteverhältnissen der Planeten, um das Bild funktional zu unterfüttern. Das Thema des Ausgleichs sollte dabei positiv verstärkt werden. Aussagen zu urbanen Qualitäten im suburbanen Raum werden nur ansatzweise getroffen. Die Jury empfiehlt die Erarbeitung von Perspektiven für die räumliche Entwicklung.

Hingegen weist das Zukunftskonzept Vorbildcharakter auf in Bezug auf den Umgang mit dem heterogenen Raum und der Differenzierung von wachsenden und schrumpfenden Kommunen. Das Konzept gründet sich auf diesen Gedanken der strukturellen Qualifizierung von schrumpfenden Kommunen und möchte eine Antwort finden auf die unterschiedlichen Bedürfnisse im Stadtumland-Gefüge. Denn wenn es gelingt das schrumpfende Umland zu stabilisieren, würde auch die Kernstadt profitieren.

Verfahrensqualitäten relativ zum Stand der Vorerfahrung bzw. -praxis:

Die Hervorhebung dieses Zukunftskonzeptes liegt in der Neugründung des Stadtumlandverbundes begründet. Der Verbund hat es geschafft, auf vorbildliche Art und Weise sehr viele Kommunen in kürzester Zeit im Bündnis zusammenzubringen. Die Jury würdigt die instrumentelle Umsetzung und Prozessstruktur und bewertet den Innovationscharakter des Prozesses für das anfängliche Charisma des Verbundes positiv – insbesondere hinsichtlich der politischen Legitimation ist der Verbund weit gekommen.

Für ähnlich gelagerte Räume -Kernstadt im ländlichen Raum mit Strukturschwäche- hat dieses Konzept Vorbildcharakter.

Die Einbindung von Zivilgesellschaft und weiteren Akteuren wurde teilweise erfüllt. Die Jury sieht die Notwendigkeit, dass ein regionaler Mobilitätsträger und auch ein regionaler Akteur aus dem Wohnungsmarkt entwickelt werden müssen, um die Intentionen des „StadtUmland-Aufrufs“ erreichen zu können.

Insgesamt wird das Zukunftskonzept des Stadtumlandverbundes als Konzept mit Vorbildcharakter bewertet.

Empfehlungen der Jury an das Ministerium:

- Eine Verknüpfung des Konzeptes mit der Regionale 2022 erscheint sinnvoll. Das Land könnte einfordern, dass bis dahin eine qualifizierte Profilierung des Konzeptes erfolgen soll.

# Regiopolregion Paderborn

## Prozess und Beteiligte

Gründungsprozess der Regiopolregion Paderborn

Die Regiopolregion Paderborn ist ein neuer Stadtumlandverbund in NRW, der sich auf den Weg gemacht hat, die Zukunft gemeinsam zu gestalten.

Der Start: Vier Initiatoren

Auf Initiative der Stadt Paderborn und in Kooperation mit der Stadt Lippsdorf, der Hansestadt Warburg und der Gemeinde Altenbeken wurde im Rahmen des Wettbewerbs StadtUmland.NRW der Gründungsprozess für die Regiopolregion Paderborn angestoßen. Bereits durch die Initiatorkommunen wird die Vielfalt der Region repräsentiert, denn von Beginn an waren Kommunen mit sehr unterschiedlichen Ausgangslagen und aus unterschiedlichen Teilregionen in den Prozess involviert.

Starkes Wachstum im Arbeitsprozess: Kommunen aus sechs Kreisen

Im Rahmen des Gründungsprozesses ist die Zahl der beteiligten Kommunen gegenüber dem Ausgangszeitpunkt bereits deutlich angewachsen. An den unterschiedlichen Modulen des Arbeitsprozesses haben sich zahlreiche weitere Städte und Gemeinden beteiligt, sodass sich auch der Einzugsbereich für die Idee der Regiopolregion Paderborn vergrößert hat. Involviert sind bis heute Kommunen aus sechs Kreisen. Hinzugekommen sind zudem zahlreiche regionale „Stakeholder“ aus Institutionen, Verbänden, Vereinen und Unternehmen. Diese bilden ein breites Themenspektrum ab und tragen dazu bei, den integrierten Ansatz der zukünftigen regionalen Entwicklung zu ermöglichen.

Am Prozess beteiligte Städte und Gemeinden



Zudem waren am Prozess weitere 26 Akteure aus den Bereichen Kreise, Bezirksregierung und Stakeholder aus Institutionen, Verbänden, Vereinen und Unternehmen beteiligt.

Wie haben wir gearbeitet?

Prozessbaustein	Zeit	Akteure
Exposé StadtUmland.NRW	September 2016	Initiatoren (Kommunen)
Regionales Arbeitsteam	Oktober/November 2016	Initiatoren und Fachbüro
Auftaktveranstaltung	16. November 2016	Entscheidungsträger (Kommunen, Kreise, Bezirksregierung und regionale Stakeholder)
Regionales Arbeitsteam	November/Dezember 2016	Initiatoren und Fachbüro
Regionale Befragung	Dezember 2016/Januar 2017	Entscheidungsträger/Fachvertreter (Kommunen, Kreise, Bezirksregierung und regionale Stakeholder)
Regionales Arbeitsteam	Dezember 2016/Januar 2017	Initiatoren und Fachbüro
Werkstatt I	27. Januar 2017	Entscheidungsträger/Fachvertreter (Kommunen, Kreise, Bezirksregierung und regionale Stakeholder)
Regionales Arbeitsteam	Februar/März 2017	Initiatoren und Fachbüro
Werkstatt II	14. März 2017	Entscheidungsträger/Fachvertreter (Kommunen, Kreise, Bezirksregierung und regionale Stakeholder)
Regionales Arbeitsteam	März/April 2017	Initiatoren und Fachbüro
Zukunftskonzept	bis zum 07. April 2017	Fachbüro (in Abstimmung mit dem regionalen Team)

Werkstatt I

Werkstatt I: „Wir testen uns ran und erzählen Geschichten von gemeinsamen Wegen in die Zukunft!“

- Zentrale Fragestellungen:
- > Wie wird aus der „neuen“ Regiopolregion Paderborn ein Ganzes?
  - > Wo sehen wir Handlungserfordernisse des gemeinsamen Agierens?
  - > Wo haben wir eine gemeinsame Problemsicht wo unterscheiden wir uns?
  - > Wo zeichnen sich gemeinsame regionale Wege ab?
  - > Wie kommen wir schrittweise zu einer integrierten (räumlichen) Planung?
  - > Was wird/soll anders sein, wenn wir in der Regiopolregion gemeinsam aktiv sind?

Inhaltlich fokussierte sich die gemeinsame, interdisziplinäre Werkstattarbeit auf die fünf Themencluster:

- > Siedlungsentwicklung | Wohnungsmarkt
- > Mobilität | Verkehr
- > Wirtschaft | Arbeitsmarkt | Bildung
- > Daseinsvorsorge | Gesundheit | Sport | Kultur
- > Zusammenarbeit | Verwaltungskooperation



Austausch und Zusammenarbeit: Zwei regionale Werkstätten



Werkstatt II

Werkstatt II: „Wie die richtigen Weichen stellen?“

In Werkstatt II ging es um eine konkrete organisatorische Perspektive, mit der die Regiopolregion erfolgreich gestaltet und gesteuert werden kann. Die Teilnehmer/innen waren eingeladen, funktionierende, wirkungsvolle Modelle der regionalen Zusammenarbeit von Kommunen, Kreisen und Bezirksregierungen, der lokalen politischen Gremien, der Verwaltungen, der heute schon bestehenden interkommunalen Kooperationen sowie der Stakeholder (Verbände, Kammern, Institutionen...) zu entwerfen. Darüber hinaus wurden Ideen diskutiert, wie die lokale Bürgerschaft für die regionalen Zukunftsaufgaben interessiert und motiviert sowie in regionale Prozesse eingebunden werden kann.



Wie arbeiten wir weiter?

Prozessbaustein	Zeit	Akteure
Veranstaltung „Kommune Politik“	Mai/Juni 2017	Kommunale Politik (Fraktionsvorsitzende aller in der kommunalen Räten vertretenen Fraktionen)
Geschäftsstelle / Regionales Arbeitsteam	kontinuierlich	Vertreter/innen aus Kommunen / Geschäftsstelle
Veranstaltung „Stakeholder“	Juli 2017	Entscheidungsträger (Kammern, Verbände, Vereine, Institutionen, Unternehmen, ...)
Geschäftsstelle / Regionales Arbeitsteam	kontinuierlich	Vertreter/innen aus Kommunen / Geschäftsstelle
Werkstatt II	September 2017	Entscheidungsträger/Fachvertreter (Kommunen, Kreise, Bezirksregierung und regionale Stakeholder)
Geschäftsstelle / Regionales Arbeitsteam	kontinuierlich	Vertreter/innen aus den Kommunen / Geschäftsstelle
Gründungsveranstaltung Regiopolregion Paderborn e.V.	September / Oktober 2017	Entscheidungsträger (Kommunen, Kreise, Bezirksregierung, Politik und regionale Stakeholder)
Geschäftsstelle / Regionales Arbeitsteam	kontinuierlich	Vertreter/innen aus Kommunen / Geschäftsstelle
Innovationsbeirat	Dezember 2017	Externe Expertise (ausgewählte Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Forschung und Praxis)
Geschäftsstelle / Regionales Arbeitsteam	kontinuierlich	Vertreter/innen aus Kommunen / Geschäftsstelle
Veranstaltungen „Bürgerschaft in der Regiopolregion“	ab Januar 2018	Regionale Bürgerschaft

Für das Jahr 2017 und den Beginn des Jahres 2018 sind im Rahmen des Gründungsprozesses folgende Meilensteine vereinbart worden:

- > Durchführung von zwei regionalen Großveranstaltungen für die kommunale Politik sowie die vielfältigen Stakeholder aus der Regiopolregion
- > Durchführung einer Werkstatt III zur Weiterentwicklung und Konkretisierung des Zukunftskonzeptes
- > Vergrößerung des regionalen Teams mit Partnern aus den Kommunalverwaltungen
- > Gründung des Vereins „Regiopolregion Paderborn e.V.“ (mit politischen Beschlüssen aus den Städten und Gemeinden zur Vereinsgründung, zum Beitritt so wie zum Zukunftskonzept)
- > Einrichtung eines innovationsbeirates für die Regiopolregion
- > Weiterentwicklung der Geschäftsstelle (perspektivisch: Regionalmanagement)
- > Entwicklung eines zukunftsfähigen und wachsenden Finanzierungsmodells für die regionale Arbeit sowie Akquisition von Fördermöglichkeiten
- > Information und Beteiligung der regionalen Bürgerschaft



# Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS1

## Zukunftskonzept einer integrierten Raum- und Mobilitätsentwicklung



### Beteiligte Großstädte

Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Mülheim an der Ruhr

### Beteiligte Umlandgemeinden

Bergkamen, Kamen, Unna

### Beteiligte Kreise

Kreis Unna

### Sonstige Beteiligte

Regionalverband Ruhr (RVR) (Projekträger)

## Vom Infrastrukturprojekt zum Innovationsband

In der Metropole Ruhr entsteht mit dem Ausbau von Radschnellwegen (RS) ein innovatives Mobilitätsangebot. Das erste und zugleich größte Vorhaben ist die Verwirklichung des rund 100 km langen RS 1 zwischen Hamm und Duisburg. Mit dem RS 1 als Rückgrat erschließen sich im Einzugsbereich der neuen Infrastruktur Transformativmöglichkeiten für Bestandsquartiere und für bisher untergenutzte oder brachliegende Flächen. Zum anderen vergrößert der Radschnellweg den Aktionsradius für eine Alltagsmobilität per Rad.

Es besteht vielerorts Potenzial, um z. B. im Zuge des Strukturwandels ins Abseits geratene Bestandsquartiere funktional neu „aufzuladen“, sie städtebaulich aufzuwerten und ihnen damit auch ein besseres Image zu verschaffen. Entstehen können Vorzeigequartiere des integrierten Wohnens und Arbeitens – mit einer auf das Fahrrad und Fußverkehre ausgerichteten Alltagsmobilität; Projekte, die auch außerhalb der Metropole Ruhr Beachtung finden und dem städtebaulichen Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“ in hohem Maße gerecht würden: das Projekt „Niederfeldsee“ in Essen veranschaulicht dies im besten Sinne.

Gefragt ist für die Bewältigung dieser Transformation eine integrierte Stadtentwicklungsplanung in interkommunaler Kooperation, die sich nicht an Kommunalgrenzen, sondern an Aktionsräumen gesellschaftlichen Lebens orientiert. Die sieben kreisfreien Großstädte und drei kreisangehörigen Kommunen im Kreis Unna im Einzugsgebiet des RS 1 sind mit dieser Zielsetzung, zusammen mit dem Kreis Unna und dem Regionalverband Ruhr, dem Projektauftrag vom Juni 2016 des Ministeriums für die Teilnahme am Wettbewerb der Initiative „StadtUmland.NRW“ gefolgt.

## Ausgangssituation im RS 1-Korridor

Der rund 100 km lange und etwa 5 km breite „Laborraum“ des Innovationsbandes mit rund 506km durchzieht die Kernzone der Metropole Ruhr in Ost-West-Richtung.

Die derzeitige Siedlungs- und Nutzungsstruktur links und rechts der RS 1-Trasse mit rund 1,3 Mio. Menschen ist vielfältig und zeigt die für die Metropole Ruhr typische Abfolge urbaner und ländlicher Zonen sowie sozialstrukturell stärker und schwächer aufgestellter Teilräume. Während einige Abschnitte des Korridors, in denen der Radschnellweg auf ehemaligen Bahntrassen verläuft, zum Teil neue Impulse benötigen um aus vergessenen Hinterhöfen urbane Vorderseiten werden zu lassen, zeichnen sich andere Abschnitte des Korridors durch eine hohe städtebauliche oder landschaftliche Attraktivität aus. In den Quartieren mit wenig nachgefragten Wohnungs- und Gewerbeständen droht durch zunehmenden Leerstand und die demografische Alterung der Bewohnerschaft ein weiterer Verlust an ökonomischer Tragfähigkeit und sozialer Stabilität.

Potenziale bieten rund 1.300 ha Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe und 21 Hochschulstandorte mit rund 187.000 Studierenden.. Weitere Potenziale bieten ein bereits auf rund 700 km flächendeckend gut ausgebautes Radwegenetz für den Freizeitverkehr.

Die gewachsene Kooperationsbereitschaft und -fähigkeit der Kommunen in der Metropole Ruhr bilden ist eine besonders gute Grundlage insbesondere in Verbindung mit der etablierten Institution des Regionalverbands Ruhr, der als umsetzungsorientierter Netzwerkmanager seinen Mitgliedskommunen zur Seite steht, ebenfalls eine gute Voraussetzung.

# INNOVATIONS BAND -

## Talente und Ziele



„Wohnen am Niederfeldsee“: ein Vorzeigeprojekt ist Realität

Mit dem in Essen-Altendorf entstandenen Wohnquartier „Niederfeldsee“ ist es gelungen, auf einer ca.15 ha großen Industriebrache und in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer vorhandenen Wohnbebauung in idealer Weise die Idee des Innovationsbandes zu realisieren; eine umfassende Transformation wurde vollzogen. Die Integration eines Sees in das Wohngebiet macht es zu einer wirklichen „Adresse“ in Essen. Der RS 1 bildet die Achse des Wohngebietes und bietet seinen Anliegern und Anliegerinnen eine attraktive Promenade in den benachbarten Krupp-Park, in die angrenzenden Quartiere mit ihren Dienstleistungsbetrieben und Konzentrationen. Er führt weiter zum zentralen Campus der Universität Duisburg-Essen und zur Essener City. In die andere Richtung kann der RS 1 bereits bis zum Hauptbahnhof von Mülheim an der Ruhr genutzt werden.

„Wohnen am Niederfeldsee“: Integrierte Stadtentwicklung am RS 1 – ein Quartier mit mehr Lebensqualität.

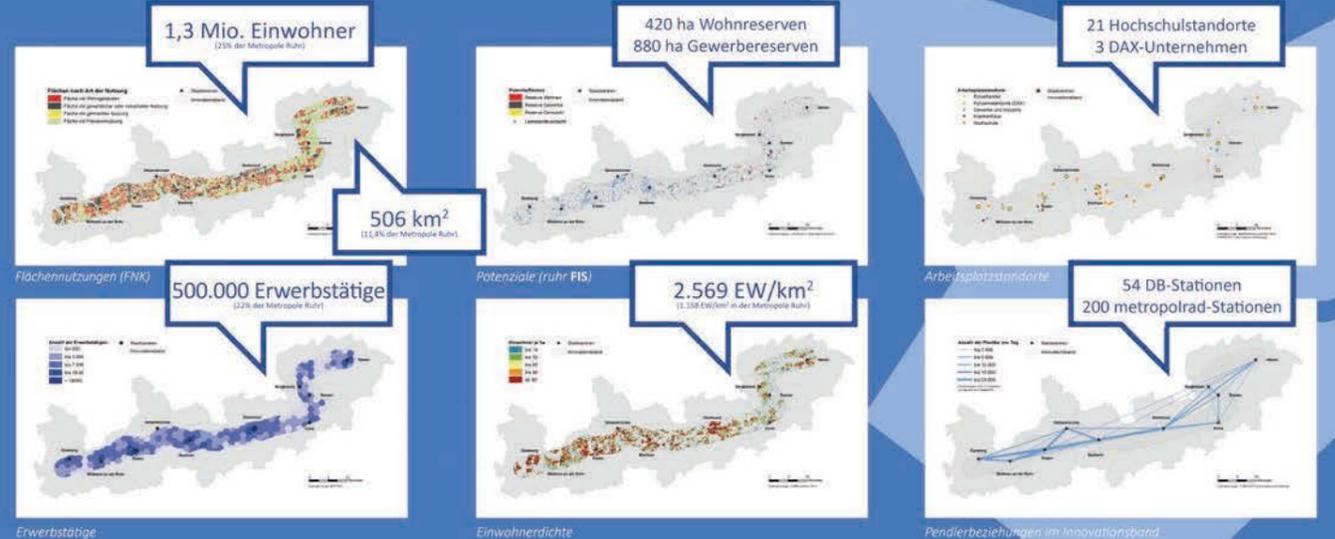
Der rund 100 km lange und etwa 5 km breite „Laborraum“ durchzieht die Kernzone der Metropole Ruhr in Ost-West-Richtung. Während seine Länge vom RS 1 bestimmt wird, steht seine variierende Breite in Abhängigkeit der Projekte und davon ausgehenden Impulsen in seinen Einzugsbereichen. Die hohe Bedeutung des Konzeptes für die regionale Entwicklung zeigt sich nicht nur an der linearen Ost-West-Durchdringung der Region und den damit einhergehenden Vernetzungseffekten: Hier lebt auf einem Neuntel der Gesamtfläche der Metropole Ruhr mit 1,3 Mio. Menschen rund ein Viertel der Gesamtbevölkerung von 5,2 Mio. Menschen.

### Ziele des „Innovationsbandes“

- » Die Förderung der Nahmobilität wird zum zentralen Baustein eines Stadtaufbaus, bei dem die Aufwertung des öffentlichen Raums im Vordergrund steht.
- » Die Quartiere erfahren einen Imagegewinn, der ihre

- Bewohner emotional an den Raum bindet und in der Region Interesse an Ansiedlung und Nutzung weckt.
- » Bestandsquartiere werden aufgewertet, Neubauprojekte für Wohnen und Gewerbe lassen sich von vornherein fahrradaffin und innovativ gestalten.
- » Engere Verzahnungen von Nutzungen im Quartier können baurechtlich über die Ausweisung als „Urbane Gebiete“ unterstützt werden.
- » Fahrradfreundlich gestaltete Quartiere erleichtern den Umstieg aufs Rad und profitieren von zusätzlich gewonnenem Platz.
- » Pilotprojekte beinhalten Innovation, zeigen Entwicklungspotenzial im Einzugsbereich und lassen sich auch auf andere Räume übertragen.
- » Interkommunal betriebene Quartiersentwicklung auf Konversionsflächen in benachbarten Randzonen zweier oder mehrerer Städte kann zusätzliche Impulse aus der Lage am RS 1 ziehen.
- » Kreativquartiere können durch Nachnutzung leer

- stehender Gewerberäume entstehen, Start-up-Unternehmen im Umfeld von Hochschulen angesiedelt werden, miteinander vernetzt über den RS1.
- » Brachgefallene Flächen können „wiederbelebt“ werden.
- » Wirtschaftliche Aktivitäten „rund um das Rad“ sind Beiträge zur Stärkung der Lokalen Ökonomie.
- » Größere neue Wohnquartiere bilden überörtlich wahrgenommene und nachgefragte „Adressen“
- » Mit dem RS 1 wird es attraktiv, auch längere Pendlerstrecken zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem Rad zu absolvieren – ein Beitrag zur Verschiebung des Modal Split im täglichen Berufsverkehr und zur Entlastung überbeanspruchter Straßen- und Schienenwege in der Metropole Ruhr.
- » Die Verknüpfung mit dem Freizeit-Radwegenetz und mit regionalen Fernradwegen wie dem Ruhrtal-Radweg erschließt für das „Innovationsband“ auch touristisches Entwicklungspotenzial.





## Ziele für das Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS 1

Die Ausgangslage zeigt: Es gibt sehr unterschiedliche Teilräume im „Innovationsband“. Sie bilden Mit dem Radschnellweg eröffnet sich die Chance für neue Querverbindungen und Impulse sowie für Synergieeffekte zwischen diesen Räumen. Die Potenziale neuer Perspektiven geraten in den Fokus, die Möglichkeiten für eine Transformation und einen Neustart auf Flächen, die durch die Nähe zum RS 1 eine Neubewertung ihrer Lagegunst erfahren, erfolgt ein weiterer Austausch über kommunale Grenzen hinweg, und zwar buchstäblich „auf neuen Wegen“.

„**Stadtentwicklung von der Nahmobilität aus denken – Quartiere mit mehr Lebensqualität**“; so lautet die zentrale Strategie für das „Innovationsband“. Unter dieser Prämisse kann auch das innovative Potenzial des RS 1 für sein Umfeld genutzt werden und wird umgekehrt der RS 1 zu einer bedeutenden Mobilitätsachse. Insbesondere folgende Ziele sollen dabei Berücksichtigung finden:

- Bestandsquartiere aufwerten und Brachen reaktivieren.
- Raum für Kreativwirtschaft und für Start-ups bieten.
- Raum für innovative Wohnungsbauprojekte und für Unternehmensansiedlungen bieten.
- Städtebauliche Rückseiten zu Vorderseiten, Ränder zu neuen Mitten machen und dort Urbanität schaffen.
- „Adressbildung“ von Standorten am RS 1 und Image-wandel befördern.
- Das Prinzip „dare to cycle - able to cycle - invite to cycle“ als Transformationsansatz einer integrierten Radmobilität im Innovationsband erproben.
- Den Radschnellweg sichtbar machen und im Raum mit einer besonderen „Aura“ ausstatten.
- Frei(zeit)flächen im offenen Landschaftsraum durch Verknüpfungen mit dem bestehenden Netz an Freizeit-Radwegen erschließen.
- Regionale Austauschbeziehungen durch schnelle Radwegeverbindungen fördern.
- Potenzielle Partner für innovative Entwicklungen suchen und aktivieren.
- Lokales Wissen um lokale Qualitäten und Potenziale durch Bürgeransprache aufspüren und nutzen.
- Durch Ansprache und Beteiligungsangebote Integration und Teilhabe fördern.

Das Innovationsband wird entlang von vier integriert betrachteten Handlungsfeldern entwickelt:

- Siedlungsentwicklung und Wohnungsversorgung
- Wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitswelt
- Umweltfreundliche Alltagsmobilität und Freiraumentwicklung
- Integration, Teilhabe und Chancengleichheit.

# INTEGRIERTE STADT

## Strategie

Das „Innovationsband“ ist ein Konzept, eine besondere Perspektive diesen Raum in die Zukunft zu denken, ein Handlungsleitfaden. Und doch geht es auch um räumlich konkrete Massnahmen und ein umsetzungsorientiertes Netzwerkmanagement. Das „Innovationsband“ ist ein vielschichtiges Konstrukt, das durch folgende Eigenschaften gekennzeichnet ist:



**Ein dynamischer, wachsender Plan** (kein fertiger Plan, den es 1:1 umzusetzen gilt). Das bedeutet es gibt keinen fixen Endzustand auf den hingearbeitet wird. Es braucht aber dennoch ein kartografisches Medium um Dinge sichtbar zu machen, zu verorten und die Übersicht zu behalten. In einen dynamischen Plan können Elemente eingefügt aber auch wieder herausgenommen werden. Prioritäten können sich verschieben und Schwerpunkte neu gesetzt werden. Der Plan ist „nie“ fertig.



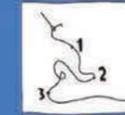
**Ein Türöffner** (für neue Projekte und Innovationen) Das „Innovationsband“ soll mit seinen Projekten neugierig und bekannt machen. Es soll Partner zusammenführen, Geldgeber, „Anstößer“ und Querdenker zusammenbringen.



**Eine Plattform** (zum Austausch). Dieses wachsende Planwerk dient zum Austausch mit Planungspartnern (und denen, die es gilt als solche zu gewinnen). Es ist eine Basis, offen über die Entwicklungsperspektiven dieses Raums nachzudenken. Die Unverbindlichkeit des Planes kommt dem zugute.



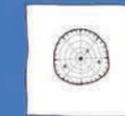
**Ein Katalog** (von Themenfeldern und Maßnahmen, zur Anregung). Der Masterplan sammelt Wissen über Maßnahmen, Entwicklungen. Es wächst ein Wissensspeicher heran, der Planungspartnern hilft, passende Lösungen zu finden und nicht immer von vorne anfangen zu müssen. Evaluationen von umgesetzten Maßnahmen fließen ebenfalls mit ein und helfen so aus dem Erprobten zu lernen.



**Ein Leitfaden** (zur Umsetzung von Projekten). Ebenso lassen sich auch durch Erfahrungen in Planungsprozessen Handlungshinweise im Sinne eines Leitfadens bzw. einer Hilfestellung für die Umsetzung und Lancierung von Projekten und Massnahmen zusammenführen die dann wiederum für Folgeprozesse als Grundlage dienen können.



**Ein Impulsgeber** (für Innovationen Dritter) Das Bündeln von Know-How, die vorhandene Übersicht über Entwicklungen und Akteure, der wachsende Erfahrungsschatz und die Präsenz des Konzepts Innovationsband ermöglichen eine gezielte Ansprache von Dritten und damit das Auslösen von Innovationen und Entwicklungen.

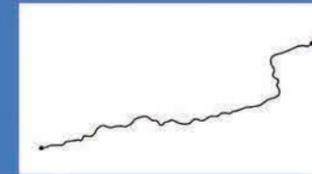


**Ein Radar** (zur Herstellung von Übersichten und das Aufspüren von möglichen, zukünftigen Projekten). Es braucht ein kartografisches Instrument, das hilft Übersicht zu gewinnen. Eine Übersicht über anstehende Projekte, über bereits umgesetztes. Zudem hilft dies beim Erfinden neuer Projektidee. Es hilft Entwicklungen in den Kontext zu setzen, zu priorisieren und nichts zu übersehen.

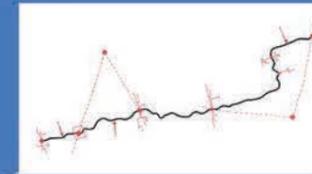
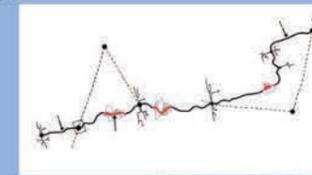


**Ein Kommunikationsinstrument** (zur Vermittlung was alles passiert) Letztendlich sollen die Aktivitäten, Ergebnisse und Erfolge im Innovationsband auch nach außen getragen werden. Hierzu bedarf es ebenfalls eines gemeinsamen Vokabulars und einer koordinierten Kommunikationsstrategie.

## Vorgehensweise



Route

Portale  
Einstiegspunkte

Besondere Orte

Kommunale  
Projekte  
RadarSchaufenster  
und Projekte  
ImpulsorteVernetzung  
und  
AusdehnungErhöhung der  
Nutzungs-  
und  
GestaltvielfaltErmöglichen  
von Innovationen  
neue  
Gebietstypen,  
NeuländerLokale  
UmbauzieleThemen- und  
Maßnahmen-  
kataloge  
für die Hand-  
lungsfelder +  
Leitfaden

## Handlungsleitfaden

Die Gesamtstrategie mündet mit Blick auf die praktische Umsetzung von Projekten in einen an strategischen Zielen und Prinzipien orientierten Handlungsleitfaden:

- Die Frequenzbringer der Achsen und Zubringer optimieren, Knoten räumlich und gestalterisch akzentuieren.
- Das Prinzip „dare - able - invite to cycle“ als Transformationsansatz erproben.
- Eine Feinvernetzung durch ausreichend dicht gesetzte RS 1-Zugangsstellen ermöglichen.
- Den Radschnellweg sichtbar machen und im Raum mit einer besonderen „Aura“ ausstatten.
- Bestandsquartiere aufwerten und ggf. nachverdichten, Brachen reaktivieren.
- Städtebauliche Rückseiten zu Vorderseiten, Ränder zu neuen Mitten machen und dort Urbanität schaffen.
- Periphere Flächen erschließen und an bestehende Siedlungsbereiche anbinden.
- Flächen und Gebäude reaktivieren.
- Raum für Kreativwirtschaft und für Start-ups bieten.
- Raum für innovative Wohnungsbauprojekte und für Unternehmensansiedlungen bieten.
- Anreize zum Umstieg aufs Rad für Berufspendler schaffen.
- Frei(zeit)flächen durch Verknüpfungen mit dem bestehenden Netz an Freizeit-Radwegen erschließen.
- Rückwärtige Erschließung durch Verknüpfungspunkte mit regionalen Radweg(e)netze(n) ausbauen.
- Regionale Austauschbeziehungen durch schnelle Radwegeverbindungen fördern.
- Bestehende und angedachte Nutzungen integrieren.
- Zukünftige Schwerpunkte der lokalen Stadtentwicklung stets mitdenken.
- Potenzielle Partner für innovative Entwicklungen suchen und aktivieren.
- Lokales Wissen um lokale Qualitäten und Potenziale durch Bürgeransprache aufspüren und nutzen.
- Durch Ansprache und Beteiligungsangebote Integration und Teilhabe fördern.
- „Adressbildung“ und Image-wandel befördern.



Fünf programmatische Impulsprojekte

Bereits im Vorfeld des „StadtUmland.NRW“-Wettbewerbs hatten die am „Innovationsband“ beteiligten Kommunen in einem Workshopverfahren Ende 2015 insgesamt 80 lokal angedachte oder angelaufene Projekte in einen Zusammenhang zur Idee des „Innovationsbands“ gestellt. Im Rahmen der zweiten Phase von „StadtUmland.NRW“ wurden in einem Verdichtungsprozess aus dem großen Projekte-Pool 22 Vorhaben von exemplarischer Bedeutung in den „Arbeitskreis Innovationsband“ eingebracht. Fünf beispielhaft ausgewählte Projektansätze sollen dies veranschaulichen. Dazu wurden fünf renommierte Planungsbüros, die bereits beim Ideenwettbewerb zur Zukunft der Metropole Ruhr im Rahmen des Regionalen Diskurses mitgewirkt haben, beauftragt:

- Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr**  
 Ein bislang untergenutztes, innenstadtnahes, ca. 15 ha großes Areal wird über Fahrradwege mit der Stadt vernetzt und funktional „aufgeladen“: als Arbeits- und Wohnort für Studierende und als Standort für Unternehmensgründungen mit Bezug zur Hochschule.
- „Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid**  
 Im Bereich eines früheren, ca. 15 ha großen Güterbahnhof-Areals im Grenzgebiet zweier Kommunen ergeben sich durch den RS 1 vielfältige Impulse für die Stadtteilentwicklung durch Wohnungsneubau, Gewerbeansiedlung und Freiraumgestaltung. Auch angrenzende Stadtquartiere erfahren dadurch Aufwertung.
- Fahrradaffine Quartiere „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer**  
 Mehrere große Entwicklungs- und Umstrukturierungsflächen auf einer Gesamtfläche von ca. 35 ha bieten Raum für Stadtquartiere, die von Beginn an nahmobilität und fahrradaffin geplant, gestaltet und ausgestattet ist. Sie liegen im Schnittpunkt mehrerer Hochschulstandort als neues Zentrum studentischen Lebens und innovativen Gewerbes.

- Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus**  
 An wichtigen Zufahrtswegen in die Dortmunder City gelegen, befindet sich der S-Bahnhof Stadthaus in einem vom Autoverkehr dominierten Umfeld mit geringer Aufenthaltsqualität. Er erfüllt schon heute die Funktion eines wichtigen Knotens im Umweltverbund. Hier kann durch die besondere bauliche Ausführung des RS 1 in Hochlage, durch eine städtebauliche Akzentuierung und die Neugestaltung des öffentlichen Raums ein Portal entstehen: ein Stadteingang für Nahmobilität von besonderer Ausstrahlung und mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen**  
 Der Ansatz betont die Bedeutung und die Verbindung sicher befahrbarer Radwege und einladend gestalteter Fahrrad-Sammelstraßen zu großen Übergangspunkten des Umweltverbundes. Er identifiziert diese als stimulierenden Effekt für den Umstieg auf Fahrradmobilität und für eine hohe Frequenz auf dem RS 1. Besonderes Potenzial haben die Zuläufe zu multimodalen Knoten wie den Bahnhöfen Dortmund-Stadthaus und Kamen.

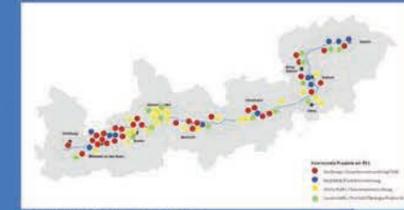
Quelle: StadtUmlandverbund „Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS1“

# ENTWICKLUNG AM

## Projekte

**Qualifizierung der Impulsprojekte**  
 Bereits im Vorfeld des „StadtUmland.NRW“-Wettbewerbs hatten die am „Innovationsband“ beteiligten Kommunen in einem Workshopverfahren Ende 2015 insgesamt 80 lokal angedachte oder angelaufene Projekte in einen Zusammenhang zur Idee des „Innovationsbands“ gestellt. Die gemeinsame Vereinbarung aus der ersten Phase dieses Wettbewerbs sieht vor, die erkannten Potenziale dieser Projekte kooperativ zu nutzen und Synergieeffekte zwischen einzelnen Vorhaben zu erzielen. Im Rahmen der zweiten Phase von „StadtUmland.NRW“ wurden in einem Verdichtungsprozess, der auch später eingebrachte Projekte berücksichtigte, aus dem großen Projekte-Pool 22 Vorhaben von exemplarischer Bedeutung in den „AK Innovationsband“ eingebracht; Projekte, denen wichtige Impulse für Aufwertung und Entwicklung lokal wie auch für den Korridor zugeschrieben werden.

Im Sinne des Innovationsband-Ansatzes wurden im „AK Innovationsband“ sieben Themenfelder integrierter Stadtentwicklung identifiziert, zu denen die ausgewählten Projekte Beiträge leisten. Für alle gilt, dass sie Querschnittsthemen wie z.B. Gerechtigkeit und Klimawandel berücksichtigen:



Impulsprojekte aus der 1. Phase

Projekt	Themenfeld	1	2	3	4	5	6	7
1. Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr	1. Wohnen							
2. „Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid	1. Wohnen							
3. „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer	1. Wohnen							
4. Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus	1. Wohnen							
5. Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen	1. Wohnen							
6. Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr	2. Arbeiten							
7. „Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid	2. Arbeiten							
8. „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer	2. Arbeiten							
9. Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus	2. Arbeiten							
10. Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen	2. Arbeiten							
11. Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr	3. Bildung/Hochschulen							
12. „Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid	3. Bildung/Hochschulen							
13. „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer	3. Bildung/Hochschulen							
14. Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus	3. Bildung/Hochschulen							
15. Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen	3. Bildung/Hochschulen							
16. Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr	4. Freiraum/Freizeit							
17. „Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid	4. Freiraum/Freizeit							
18. „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer	4. Freiraum/Freizeit							
19. Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus	4. Freiraum/Freizeit							
20. Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen	4. Freiraum/Freizeit							
21. Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr	5. Einzelhandel							
22. „Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid	5. Einzelhandel							
23. „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer	5. Einzelhandel							
24. Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus	5. Einzelhandel							
25. Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen	5. Einzelhandel							

Einordnung der Projekte in die Themenfelder hinsichtlich ihrer innovativen Impulsbeiträge

- Portal (Stadtzugang und Intermodaler Knoten)
- Wohnen (Aufwertung und Potenzial für Neubau)
- Arbeiten (Gewerbeansiedlung und -umbau, Start-ups, Lokale Ökonomie)
- Stadtteilentwicklung (Stadtumbau, Aufwertung von Quartieren und öffentlichem Raum)
- Einzelhandel (Fahrradaffine) Unternehmen und Dienstleistungen)
- Freiraum/Freizeit (Landwirtschaft, Erholungsräume, Freizeitwegenetz, Fahrradtourismus)
- Bildung/Hochschulen (Wissenstransfer, Impulse aus einem fahrradaffinen Milieu)

Die Tabelle zeigt, zu welchen dieser Themenfelder die 22 Projekte hinsichtlich ihrer Potenziale innovative Impulse leisten. Die Tabelle verdeutlicht, dass die Projekte in unterschiedlich vielen Themenfeldern Wirkung entfalten können.

**Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr**  
 Hier stehen die Entwicklungsimpulse im Vordergrund, die an Hochschulstandorten durch ihre Lage im Einzugsbereich des RS 1 ausgelöst werden können. Ein bislang untergenutztes, innenstadtnahes, ca. 15 ha großes Areal wird über Fahrradwege mit der Stadt vernetzt und funktional „aufgeladen“: als Arbeits- und Wohnort für Studierende, aber auch als Standort für Unternehmensgründungen mit Bezug zur Hochschule.

**Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus**  
 An wichtigen Zufahrtswegen in die Dortmunder City gelegen, befindet sich der S-Bahnhof Stadthaus in einem vom Autoverkehr dominierten Umfeld mit geringer Aufenthaltsqualität. Er erfüllt schon heute die Funktion eines wichtigen Knotens im Umweltverbund. Hier kann durch die besondere bauliche Ausführung des RS 1 in Hochlage, durch eine städtebauliche Akzentuierung und die Neugestaltung des öffentlichen Raums ein Portal entstehen: ein Stadteingang für Nahmobilität von besonderer Ausstrahlung und mit hoher Aufenthaltsqualität.

**„Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid**  
 Im Bereich eines früheren, ca. 15 ha großen Güterbahnhof-Areals im Grenzgebiet zweier Kommunen ergeben sich durch den RS 1 vielfältige Impulse für die Stadtteilentwicklung durch Wohnungsneubau und Gewerbeansiedlung, aber auch durch Freiraumgestaltung. Auch angrenzende Stadtquartiere erfahren dadurch eine Aufwertung.

**„VeloStadt“ in Bochum-Langendreer**  
 Im Osten Bochums gibt es mehrere große Entwicklungs- und Umstrukturierungsflächen auf mehr als 35 ha. Im Fokus steht die Entwicklung von neuen Gewerbe- und Wohnstandorten, die von Beginn an nahmobilität und fahrradaffin geplant, gestaltet und ausgestattet sind. Sie liegen im Schnittpunkt mehrerer Hochschulstandorte und bieten sich als neues Zentrum studentischen Lebens und innovativen Gewerbes an.

**Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen**  
 Der Ansatz betont die Bedeutung und die Verbindung sicher befahrbarer Radwege und einladend gestalteter Fahrrad-Sammelstraßen zu großen Übergangspunkten des Umweltverbundes. Er identifiziert diese als stimulierenden Effekt für den Umstieg auf Fahrradmobilität und für eine hohe Frequenz auf dem RS 1. Besonderes Potenzial haben die Zuläufe zu multimodalen Knoten wie den Bahnhöfen Dortmund-Stadthaus und Kamen.



## Würdigung durch das Auswahlgremium

### Konzeptionelle Qualitäten:

Mit dem Zukunftskonzept wird die Umsetzung eines dynamisch wachsenden Plans angestrebt. Das thematische Leitbild - eine integrierte Stadtentwicklung im Innovationsband am RS1 - ist schlüssig und gut abgeleitet. Der Radschnellweg Ruhr wird dabei zum Ausgangspunkt für die Suche nach innovativen Ansätzen zur Raum- bzw. Flächenentwicklung entlang der RS1-Trasse. Seine Verbindungsfunktion wird räumlich und thematisch genutzt.

Die Ziele zur integrierten Weiterentwicklung des Innovationsbandes orientieren sich an verschiedenen Handlungsfeldern. Eine integrierte Verknüpfung der Schwerpunktthemen Siedlungsentwicklung, Wohnen, Mobilität, Bevölkerungsentwicklung und Infrastruktur ist in Teilen vorhanden. Da Mobilität und Siedlungsentwicklung im Fokus stehen, wird empfohlen, die anderen Themen, wie z. B. das Wohnen, stärker herauszuarbeiten, um die integrierte Planung zu verstärken. Die Jury regt an, die Intermodalität innerhalb des Konzeptes stärker zu berücksichtigen und u. a. die Anbindung an große Bahnhöfe (z. B. Essen Hbf) zu lösen.

Es wird eine Vielzahl an Projekten entlang einer relativ langen Strecke quer durch das Ruhrgebiet aufgeführt. Positiv bewertet das Auswahlgremium die Verlagerung von Raumgewichten durch die Fokussierung auf ein neues Mobilitätssystem, wodurch sich „Hinterhofsituationen“ zu guten Lagen wandeln können. In den nächsten Schritten sollte eine Priorisierung und Konkretisierung dieser vielen Projekte vorgenommen werden.

Die Jury würdigt, dass sich der Stadtumlandverbund ansatzweise Gedanken zu urbanen Qualitäten im suburbanen Raum gemacht hat.

Aussagen zur strukturellen Qualifizierung von schrumpfenden Kommunen werden nicht getroffen. Mit Blick auf die Länge des Bandes und das Durchlaufen unterschiedlicher Räume wird empfohlen, die unterschiedlichen Wachstumsdynamiken abzubilden und damit differenziert umzugehen.

### Verfahrensqualitäten relativ zum Stand der Vorerfahrung bzw. -praxis:

Der RVR übernimmt die Projektträgerschaft für das Innovationsband. Dahinter steht eine starke vorhandene Institutionalisierung, auf die der Verbund aufbauen kann. Für diese Ausgangssituation ist die instrumentelle Umsetzung und Prozessstruktur gut, könnte aber mehr Innovationscharakter aufweisen. Auch ist zu prüfen, wie strukturell effizient gearbeitet werden kann und ob es dazu tatsächlich einer neuen Geschäftsstelle bedarf.

Die Einbindung von Zivilgesellschaft und weiteren Akteuren wurde berücksichtigt, aber auch hier wäre aus Sicht der Jury mehr Innovation wünschenswert.

Durch das Aufsatteln auf das Projekt des RS1 ist der Vorbildcharakter des Innovationsbandes wenig ausgeprägt und es stellt sich die Frage, welche Entwicklungen sich (prozessual) sowieso einstellen werden und zu welchen Veränderungen es einer Landesförderung bedarf.

**Insgesamt wird das Zukunftskonzept des Stadtumlandverbundes als Konzept mit Vorbildcharakter bewertet.**

### Empfehlungen der Jury an das Ministerium:

- Es ist zu prüfen, welche Entwicklungen sich ohnehin einstellen werden und was genau der Landesförderung bedarf.
- Es könnte sinnvoll sein, die multimodale Entwicklung eines speziellen Knotens zu fördern, ohne aber die regionale Komponente aus dem Blick zu verlieren.

# RS1

## Prozessstruktur

Das Innovationsband versteht sich als Labor, als lernenden, dynamischen Prozess, der Vielfalt, Innovation und Teilhabe ermöglicht und provoziert. Zur Erreichung von Zielen wird deshalb kein fertiger Plan benötigt. Vielmehr bedarf es eines Rahmens für den Gesamtprozess und zahlreiche Teil-Prozesse, die unter Mitwirkung vieler Beteiligter auf den Ebenen Gesamttraum und Projekte stattfinden. Erforderlich ist deshalb ein Netzwerkmanagement, mit dem der Prozess ziel- und umsetzungsorientiert gesteuert werden kann.

### Verbindlichkeit

Bereits in einer frühen Phase des Prozesses haben sich alle Partner im Rahmen eines Letter of Intent zur aktiven Beteiligung bekannt. Dieses Bekenntnis wurde zwischenzeitlich durch die Hauptverwaltungsbeamten bekräftigt.



### Der Strategieprozess

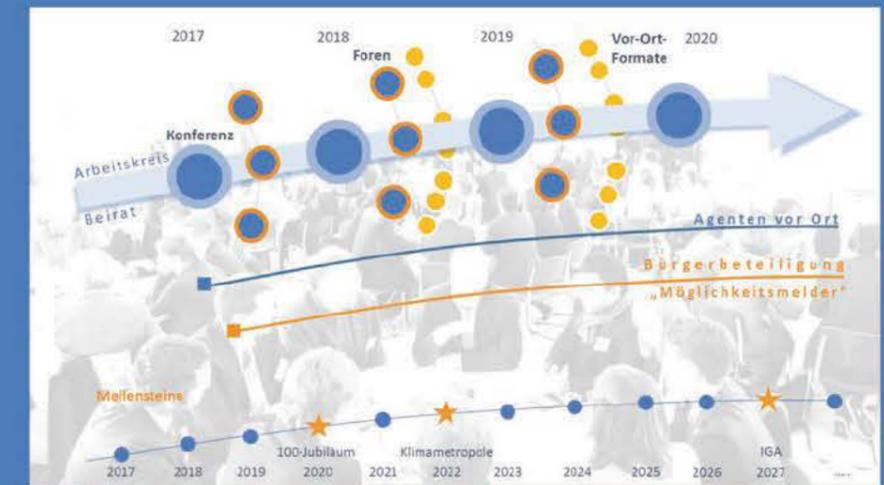
Der Strategieprozess dient der gemeinsamen Zielfindung, der Erarbeitung und Diskussion von Strategien, eines Handlungsleitfadens und dem Diskurs über Qualitäten für den Gesamttraum und die konkreten Projekte. Dieser Prozess wird vom Arbeitskreis Innovationsband vorbereitet. Die Steuerung des Gesamtprozesses liegt beim Regionalverband Ruhr.

### Arbeitskreis Innovationsband

Im „Arbeitskreis Innovationsband“ arbeiten Planerinnen und Planer verschiedener Fachrichtungen aus den zehn Anrainerkommunen und dem RVR. Sie bilden die Kerngruppe im Arbeitskreis. Ergänzt wird dieser AK durch Expertinnen und Experten aus der Wohnungswirtschaft (W.I.R.), der Wirtschaftsförderung und -forschung (wmr, IHK, IAT), der Landwirtschaft (LWK NRW), dem Verkehr, Entsprechend jeweiliger Themenstellung kommen weitere Fachleute hinzu. Die Federführung des AK liegt beim Regionalverband Ruhr. Der Arbeitskreis arbeitet umsetzungsorientiert und hat die Aufgaben Vorschläge für Prozess- und Organisationsstruktur, Programmatik und für Strategien zu entwickeln und Inputs für einen Diskurs über Qualitäten/Standards zu liefern. Das erforderliche Netzwerkmanagement ist durch den RVR garantiert.

### Geübte Praxis - Kooperation

Die Metropole Ruhr ist erprobt in der regionalen Zusammenarbeit. In zahlreichen Arbeitskreisen werden gemeinsam themenbezogene Projekte, Konzepte und Instrumente erarbeitet, diskutiert und für die Beratung in den politischen Gremien fachlich vorbereitet. Für das Projekt „Innovationsband“ sind insbesondere die Arbeitskreise aus dem Prozess des Regionalen Diskurses, einem deutschlandweit beachteten regionalen Beteiligungsprozess, bedeutsam. Der „Arbeitskreis Innovationsband“ ist in diese Arbeitsstruktur integriert, um seine Ergebnisse im gesamtregionalen Kontext diskutieren, optimieren und evaluieren zu können.



Prozessaufbau

### Regionaler Fachbeirat

Als ständiges Gremium, könnte der „Regionale Fachbeirat“ im gesamten Raum des Innovationsbandes anstehende Projekte und Konzepte in einem möglichst frühzeitigen Planungsstadium fachlich begutachten, auf ihre lokale Innovationskraft sowie ihre gesamtregionale Einbindung in das „Innovationsband“ beurteilen und die Verwaltungen, Fachausschüsse und Räte zu diesen Projekten beraten.

Ein enger fachlich-inhaltlicher Austausch besteht mit folgenden Arbeitskreisen:

- › Beigeordnetenkonferenz (Lenkungskreis)
- › Arbeitskreis Regionaler Diskurs
- › Arbeitskreis Radschnellweg Ruhr
- › Arbeitskreis Regionales Radwegenetz
- › Arbeitsgemeinschaft Wohnungsmarkt Ruhr

### Beteiligungs- und Kommunikationsprozess

Die Gewichtung und die Arbeitsteilung zwischen öffentlichen und privaten Akteuren haben sich grundlegend verändert: Initiative, Mitverantwortung und Mitwirkung von Einzelpersonen und von Unternehmen sind wesentlicher Bestandteil. Eine enge Verschränkung von Planung, Politik, Ökonomie und Öffentlichkeit ist wichtige Voraussetzung für erfolgreiche Planung und Umsetzung. So dient der Beteiligungs- und Kommunikationsprozess dazu, die Idee des Innovationsbandes in die breite (Fach-)Öffentlichkeit zu tragen, relevante Akteure einzubinden und den Prozess zu verstetigen. Die Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Aktivitäten soll hierzu gezielt gesucht und für das Innovationsband nutzbar gemacht werden.

### Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonferenz

Die jährlich stattfindende „Konferenz zur Mobilität und Stadtentwicklung“ dient dem Wissenstransfer und dem direkten Austausch mit Experten

### Innovationsforen

Die Foren könnten - teilregional oder in „Lebensraumeinheiten“ untergliedert - „Märkte der Möglichkeiten“ sein, auf dem sich Organisationen, Institutionen, Vereine, Unternehmen und andere Gruppierungen auszutauschen und Allianzen schmieden.

### „Agenten vor Ort“

Sie sind Netzwerker und bündeln das lokale Wissen und pflegen den direkten Kontakt zu den Akteuren in

den Stadtteilen. So wird sichergestellt, dass sowohl die regionale, die teilregionale als auch die lokale Ebene gleichermaßen berücksichtigt werden.

### Vor-Ort-Formate

Diese Formate ermöglichen eine breite, gendgerechte Teilhabe an der Idee des „Innovationsbandes“. Sie dienen zum Austausch, Wissenstransfer in den Stadtteilen und Quartieren; vorhandene lokale Netzwerke werden einbezogen. Hier werden gemeinsam große und kleine Ideen für das „Innovationsband“ entwickelt.

### Online-Portal „Möglichkeitmelder“

Das Innovationsband will Bürgerinnen und Bürger auf vielfältige Weise und über unterschiedliche Medien am Prozess beteiligen und einladen, Teil der „Innovationsband-Community zu werden“; lokales Wissen (z.B. über Leerstände) einbringen und zur Verfügung stellen, Bedarfe (z.B. aus Schulen oder für start-ups) benennen, vor Ort-Ideen sammeln, untereinander diskutieren, Experten-Planungsentwürfe zur Diskussion stellen und Querdenken. Diese Plattform versteht sich als Inspirationsquelle und als Themenspeicher.

### Meilensteine – Einbindung in regionale Großformate

Das „Innovationsband“ will bereits auf Ebene der Region platzierte Großformate mit engem thematischem Bezug nutzen und so Synergien schaffen.



Ganz aktuell  
Artikel  
aus der  
WAZ vom  
07.04.2017

# Raumperspektive 2035 – Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn



**Beteiligte Großstädte**  
Bergisch Gladbach (Projekträger),  
Köln, Leverkusen

**Beteiligte Umlandgemeinden**  
Niederkassel, Rösrath, Troisdorf

**Beteiligte Kreise**  
Rheinisch-Bergischer Kreis,  
Rhein-Sieg Kreis

Die Raumperspektive 2035 ist mit **vier zentralen Erwartungen** verbunden:

- Neue Einwohnerinnen und Einwohner tun unserer Stadtregion gut: Sie machen eine solide Entwicklung von Wirtschaft und Kommunen möglich!
- Nah am Arbeitsplatz, nah am Freiraum, nah am Geschehen: neue Dichten steigern Lebensqualitäten!
- Mobilität und Stadtentwicklung werden umwelt-, klima- und menschenfreundlicher: mit guten Schnittstellen und Wegen unterwegs zum CO2-neutralen Verkehr auf der Drehscheibe am Rhein!
- Multifunktionalität ist das Gebot der Zukunft: gemischte Quartiere, multimodale Verkehrsketten, vielfältig nützliche Freiräume, attraktive Wege für alle Verkehrsteilnehmer!

## Vorgehen

Von den vielen Vorteilen, die sich aus einem „Fitmachen“ des Wohnungsbestandes und einer Verbesserung der Versorgung mit sozialen und verkehrlichen Infrastrukturen und Freiräumen ergeben, sollen alle profitieren. Zu einer gemeinsamen, nachhaltigen Siedlungsentwicklung gehört aber auch, dass die Lasten des Umbau-Prozesses in der Stadtregion auf alle Schultern verteilt werden. **Kooperation auf Augenhöhe** bedeutet nicht, dass Großstadt wie Umlandkommunen das Gleiche tun. Vielmehr geht es darum, die Stärken der Partner herauszuarbeiten und diese zum Wohle der gesamten Region weiterzuentwickeln.

Eine **dreifache Innenentwicklung** umfasst die Erhöhung der Nutzungsvielfalt und der (baulichen) Nutzungsdichte, also mehr Menschen und vielseitige Nutzungen auf derselben Fläche, das Schaffen von mehr nutzbarem Grün (Parks, Dachgärten, Sportflächen) und Qualifizierung vorhandener Grün- und Freiflächen sowie die Erhöhung des Mobilitätsangebotes und Bündelung von Verkehrsmitteln.

Zukünftig wird es darum gehen, alle Verkehrsmittel besser zu vernetzen und **Multimodalität** durch kombinierte Systeme und Bündelung an Mobilitätsstationen sowie den Ausbau eines leistungsfähigen Radwegenetzes im gesamten Verflechtungsraum zu fördern. Neue Mobilitätskonzepte oder autonomes Fahren, vernetzende, komfortable E-Bike-Strecken gilt es mitzudenken und städtebaulich zu gestalten.

Die **Möglichkeiten der dichteren Flächennutzung** werden systematisch und beispielhaft untersucht. Die Arbeit zielt darauf ab, Spannweiten der Intensivierung zu identifizieren, die mit Testentwürfen unterlegt werden und so die Vielfalt und die Chancen einer intensiveren Flächennutzung in der Region illustrieren. Sie wird von vornherein durch Arbeit mit Politik und Bürgerschaft verbunden: Filme, Reiseangebote, Kurzberichte in sozialen Medien, Material für örtliche Diskussionen usw. Mit diesen Ansätzen soll die **öffentliche Diskussion aktiv gestaltet werden**, anstatt auf Protest mit Verzögerungen zu reagieren.

Insgesamt stellt sich die Stadtregion als **Wachstumsraum mit hohem Siedlungsdruck und Flächenkonkurrenzen** aufgrund hoher Wohnungsnachfrage und starker Wirtschaftsentwicklung dar.

Die Themen des Strukturwandels „Wohnen 2035“ und „Mobilität 2035“ sowie „Wirtschaft und Arbeit 2035“ wurden im Prozess auf Basis von Experteninputs intensiv diskutiert.

Das **Raummotiv Verflechtung** ist eine Behauptung und wirft Fragen auf. Es ist ein Auftrag, folgende Fragen zu beantworten:

- Wie könnten die Orte der Verflechtung (Magistralen und Zentren) zu besonderen Orten der Identität werden?
- Könnte die Nutzungsdichte von Wohnen und Gewerbe deutlich erhöht und die besondere Lagegunst ausgenutzt werden?
- Könnten Freiräume besser nutzbar und multifunktionaler werden und damit zur Lagequalität beitragen?
- Kann das Zentrum von Köln durch stadregionale Arbeitsteilung in der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für bedeutende metropolitane Funktionen Spielraum bekommen?
- Gibt es in der Verflechtungszone Standorte und attraktive Wege, die besonders gut für die Erreichbarkeit mit Pedelecs geeignet sind, und so helfen, den Verkehr CO2-ärmer zu machen?

# Kooperation Köln & rechtsrheinische Nachbarn

## I. Raumperspektive 2035: Grundsätze und Fragen

### Auf dem Weg ...

- Die Kooperation Köln & rechtsrheinische Nachbarn hat weitergearbeitet. Seit Herbst 2016 wurden
  - drei Werkstätten mit Planungsbüros und externen Experten durchgeführt,
  - und schon jetzt über aktuelle Vorhaben diskutiert: erste konkrete, interkommunale Projekte (Mobilität) wurden in die Gremien der Kooperation eingebracht.
- Im Zentrum standen dabei die gemeinsamen Herausforderungen und mögliche Strategien für die weitere Entwicklung und Profilierung der Stadtregion.

### Wo wollen wir hin?

#### Raumperspektive 2035

- Die Raumperspektive 2035 ist mit vier zentralen Erwartungen verbunden:
  - Mobilität und Stadtentwicklung werden umwelt-, klima- und menschenfreundlicher: mit guten Schnittstellen und Wegen unterwegs zum CO2-neutralen Verkehr auf der Drehscheibe am Rhein!
  - Multifunktionalität ist das Gebot der Zukunft: gemischte Quartiere, multimodale Verkehrsketten, vielfältig nützliche Freiräume, attraktive Wege für alle Verkehrsteilnehmer!
- Neue Einwohnerinnen und Einwohner tun unserer Stadtregion gut: Sie machen eine solide Entwicklung von Wirtschaft und Kommunen möglich!
- Nah am Arbeitsplatz, nah am Freiraum, nah am Geschehen: neue Dichten steigern Lebensqualitäten!

### Warum brauchen wir eine Raumperspektive?

#### Trends und Hintergründe

- Die Stadtregion ist ein Wachstumsraum mit hohem Siedlungsdruck und Flächenkonkurrenzen aufgrund hoher Wohnungsnachfrage und starker Wirtschaftsentwicklung.
  - Es sind stark ausgeprägte regionale Verflechtungen in den Bereichen Verkehr, Handel und Versorgung, Freizeit und Naherholung sowie auf dem Immobilienmarkt festzustellen.
- Der Siedlungsraum weist ein enges Nebeneinander von verdichteten Innenstädten, zwischenstädtischen Bereichen, ländlichen Strukturen, begehrten Wohnlagen und historischen Siedlungen auf.
  - Die Stadtregion integriert große Freizeit- und Naherholungsräume mit naturräumlich wertvollen, geschützten Kulturlandschaften und außergewöhnlichen Lagen am Rhein.
- Historisch gewachsene und bis heute zum Teil (inter-)national bedeutsame große Gewerbe- und Industrieareale prägen den Raum und sind eine wichtige Basis für die Wirtschaft.
  - Darüber hinaus sind Trends in zentralen raumwirksamen Bereichen erkennbar, die die Antworten auf die Herausforderungen beeinflussen werden. Die Themen „Wohnen 2035“ und „Mobilität 2035“ sowie „Wirtschaft und Arbeit 2035“ wurden im Prozess auf Basis von Expertenbeiträgen intensiv diskutiert.
- Gleichzeitig zeigt sich der Strukturwandel von Wirtschaft und Gesellschaft auch in der Transformation von Teilräumen.
  - Klimawandel und Nachhaltigkeit: Im Verbund mit dem Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn wird eine regionale Klimawandelvorsorgestrategie mit einem breit angelegten Dialog- und Arbeitsprozess auch auf teilregionaler Ebene erarbeitet. Das Schlüsselprojekt „Integriertes Siedlungs-, Freiraum und Mobilitätsentwicklungskonzept“ wird diese Erkenntnisse berücksichtigen.
- Die Bedeutung als (inter-)nationaler Verkehrsknoten und Transitraum mit dem Flughafen Köln/Bonn, einem dichten Straßennetz, Schienentrassen und Häfen etc. nimmt zu.



### Welche Fragen stellen wir an den Raum?

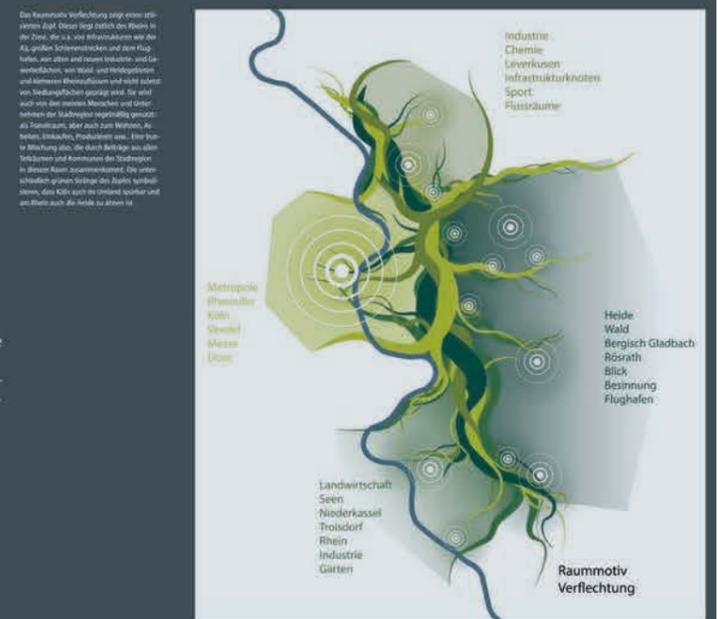
#### Raummotiv Verflechtung

Der ganze Kooperationsraum ist ein Verflechtungsraum. Kann diese Verflechtung zukünftig kultiviert werden?

Fragen für die Raumperspektiven 2035 sind z.B.:

- Könnte dadurch die reale Erreichbarkeit des Kölner Zentrums steigen?
- Könnten so Flächen in Köln für Nutzungen frei werden oder sein, die wirklich die Metropole Köln als Standort brauchen?
- Gibt es in der Verflechtungszone Standorte und attraktive Wege, die besonders gut für die Erreichbarkeit mit Pedelecs geeignet sind, und so helfen, den Verkehr CO2-ärmer zu machen?
- Wie könnten die Orte der Verflechtung (Magistralen und Zentren) zu besonderen Orten der Identität werden?
- Könnte die Nutzungsdichte von Wohnen und Gewerbe deutlich erhöht und die besondere Lagegunst ausgenutzt werden?
- Könnten Freiräume besser nutzbar und multifunktionaler werden („Verdichtung des Freiraums“) und damit zur Lagequalität beitragen?
- Könnten gewerbliche Nutzungen, die nicht unbedingt im Kölner Zentrum angesiedelt sein müssen, in diesem Raum mit optimaler Anbindung Platz finden? Könnten so die Pendeldistanzen aus und in das „Bergische Rheinland“ und die Belastung der Verkehrsstrassen und der Anrainer verringert werden?

Stimmen der externen Berater:  
„Das macht neugierig. An so einem Zapf muss man herumforschen.“ (Prof. A. Fritzen)  
„Die Zapfidee ist mutig. Ein neuer Blick auf den Raum, der das Denken beflügelt.“ (Prof. M. Prominski)



StadtUmland.NRW

Planungsteams: Studien zur Raumentwicklung  
Stadtmittel: Die Drei-Ländchen-Verflechtung  
www.stadtmittel.de

Empfehlungsgremium: Fachliche Beratung  
Thomas Abraham (Wohnungsmarkt)  
Prof. Dr. Andreas Fritzen (Stadt Köln)  
Prof. Dr. Martin Prominski (Landwirtschaft/Recht)  
Dr. Ulrich Sörensen (Wirtschaft)  
Prof. Dr. Hermann Toppe (Mobilität)

Begleitende: Prozessbegleitung, Konzepte und Zusammenfassung  
Stadtschulz, Stadt-, Regional- und Freiraumplaner  
www.stadtschulz.de  
Citybender, architecture and urbanism  
www.citybender.net

Stadt Köln, Stadt Leverkusen, Stadt Bergisch Gladbach, Stadt Troisdorf, Stadt Rösrath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis

Mit Unterstützung von: Nahverkehr Rheinland, REGION KÖLN BONN, AGGLOMERATIONS-KONZEPT

## Raumperspektive 2035 – Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn



Ein gutes Siedlungs- und Infrastruktursystem braucht **starke Freiräume**, die den unterschiedlichen Anforderungen (Erholung, Sport, Kalt- und Frischluftversorgung, Natur- und Landschaftsschutz etc.) in einem wachsenden Agglomerationsraum gerecht werden, d. h.:

- Multifunktionale Räume
- Freiraum und Siedlung zusammen entwickeln
- Verbindungen stärken
- Neue grüne Orte der Identifikation schaffen
- Wasser und Bewegung zum Thema machen

Die **Studien der Planungsteams** zeigen auf, wie Verkehrsinfrastrukturen, Siedlungen und ein gutes Freiraumnetz zusammen entwickelt werden können. Alle Büros nennen zudem die Nachverdichtung als zentrales Instrument des nachhaltigen Umbaus der Stadtregion.

Technologischer und gesellschaftlicher Wandel werden ganz neue Lösungen möglich machen. Zugleich müssen vorhandene Strukturen ertüchtigt und lange geplante Projekte realisiert werden. Wie können alle **Maßnahmen noch mehr Beiträge zu langfristigen Lösungen leisten** – z. B. indem die neue Rheinquerung für multimodale Nutzung vorgesehen wird? Wo sind energische Schritte und Schnitte nötig, um gezielt **dem Neuen Chancen** zu verschaffen? In welchen Situationen können für eine gewisse Zeit mit **experimentellen und temporären Vorgehensweisen** neue Konstellationen getestet werden?

### Weiterarbeit

Die bisherigen und weiteren Ergebnisse, Konzepte und Projekte der Raumperspektive 2035 werden als **Beiträge in das gesamtregionale Agglomerationskonzept und den Regionalplanprozess Köln** eingebracht. Zugleich sind die Projekte der Raumperspektive in Bezug auf ihre Maßstäblichkeit und den Detaillierungsgrad kleinteiliger und konkreter angelegt als das gesamtregionale Agglomerationskonzept. In dem Sinne wirken die Konzepte arbeitsteilig und sich ergänzend. Im Verbund mit dem Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn wird eine **regionale Klimawandelvorsorgestrategie** mit einem breit angelegten Dialog- und Arbeitsprozess auch auf teilregionaler Ebene erarbeitet.

Die wichtigsten nächsten Schritte hat die Kooperation als Schlüsselprojekte (auf der Ebene Stadtregion), Impulsprojekte (in Teilräumen) und als „Programm Kommunale Modellvorhaben“ bezeichnet.

### Schlüsselprojekt 1: Integriertes Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzept

mit systematischer und flächengenaue Erfassung der Innenentwicklungs-, Nachverdichtungs- und Siedlungserweiterungspotenziale im Verflechtungsbereich, der Ausrichtung der Siedlungsentwicklung für Wohnen, Gewerbe und Freizeitnutzungen an diesem zukunftsfähigen, multimodalen Mobilitätsnetz, der systematischen Entwicklung dichter Nutzungen im Umfeld bestehender und zukünftiger ÖPNV-Haltestellen für Wohnen und Gewerbe, der Sicherung von Standorten für Handwerk und Industrie, der Entwicklung des Freiraums, der Umsetzung von Erkenntnissen aus der regionalen Klimawandelvorsorgestrategie. Dazu gehören eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Raummotiv Verflechtung und anschauliche Testentwürfe für ausgewählte Standorte.

### Schlüsselprojekt 2: Stadtregionale Dichtestrategie

Ein Diskurs über ortsspezifische Dichten, der begleitend zur Erarbeitung des Integrierten Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzepts geführt wird. Er soll durch strukturierte stadtregionale Kommunikation die Chancen von Wachstum und dichteren Bauformen aufzeigen. Ziel ist die Verständigung in der Stadtregion über die jeweiligen Beiträge zur intensiveren Flächennutzung im Rahmen einer gemeinsamen Dichtestrategie.

# Kooperation Köln & rechtsrheinische Nachbarn

## II. Raumperspektive 2035: Studien zur Zukunft

### Wie erreichen wir die Ziele? Leitgedanken



#### Vernetzung

Das bestehende Verkehrsnetz in der Region ist schon heute an seinen Belastungsgrenzen angelangt. Es wird darum gehen, alle Verkehrsmittel besser zu vernetzen und Multimodalität durch kombinierte Systeme und Bündelung von Verkehrsmitteln an Mobilitätsstationen sowie den Ausbau eines leistungsfähigen Radwegenetzes im gesamten Verflechtungsraum zu fördern. Neue Mobilitätskonzepte oder autonomes Fahren, vernetzende, komfortable E-Bike-Strecken gilt es mitzudenken und städtebaulich zu gestalten. Im Erläuterungstext sind die vorrangigen Ausbaumaßnahmen für den Verkehr in der Stadtregion aufgeführt.

#### Kooperation auf Augenhöhe

Von den vielen Vorteilen, die sich aus einem „Fitmachen“ des Wohnungsbestandes und einer Verbesserung der Versorgung mit sozialen und verkehrlichen Infrastrukturen und Freiräumen ergeben, sollen alle profitieren. Zu einer gemeinsamen, nachhaltigen Siedlungsentwicklung gehört aber auch, dass die Lasten des Umbau-Prozesses in der Stadtregion auf alle Schultern verteilt werden. Kooperation auf Augenhöhe bedeutet nicht, dass Alle, Großstadt wie Umlandkommunen, das Gleiche tun. Vielmehr geht es darum, die Stärken der Partner herauszuarbeiten und diese zum Wohle der gesamten Region weiterzuentwickeln.

#### Struktureller Rahmen plus Offenheit für Neues

Um den räumlichen Wandel in einer derart stark wachsenden Stadtregion zu gestalten, braucht es ein Wechselspiel aus Rahmensetzungen und Offenheit für innovative, unvorhersehbare Entwicklungen in den Bereichen Verkehrsplanung, Siedlungsentwicklung und Freiraumqualifizierung. Ein Leitgedanke der stadtregionalen Arbeit ist deshalb „Das eine tun und das andere möglich machen. Solide Grundstrukturen plus Experimente mit neuen Technologien.“

#### Dreifache Innenentwicklung

Zur qualifizierenden Innenentwicklung gehören die Nutzung von Brachflächen (Flächenrecycling) und Nachverdichtungen untergenutzter Misch- und Gewerbegebiete mit Entwicklungspotenzialen für „Urbane Gebiete“, Siedlungen der Nachkriegszeit (Mehr- und Einfamilienhaus-siedlungen mit niedriger Bebauungsdichte) und oft schlecht nutzbare Grünflächen. Eine „dreifache Innenentwicklung“ (vgl. must) umfasst:

- Erhöhung der Nutzungsvielfalt und der (baulichen) Nutzungsdichte, also mehr Menschen und vielseitige Nutzungen auf derselben Fläche,
- Schaffen von mehr nutzbarem Grün (Parks, Dachgärten, Sportflächen) und Qualifizierung vorhandener Grün- und Freiflächen sowie
- Erhöhung des Mobilitätsangebotes und Bündelung von Verkehrsmitteln.

Die Frage, ob eine Entflechtung des überregionalen Transit- und des Regionalverkehrs für die gesamte Region sinnvoll ist, soll sowohl aktiv ins Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn als auch in die Diskussionen im Kontext „Metropolregion Rheinland“ eingebracht werden.

#### Stärkung des Freiraumsystems

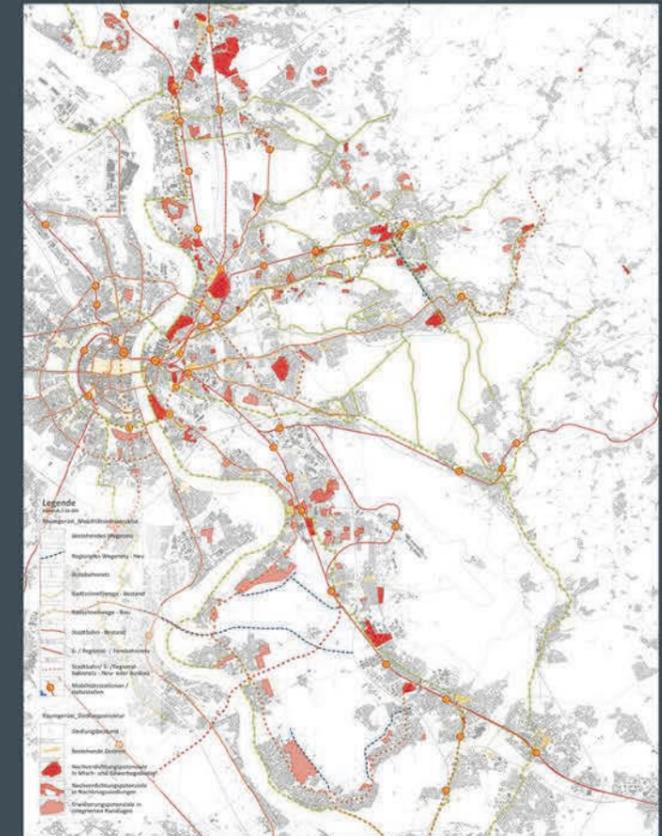
Ein gutes Siedlungs- und Infrastruktursystem braucht starke Freiräume, die den unterschiedlichen Anforderungen (Erholung, Sport, Kalt- und Frischluftversorgung, Natur- und Landschaftsschutz etc.) in einem wachsenden Agglomerationsraum gerecht werden, d. h.:

- Multifunktionale Räume
- Freiraum und Siedlung zusammen entwickeln
- Verbindungen stärken
- Neue grüne Orte der Identifikation schaffen
- Wasser und Bewegung zum Thema machen

Es wird zu prüfen sein, wo diese Orte im Verflechtungsraum liegen und auch wie ihre Beziehung zum „Zopf“ hergestellt werden kann.

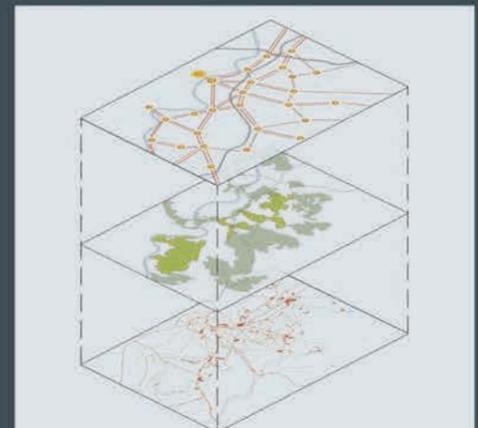
#### Fachliche Integration

Ein Raumtyp, an dem eine fachliche Integration besonders wichtig ist, sind Siedlungsränder. Ränder sind die Räume, in denen sich rechtsrheinische Qualität entscheidet (vgl. bgmr). In funktionalen und räumlichen Gemengelagen stellen Ränder zwischen den Kommunen, unterschiedlichen Nutzungen, Siedlung und offener Landschaft oder entlang von Infrastrukturbändern eine besondere Herausforderung dar, weil diese Übergangsbereiche bislang wenig beachtet sind. Häufig sind es Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Nutzungen und Zuständigkeiten.



Luftbildansicht von Must zu Planungsflächen für Siedlungsentwicklung und Nachverdichtung. Dieser planerische Ansatz ist im Siedlungskonzept „Integriertes Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzept“ überpruft und weiterentwickelt worden.

Die Dichtestrategie ist sich vorgenommen, wie bereits in der Planung und Realisierung von Wohn- und Freiraumentwicklungskonzepten, die mit dem hier beschriebenen Konzept verbunden sind, und gleichzeitig grundlegend neue Konstellationen zu schaffen.



**Prinzip der „dreifachen Innenentwicklung“**

**1. Erhöhung der Nutzungsdichte und -vielfalt**

**2. Erhöhung der Mobilitätsangebotes**

**3. Verdichtung und Qualifizierung des Grüns**

**StadtUmland.NRW**

Planungsteams:  
Studien zur Raumentwicklung  
Stam muss mit  
Die Drei-Länder-Verfahrensteams:  
www.stm3.de

Stam Urbanistik mit  
Angus Verkehrsplanung und  
Dr. Markus Nollert  
www.urbanistik.de

Stam hgpr mit  
Wolke 2 und Hiltl+Design  
www.hgpr.de

Empfehlungsprogramm:  
Fachliche Beratung

Thomas Abraham (Wohnungsmarkt)  
Prof. Dr. Andreas Friese (Stadtbau)  
Prof. Dr. Martin Frennert (Landschaftsarchitektur)  
Dr. Ulrich Spiekus (Wirtschaft)  
Prof. Dr. Hartmut Topp (Mobilität)

Begleitende:  
Planungsbildung, Konzepte und Zusammenführung  
Stadtschutz, Stadt-, Regional- und Freiraumplaner  
www.stadtschutz.de  
Citycenter, architecture and urbanism  
www.citycenter.net

Mit Unterstützung von:

# Raumperspektive 2035 – Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn



## Schlüsselprojekt 3: Netz schneller Radwege

Ein robustes, sicheres, schnelles und attraktives Netz für Radfahrer wird entwickelt. Teilweise geht es um Lückenschlüsse, teilweise um ganz neue Trassen, auch für die beliebten Pedelecs.

## Impulsprojekt 1: Umbau der Hauptverkehrsachsen am Beispiel „Bergisch Gladbacher Straße“

Das Impulsprojekt entwickelt übertragbare Konzepte, wie Transiträume zu multifunktionalen Räumen werden. Die stark belastete Achse der Bergisch Gladbacher Straße, an der die Grenzwerte für die Feinstaubbelastung überschritten werden, dient als interkommunal erarbeitetes Modellvorhaben für die Verknüpfung von Stadtbahn, S-Bahn und Straße, die Schaffung sicherer, schneller Radwege und die Neuorganisation und Aufwertung des gesamten Straßenraums.

## Impulsprojekt 2: Integriertes Entwicklungskonzept Produktive Stadtlandschaft Südraum

Für den Raum Zündorf – Niederkassel – Troisdorf soll ein integriertes Konzept für die nachhaltige Entwicklung neuer Stadt-Landschaften gefunden werden. Es kann ein Anschauungsfall für andere Teilräume der Region sein, in denen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung gleichermaßen nötig sind und die Verkehrsentwicklung besondere Herausforderungen mit kurz- und langfristigen Perspektiven birgt. Dazu soll es einen interkommunalen Werkstattprozess mit intensiver Bürgerbeteiligung geben.

## Programm Kommunale Modellvorhaben

Jede Kommune setzt einen zentralen Gedanken aus der Raumperspektive 2035 in Eigenregie modellhaft um und stellt die damit verbundenen Erfahrungen für die stadtregionale Diskussion zur Verfügung. Das Projekt muss mit Bürgerbeteiligung geplant und dabei in Beziehung zur Raumperspektive 2035 gesetzt werden, so dass auch der dahinter stehende stadtregionale Kontext für die Bürger verständlich wird. Für diesen Zweck wird eine gemeinsame „wachsende“ Ausstellung erarbeitet.

## Konsortialführung und kommunalpolitischer Austausch

Die Resonanz auf die beiden kommunalpolitischen Austauschrunden in der zweiten Phase des Verfahrens Stadt-Umland.NRW war bemerkenswert gut. Dieser kommunalpolitische Austausch soll fortgeführt werden und wird durch die stadtregionalen Konzepte und Schlüsselprojekte sowie das „Programm Kommunale Modellvorhaben“ spannende Anlässe zur Diskussion bieten. Die turnusmäßig wechselnden Konsortialführung ist für die Kooperation von großer Bedeutung.

Quelle: Stadtumlandverbund „Raumperspektive 2035 – Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn“

# Kooperation Köln & rechtsrheinische Nachbarn

## III. Raumperspektive 2035: Studien zur Zukunft

### Wie könnte es aussehen? Studien der Planungsteams

Aufgabe der Planungsteams im Werkstattprozess war es, Wesensmerkmale und Profile des Gesamttraums und seiner Teilräume herauszuarbeiten, einen zukunftsfähigen strukturellen Rahmen für die weitere Entwicklung des Raums bis 2035 zu entwerfen, Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Quartiere aufzuzeigen, neue Siedlungs- und Nachbarschaftstypologien in einer wachsenden Stadtlandschaft zu zeigen und qualitätsvolle Zukunftsbilder für die weitere Entwicklung zu zeichnen. Die in kurzer Zeit entstandenen Arbeiten zeigen mutige Perspektiven für den Kooperationsraum auf. Sie sind keine im Detail geprüften Konzepte oder Projektfahrpläne, die 1:1 umgesetzt werden können. Vielmehr formulieren sie an Beispielen konkretisierte Thesen, Fragestellungen und Ideen, mit denen sich die Stadtregion in den nächsten Jahren befassen sollte.

Bei aller konzeptionellen Vielfalt zeigen sich gemeinsame Linien in den Aussagen und skizzierten Ideen der Planungsteams. Sie zeigen in den Vertiefungen auf, wie Verkehrsinfrastrukturen, Siedlungen und ein gutes Freiraumnetz zusammen entwickelt werden können. Alle Büros nennen zudem die Nachverdichtung als zentrales Instrument des nachhaltigen Umbaus der Stadtregion.

Zu den Bildern eine generell gültige Vorbemerkung: Die Studien der Planungsbüros sind (noch) keine abgestimmten Planungsvorschläge, sondern sind Ideen und sollen Anregungen für weitere Diskussion geben.

### Raum strukturieren, mischen und dichter machen: Metropark und Metrogarten



Metropark: Ein Metropark soll zukünftig den Zentrum für die rechtsrheinische Stadtteile bilden. Die verschiedenen Funktionen werden durch ein organisiertes, vertikales Sport- und Freizeitangebot verbunden. Metropark soll ein zentraler Treffpunkt für Freizeit, Bildung, Musik, Kultur und Sport sein. Der Park übernimmt eine verbindende Rolle im städtischen Stadtbild einer Schach-Welt, die sich als „Urbanität“ für besondere, experimentelle Nutzungen öffnet und eine lebendige, offene, aber auch die Stadtregion selbst wiederholt. Das Gebiet wird nicht zu verschließen.



Metropark-Randstadtlücke – die 30-jährige große Kulturlandschaft im Ruppertswald, Oberkassel und Agerbach werden zu einer lebendigen und freizeitorientierten Siedlung bis zu 175.000 Menschen mit einem zentralen Treffpunkt für Freizeit, Bildung und Sport. Metropark-Randstadtlücke soll ein zentraler Treffpunkt für Freizeit, Bildung und Sport sein. Die Flächen sollen für einen Ausbau von Wohn- und Arbeitsplätzen.

### Knoten und Zentren verdichten und mischen: Zukunft Arbeit und Lebendige Zentren



Zukunft Arbeit – Arbeit und Leben werden in einem zentralen Treffpunkt für Freizeit, Bildung, Musik und Sport verbunden. Die Flächen sollen für einen Ausbau von Wohn- und Arbeitsplätzen.

Lebendige Zentren – Zentren für Arbeit und Leben werden in einem zentralen Treffpunkt für Freizeit, Bildung, Musik und Sport verbunden. Die Flächen sollen für einen Ausbau von Wohn- und Arbeitsplätzen.

### Zwischenräume gestalten: Randstadt und Landstadt



Randstadt Zündorf – Die Siedlungszone wird als Randstadt mit einer zentralen Treffpunkt für Freizeit, Bildung, Musik und Sport verbunden. Die Flächen sollen für einen Ausbau von Wohn- und Arbeitsplätzen.

Landstadt Niederkassel – Stadt und Landschaft werden durch eine zentrale Treffpunkt für Freizeit, Bildung, Musik und Sport verbunden. Die Flächen sollen für einen Ausbau von Wohn- und Arbeitsplätzen.

### Das Weite Land gestalten: Neue Wege, attraktive Ziele



Weites Land – Landschaft als Acker für die Identifizierung der Planungsteams für die stadtregionale Diskussion der „weiten Landschaft“ zwischen Metropark, Randstadt und Troisdorf als zentralen Treffpunkt für Freizeit, Bildung, Musik und Sport. Die Flächen sollen für einen Ausbau von Wohn- und Arbeitsplätzen.

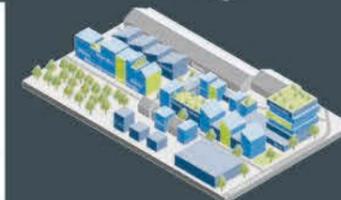
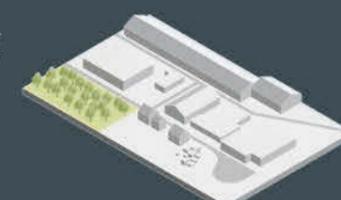
### Hauptverkehrsachsen gestalten: Platz und Anschluss für alle

Eine zentrale Herausforderung ist die Umgestaltung und bessere Verknüpfung der Verkehrsträger entlang der stark belasteten Hauptverkehrsachsen, die für die Binnenverflechtung und -mobilität in der Stadtregion elementar sind. Die Achsen sollen zu attraktiven Räumen für Autoverkehr, Lieferverkehr, Radfahrer, Fußgänger, Umsteiger und Anrainer weiterentwickelt werden. Organisiert wird eine solche Achse durch gestaltete Umsteigepunkte, Verknüpfungen von S-Bahn, Bus, Car- und Bike-Sharing-Angeboten, durch bauliche Nachverdichtungen und Umorganisation (z.B. von Stellplätzen für PKW), durch die Gestaltung des Straßenraums mit Angeboten für Sport, Spiel und Aufenthalt und durch sichere, schnelle Radwegenetze und breite Boulevards.



### Gewerbegebiete umbauen: Stapeln und vielseitiger machen

Im Sinne der neuen Baugebietskategorie Urbane Gebiete können Wohnen und Dienstleistung vielerorts näher aneinander rücken. Nutzungen können gestapelt werden und das gesamte Areal neue öffentliche und private Grünflächen hinzubekommen.



Im Bereich Lindendamm zeigt sich die Umgestaltung von Gewerbe- und Dienstleistungsbereichen in eine multifunktionale Nutzung.

Logos of partner organizations: StadtUmland.NRW, Stadt Köln, Stadt Leverkusen, Stadt Bergisch Gladbach, Stadt Troisdorf, Rös Rath, Rheinisch-Bergischer Kreis, rhein-sieg-kreis, Agglomerationskonzept, VRS, Region Köln Bonn.

# Raumperspektive 2035 – Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn



## Würdigung durch das Auswahlgremium

### Konzeptionelle Qualitäten:

Das Zukunftskonzept wurde positiv bewertet, da in der Ableitung und Begründung die enge Verknüpfung von Siedlungsflächenentwicklung, Wohnen, Mobilität und Infrastruktur gesehen wird.

Der „Zopf“ ist die Versinnbildlichung eines integrierten Gedankens, aber noch kein räumliches Konzept. Die analytischen Daten, die zu einem echten Raumgebilde führen könnten, müssten noch erarbeitet werden. Die Analyse sollte verdichtet werden, um in der Ableitung zu einem klaren räumlichen Motiv zu kommen. Eine Differenzierung und ein Eingehen auf unterschiedliche Entwicklungsräume sollte vorgenommen werden.

Bei der Konkretisierung der Ziele wird die Behandlung des Freiraums, der gestärkt werden muss, um eine Verdichtung andererseits zu ermöglichen, besonders positiv gesehen. Die Projekte selber sind in sich schlüssig, es müsste aber ein innerer Zusammenhang hergestellt werden und Konsistenz und Kohärenz aufgezeigt werden.

### Verfahrensqualitäten relativ zum Stand der Vorerfahrung bzw. -praxis:

Der Grad der politischen Legitimation ist hoch, es gibt eine unterschriebene Vereinbarung der politischen Spitzen. Der Prozess ist gut ausformuliert, die klassischen Elemente könnten aber ergänzt werden, um eine höhere Innovation zu erzielen. Mit Blick auf den Prozess empfiehlt das Auswahlgremium die Kooperationen zu vertiefen und weitere Akteure und Unterstützer einzubeziehen und auch nach ungewöhnlichen und neuen Wegen zu suchen.

Um aus dem „Plan der Möglichkeiten“ ein umsetzbares Konzept zu entwickeln, müssten Schwerpunktsetzungen vorgenommen werden.

### Insgesamt wird das Zukunftskonzept des Stadtumlandverbundes als Konzept mit Vorbildcharakter bewertet.

### Empfehlungen der Jury an das Ministerium:

- Das Auswahlgremium empfiehlt eine Projektförderung, um den Stadtumlandverbund auf seinem Weg zu unterstützen.

# Kooperation Köln & rechtsrheinische Nachbarn

## IV. Der Prozess – bis hierhin und weiter

### Wie gehen wir vor?

Vorhandenes weiterentwickeln – Zukünftiges möglich machen und gestalten

Es gibt eine Reihe dringend notwendiger und bereits abgestimmter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Wie können diese Maßnahmen noch mehr Beiträge zu langfristigen Lösungen leisten – z.B. indem die neue Rheinquerung für multimodale Nutzung vorgesehen wird? Zugleich ist systematisch zu untersuchen, wo Maßnahmen mit weniger Aufwand Funktionsverbesserungen im regionalen Zusammenspiel erzielen (s. Schlüsselprojekt „Netz schneller Radwege“). Wo sind energische Schritte und Schritte nötig, um gezielt dem Neuen Chancen zu verschaffen? In welchen Situationen können für eine gewisse Zeit mit experimentellen und temporären Vorgehensweisen neue Konstellationen getestet werden?

Systematische Diskussion über Dichten in der Stadtregion

Die Möglichkeiten der dichteren Flächennutzung werden systematisch und beispielhaft untersucht. Die Arbeit zielt darauf ab, Spannebenen der Intensivierung zu identifizieren, die mit Testentwürfen unterlegt werden und so die Vielfalt einer intensiveren Flächennutzung in der Region illustrieren. Sie wird außerdem von vornherein durch Arbeit mit Politik und Bürgerschaft verbunden: Filme, Reiseangebote, Kurzberichte in sozialen Medien, Material für örtliche Diskussionen usw. Mit diesen Ansätzen soll die öffentliche Diskussion aktiv gestaltet werden, anstatt auf Protest mit Verzögerungen zu reagieren.

### Ausbau des kommunalpolitischen Austauschs

Die Resonanz auf die beiden kommunalpolitischen Austauschrunden in der zweiten Phase des Verfahrens StadtUmland.NRW war bemerkenswert gut. Dieser Austausch soll fortgeführt werden und wird durch die stadtrationalen Konzepte und Schlüsselprojekte sowie das „Programm Kommunale Modellvorhaben“ spannende Anlässe zur Diskussion bieten. Mit Konzepten und Projekten werden schrittweise die auf stadtrationaler Ebene sinnvollen Vereinbarungen getroffen.

### Beiträge zur Regionalplanung und zum Agglomerationskonzept

Die bisherigen und weiteren Ergebnisse, Konzepte und Projekte der Raumperspektive 2035 werden als Beiträge in das gesamtregionale Agglomerationskonzept und den Regionalplanprozess Köln eingebracht. Zugleich sind die Projekte der Raumperspektive in Bezug auf ihre Maßstäblichkeit und den Detaillierungsgrad kleinteiliger und konkreter angelegt als das gesamtregionale Agglomerationskonzept. In dem Sinne wirken die Konzepte arbeitsteilig und sich ergänzend.

### Kooperationsvereinbarung



Die Vereinbarung für die auf ein Sachverhalte zum angeregten Prozess... (Text continues with details of the agreement)



Kommunalpolitische Spitzenleiter im Juli 2011



Fakultät III der Stadtregion im Juli 2012



Workshop Stadtumlandverbund im Juli 2014



Kommunalpolitische Spitzenleiter im Juli 2017

### Wie, wo und mit wem geht's los? Schlüsselprojekte, Impulse und Ressourcen

Die wichtigsten nächsten Schritte hat die Kooperation als Schlüsselprojekte (auf der Ebene Stadtregion), Impulsprojekte (in Teilräumen) und als „Programm Kommunale Modellvorhaben“ bezeichnet. Für die zahlreichen Kommunikations- und Projektaufgaben werden personelle Unterstützung für die Konsortialführung und Mittel für die Fortführung des erfolgreich etablierten kommunalpolitischen Austauschs benötigt. Angaben zu Ressourcen, Projektträgerschaft, Akteure, Zeitplan und Finanzierung für die Projekte sind im Erläuterungstext enthalten.

### Wie arbeiten wir zusammen weiter?

Mit der Ausarbeitung und Diskussion des Regiebuches (Aufgabenverteilung, Instrumente usw.) und einem weiteren kommunalpolitischen Austausch geht es im Jahr 2017 weiter. Danach werden die auf Arbeitsebene vorbereiteten Schlüssel- und Impulsprojekte und die in kommunaler Eigenverantwortung gestalteten Modellvorhaben Anlässe für kontinuierliche Diskussion sein. Agglomerationskonzept, Klimawandelvorsorgestrategie und Regionalplanaufstellung werden mit diesen Diskussionsanlässen verknüpft. Die Arbeit des Empfehlungsausschusses wird in Form eines Beirats verstetigt.

### Weiterarbeit



\*Kooperation Köln rechtsrheinische Nachbarn, Herbst 2017 – Frühjahr 2020

### Schlüsselprojekt: Integriertes Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzept

Auf der Basis der erarbeiteten Leitgedanken und Konzeptansätze beabsichtigt die Kooperation ein integriertes, interkommunales Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzept für den Verkehrsraum zu entwickeln. Vertiefte Auseinandersetzung mit dem Raummodell Verflechtung; Zukunftsplanung in diesem Zukunftswelt; Systematische und länderspezifische Erfassung der Innenentwicklung; Nachverdichtung; und Siedlungsweiterentwicklung im Verkehrsraum; Ausdehnung der Siedlungsentwicklung für Wohnen, Gewerbe und Erholungsflächen in diesem Zukunftswelt; Systematische Entwicklung dichter Nutzungen im Umfeld bestehender und zukünftiger ÖPNV-Haltestellen für Wohnen und Gewerbe; Sicherung von Standorten für Handwerk und Industrie; Entwicklung des Freiraums mit vielfältigen Funktionen für Natur und Mensch; Umsetzung von Erkenntnissen aus der regionalen Klimawandelvorsorgestrategie.

Das Konzept ist arbeitsteilig bzw. vertiefend zum gesamtregionalen Agglomerationskonzept angelegt. In dem es den integrierten gesamtregionalen Ansatz bis auf die Maßstabebene und flächengestaltende Aussagen für den Verkehrsraumbereich heranzieht. Testentwürfe für ausgewählte Standorte sollen die Chancen der Innenentwicklung und der integrierten Raumentwicklung verdeutlichen.

Ein „Landeswettbewerb Wohnungsbau im stadtrationalen Kontext“ in den Jahren 2018/2019, an dem sich die Kooperation gerne beteiligen würde, könnte helfen, Aufmerksamkeit und Energie für solche Testentwürfe zu bündeln. Hier wären Wettbewerbsverfahren mit intensiver Bürgerbeteiligung denkbar.

### Schlüsselprojekt: Stadtrationale Dichtestrategie

Nah am Arbeitsplatz, nah am Freiraum, nah an Geschäften: Höhere Nutzungs- und Erlebniswerte lässt sich nicht auf wenige Kernräume oder zentrale Lagen beschränken – es ist eine Frage, die für alle Teilräume zu stellen ist. Zugleich sollen die Teilräume nicht gleich, sondern in ihrem jeweiligen Eigenwert zukunftsweisend genutzt werden. Deshalb kann es kein gleiches Dichteziel für alle geben, aber alle tragen zum regionalen Dichtemodell bei. Der Diskurs wird begleitend zur Erarbeitung des integrierten Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklungskonzepts geführt. Er soll durch flankierende stadtrationale Kommunikation die Chancen von Wachstum und dichtem Bewohnen erläutern. Ziel ist die Verstärkung in der Stadtregion über die jeweiligen Beiträge zur intensiveren Flächennutzung im Rahmen einer gemeinsamen Dichtestrategie.

### Schlüsselprojekt: Netz schneller Radwege

Die Realisierung des Radnetzes ist Fortwährensgegenstand ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Mit der Vorbereitung von Projekten wird sich dieser Trend noch verstärken. Zentrale Aufgabe der Stadtregion ist es deshalb, ein robustes, sicheres, schnelles und attraktives Netz für Radfahrer zu schaffen. Teilweise geht es um Lückenschlüsse, teilweise um ganz neue Trassen. Das strebt das Projekt die Zusammenführung vorhandener Konzepte an und erarbeitet konkrete Maßnahmevorschläge für eine Optimierung des Radwegenetzes.

### Impulsprojekt: Umbau der Hauptverkehrsachsen, am Beispiel „Bergisch Gladbacher Straße“

Das Impulsprojekt entwickelt übertragbare Konzepte, wie Trasträume zu multifunktionalen Räumen und Vorkamern der Stadtregion werden. Die stark besetzten Achsen der Bergisch Gladbacher Straße, an der die Kreuzung für die Festanbindung überbrückt werden, dient als interkommunales erarbeitete Modellvorhaben für die Verknüpfung von Stadtbahn, S-Bahn und Straße, die Schaffung dichter, schneller Radwege und die Neugestaltung und Aufwertung des gesamten Straßennetzes.

### Impulsprojekt: Integriertes Entwicklungskonzept Produktive Stadtländerschaft Südrum

Für den Raum Zindorf – Niederkassel – Troisdorf soll ein integriertes Konzept für die nachhaltige Entwicklung neuer Stadt-Landschaften gefunden werden. Die Grundzüge als „Grüne Infrastruktur“ sollen qualifiziert werden – und zwar unter Berücksichtigung der Interessen von Wohnungsbau, Landwirtschaft, Kleingärten, Naturschutz, solaren Gärten, Freizeitanbietern und anderen Nutzungen. Es kann ein Anschauungsfall für andere Teilräume der Region sein, in denen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung gleichermaßen nötig sind und die Verkehrsentwicklung besondere Herausforderungen mit kurz- und langfristigen Perspektiven birgt (z.B. der Anbindung für die Weiterentwicklung des Hafens Südrum in Niederkassel/Lödingen). Dazu soll es einen interkommunalen Work-Shop mit intensiver Bürgerbeteiligung geben.

### Programm Kommunale Modellvorhaben

Das Programm zielt darauf ab, dass jede Kommune einen zentralen Gedanken aus der Raumperspektive 2035 in Eigenregie modellhaft umsetzt und die damit verbundenen Erfahrungen für die stadtrationale Diskussion zur Verfügung stellt. Das können z.B. eine vorläufige Mobilitätsstudie, ein Vorhaben für neue, dichte Wohnformen in einem kleineren Ort oder die experimentelle Intensivierung von Nutzungen in einem Fachmarktgebiet sein. Das Projekt muss mit Bürgerbeteiligung arbeiten und dabei in Beziehung zur Raumperspektive 2035 gesetzt werden, so dass auch der dahinter stehende stadtrationale Kontext für die Bürger verständlich wird. Für diesen Zweck wird eine „ausreichende Wiedereinstellung“ erarbeitet. Die Projekte werden von einem gemeinsamen Ausschuss, in dem auch externe Experten vertreten sind, geprüft. Der Ausschuss soll die kritischen Akteure beraten.

### Konsortialführung und kommunalpolitischer Austausch

Mit dem stadtrationalen Verständigungsprozess und Projekten entsteht spezifischer Aufwand für Kommunikation, Management und inhaltliche Begleitung. Dies ist durch die im vorliegenden Text nur die kommunalpolitische Konsortialführung nur durch zu leisten, wenn dafür zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt. Die auf Fortführung angelegte Kooperationsvereinbarung sieht auch die Verstärkung des kommunalpolitischen Austauschs mit der Diskussion von Projekten und Zukunftsthemen vor.

**StadtUmland.NRW**

Planungsteams:  
Stellen zur Raumentwicklung  
Team Stadt Köln  
Team Stadt Leverkusen  
Team Stadt Bergisch Gladbach  
Team Stadt Troisdorf  
Team Stadt Rösraath  
Team Rheinisch-Bergischer Kreis  
Team Rhein-Sieg-Kreis

Empfehlungsausschuss:  
Fachliche Beratung  
Thomas Abrahams (Wohnungsmarkt)  
Prof. Dr. Andreas Fritzen (Stadtbau)  
Prof. Dr. Martin Frennrich (Landschaftsarchitektur)  
Dr. Ulrich Gornow (Wirtschaft)  
Prof. Dr. Hartmut Topp (Mobilität)

Begleitende:  
Prozessbegleitung, Konzepte und Zusammenführung  
Stadtkonzepte, Stadt-, Regional- und Freiraumplanung  
www.stadtkonzepte.de  
Cityfinder, Architektur und Urbanistik  
www.cityfinder.net

Mit Unterstützung von:  
Stadt Köln  
Stadt Leverkusen  
Stadt Bergisch Gladbach  
Stadt Troisdorf  
Stadt Rösraath  
Rheinisch-Bergischer Kreis  
Rhein-Sieg-Kreis  
Nahverkehr Rheinland  
VRS  
REGION KÖLN BONN  
AGGLOMERATIONSKONZEPT

## Stadtregion Münster

### Interkommunale Strategie zur integrierten Wohn- und Mobilitätsentwicklung in der Stadtregion Münster

**Beteiligte Großstädte**  
Münster (Projekträger)

**Beteiligte Umlandgemeinden**  
Grevén, Ostbevern, Telgte, Everswinkel, Sendenhorst, Drensteinfurt, Ascheberg, Senden, Nottuln, Havixbeck, Altenberge

### Entstehung des Wettbewerbsbeitrags

Die Stadtregion Münster ist eine wachsende Region. Münster und die elf Umlandgemeinden haben den Anspruch, dieses Wachstum so zu gestalten, dass die Region insgesamt profitiert, die Lebensqualität auf einem hohen Niveau bleibt und die mit dem Wachstum einhergehenden Herausforderungen gemeinsam bewältigt werden. Dieser Anspruch ist nur durch eine gemeinsame Strategie und eine enge Kooperation möglich. Mit der gemeinsamen Erarbeitung dieses Wettbewerbsbeitrags konnten die schon bestehenden Kooperationsansätze intensiviert und auf eine integrierte Betrachtung von Wohnen und Mobilität fokussiert werden. Der Wettbewerbsbeitrag fasst die Ergebnisse der Zusammenarbeit in vier Schritten zusammen:

- Die Darstellung des stadtregionalen Profils verdeutlicht die funktionalen und räumlichen Charakteristika und wirft ein Schlaglicht auf die Herausforderungen, die mit der wachsenden Wohnungsnachfrage und dem damit verbundenen steigenden Verkehrsaufkommen einhergehen.
- Die Analyse der Mobilität zeigt Chancen auf, wie durch die Stärkung des Umweltverbunds und den Ausbau der Infrastruktur für das Fahrrad – traditionell ein beliebtes Verkehrsmittel in der Region – das wachsende Verkehrsaufkommen umweltverträglich abgewickelt werden kann.
- Das Thema Wohnen zeigt Handlungsansätze zur regionalen Wohnsiedlungsentwicklung auf. Ziel ist es, den vorhandenen Siedlungsdruck ausgewogen auf die gesamte Region zu verteilen.
- Schließlich wollen sich die beteiligten Städte und Gemeinden auf eine gemeinsame Strategie verpflichten, die verabredeten Ziele in einen stringenten Planungs- und Umsetzungsprozess zu überführen.

Die Erarbeitung dieses Wettbewerbsbeitrags erfolgte im regelmäßig tagenden Ansprechpartnerkreis der beteiligten Städte und Gemeinden, unterstützt durch externe Expertisen: die empirica ag und das Büro VIA eg zeichnen für die Analyse des Wohnens in der Stadtregion und die Leitbildentwicklung für die Fahrradregion verantwortlich,

das Planungsbüro pesch partner architekten stadtplaner hat die gemeinsame Arbeit zu diesem Wettbewerbsbeitrag zusammengefasst.

Die politische Abstimmung erfolgte in regelmäßigen Beratungsterminen der Bürgermeister aller beteiligten Städte und Gemeinden. Bei einem gemeinsamen Arbeitstreffen diskutierten Fraktionssprecher aus allen Kommunen den Wettbewerbsbeitrag und unterstützten die Leitziele und Handlungsansätze der in diesem Beitrag dargestellten interkommunalen Strategie zur integrierten Wohn- und Verkehrsentwicklung.

### Stadtregionale Innovation

Seit mehr als 15 Jahren arbeiten Münster und die elf Umlandgemeinden in einem interkommunalen Verbund zusammen. Als gleichberechtigte Partner begegnen sich die Kommunen auf Augenhöhe. Angeregt durch den vom Land ausgelobten Wettbewerb StadtUmland.NRW wird mit dem koordinierten Ausbau der radialen Velorouten und von Wohnstandorten ein anspruchsvolles Projekt umgesetzt. Intensität und Arbeitsumfang haben sich in den letzten 12 Monaten vervielfacht. Die stadtregionalen Arbeitsstrukturen wurden in diesem Zuge durch eine enge Zusammenarbeit mit Straßen.NRW, den Kreisen Coesfeld, Warendorf und Steinfurt und der Bezirksregierung ergänzt.

### Integrierte stadtregionale Entwicklung

Die Beziehung der Wohnquartiere zu Einkauf, Arbeitsplätzen, Bildung, Kultur und Freizeit wird über den Umweltverbund optimiert. Der Vorteil der kooperativen Stadtentwicklung: das Bild eines vernetzten Raums löst das klassische Schema von Rand und Mitte ab. Ziel der Zusammenarbeit ist eine stadtregionale Balance, die den Umgang mit dem Siedlungsdruck optimiert und die Lebensqualität erhöht.



# STADTREGION MÜNSTER | STADTREGIONALES PROFIL

**Eine erfahrene Region:** Seit mehr als 15 Jahren arbeiten Münster und seine 11 Umlandgemeinden in einem interkommunalen Verbund zusammen. Als gleichberechtigte Partner begegnen sich die Kommunen auf Augenhöhe. Angeregt durch den vom Land ausgelobten Wettbewerb StadtUmland.NRW wird mit dem koordinierten Ausbau der radialen Velorouten und Wohnstandorte ein anspruchsvolles Projekt umgesetzt.

**Eine wachsende Region:** Die Stadt Münster wächst, die Umlandgemeinden wachsen ebenfalls. Die Einwohnerzahl der Stadtregion hat zwischen 2011 und 2015 um 5 % zugenommen. Wohnraum ist knapp, Mieten und Kaufpreise im Wohnungsbau steigen. Die Wartelisten bei der Grundstücksvergabe sind lang. Wenn sich Fachkräfte in Münster nicht mehr mit Wohnraum versorgen können, kann dies zu einem wirtschaftlichen Standortnachteil werden.

**Eine Region in Bewegung:** Im Alltag der Menschen in und um Münster spielen Gemeindegrenzen eine immer geringere Rolle. Man wohnt in Ostbevern, arbeitet

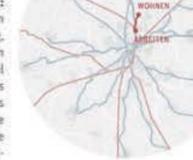
in Grevén und nutzt die Freizeit-, Kultur-, und Einkaufsmöglichkeiten in Münster. Die flache Münsterländer Parklandschaft bietet günstige Voraussetzungen, um das gewachsene Mobilitätsbedürfnis mit nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu befriedigen.

**Integrierte stadtregionale Entwicklung:** Die Beziehung von den Wohnquartieren zu Einkauf, Arbeitsplätzen und Bildung, Kultur und Freizeit wird über den Umweltverbund optimiert. Der Vorteil der kooperativen Stadtentwicklung: das Bild eines vernetzten Raums löst das klassische Schema von Rand und Mitte ab. Ziel der Zusammenarbeit ist eine stadtregionale Balance, die den Siedlungsdruck auf einen größeren Raum verteilt und die Lebensqualität erhöht.

**Der innovative Beitrag:** Der Wettbewerbsbeitrag ist der Auftakt zu einer stadtregionalen Strategie, die unter dem Dach nachhaltiger Stadtentwicklung Mobilität und Siedlungsentwicklung zusammen denkt. Von diesem Konzept werden 500.000 Menschen in Münster und Umgebung profitieren.

**EINE VON 500.000 STADTREGIONSBEWÖHNERIN VIKTORIA SCHULTE**

**AKTUELLES MOBILITÄTSPROFIL**



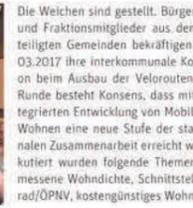
- 34 Jahre alt
- Geboren in Senden, lebt in Münster
- Grundschullehrerin
- Verheiratet, kein Kind
- Wohnt in Mietwohnung
- Aktueller Arbeitsweg per Rad
- Ehepaar baut Reihenhaus in neuer Siedlung in Senden
- Möchte auch nach Umzug möglichst viel mit dem Rad fahren

**EINER VON 500.000 STADTREGIONSBEWÖHNER MANFRED MÜLLER**

**AKTUELLES MOBILITÄTSPROFIL**



- 51 Jahre alt
- Geboren in Grevén, lebt in Grevén
- Angestellter des Sparkassenverbands Westfalen-Lippe
- Verheiratet, zwei Kinder
- Wohnt in Reihenhaus
- Aktueller Arbeitsweg per Auto
- Möchte in Zukunft aktiver und fitter werden



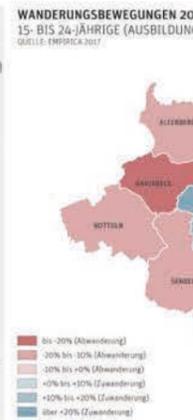
**HERAUSFORDERUNGEN**  
Allgemein:  
- Klimaschutz  
- Begrenzung des Flächenverbrauchs  
- Begrenzte Budgets von Kommunen  
- Erhalt der vorhandenen Einzelhandels- und Zentrenstruktur  
Regionsspezifisch:  
- Steigende Einwohnerzahlen  
- Steigende Beschäftigtenzahlen  
- Steigendes Verkehrsaufkommen  
- Preisanstieg bei Mietwohnungen  
- Kaufpreisanstieg bei Eigentumswohnungen und Häusern  
- Wartelisten bei Grundstücksvergabe  
- Unterschiedliche Wanderungsbewegungen nach Altersgruppen:  
Wanderung aus dem Umland nach MS bei 15- bis 24-jährigen (Ausbildung);  
Wanderung aus MS ins Umland bei 35- bis 44-jährigen (Settlement)

**STÄRKEN**  
- Hoher Radverkehrsanteil (Fahrradstadt Münster und Region)  
- Wachstumsregion  
- Radialsystem (Siedlung/Infrastruktur)  
- Flachland  
- Ein Regierungsbezirk  
- Relativ entspannte Haushaltssituation  
- Klare Aufteilung: eine Großstadt und elf Kleinstädte  
- Kooperation in Stadtregion bereits vorhanden

**BISHERIGE POLITISCHE SCHRITTE**  
- Seit 2001 "Stadtregion" als kommunales Netzwerk  
- Bürgermeisterrunde  
- Ansprechpartnerkreis  
- gemeinsame Geschäftsstelle  
- Facharbeitskreise (Klimaschutz, Schulentwicklung)  
- Energie- und Klimaschutzregion

**VON 2011 BIS 2015...**  
**5% MEHR EINWOHNER**  
**10% HÖHERE MIETEN**  
**29% HÖHERE KAUFPREISE FÜR HÄUSER**

**VORHANDENE KONZEPTE**  
Mobilität:  
- Leitbild "Mobilität im stadtregionalen Umweltverbund" (2017, Büro Köln)  
- "Qualitätsmanagement für stadtregionale Velorouten" (2017)  
- Wortbildmarke Velorouten (2017, Dr. Wiebke Borgers, Münster)  
- "Veloroutenkonzept" mit Verlauf und Nutzwerteinschätzung (2017)  
- Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (2011)  
- Zukunftsperspektiven "Mobilität im ländlichen Raum" (2014)  
Wohnen (Auswahl):  
- Handlungskonzept Wohnen Stadt Münster (2014)  
- Baulandprogramm Münster (2016)  
- Analyse "Wohnsiedlungsentwicklung Stadtregion Münster" (2017, empirica Forschung+Beratung, Bonn)  
- diverse Strategiekonzepte, Gemeindeentwicklungskonzepte etc.



# Stadtregion Münster



## Mobilität in einer neuen Dimension

Eingebettet in den Umweltverbund bieten die neuen Velorouten eine leistungsfähige Infrastruktur für zügige und komfortable Stadtumlandverbindungen. Sie schonen Ressourcen, sparen Energie, fördern durch Bewegung die Gesundheit, vermitteln ein neues Landschaftserlebnis und ermöglichen die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen. Mit dem Ausbau der Velorouten verfolgen die Kommunen ein ehrgeiziges Ziel. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split soll bis 2030 in Münster auf 50 % und im Umland auf 30 % steigen. Die Steigerung der Radverkehrsanteile wird dann gelingen, wenn über die Schnittstelle von intermodaler Mobilität neue Zielgruppen für das Fahrrad erschlossen werden können.

## Haushalten mit den Ressourcen

Die Konzeption setzt darauf, bestehende Radwege zu ertüchtigen und Lücken im Bestandsnetz zu schließen. Prioritäten und Realisierungsschritte sind aus einer Nutzwerteinschätzung abgeleitet. Die Realisierung beginnt mit Routen nach Greven und Telgte. Um den Radlern tragfähige Standards zu bieten, wird für alle Routen ein Qualitätsmanagement eingeführt. Standards und Maßnahmen werden in einem Handbuch für das Qualitätsmanagement festgehalten, das Modellcharakter für andere Regionen erhalten soll.

## Vorleistungen und Anspruch

Die Verwirklichung der Ziele und Empfehlungen des Landes und der Münsterlandkonferenz zur Mobilität im ländlichen Raum ist für die Stadtregion ein substanzielles Anliegen. Gleichzeitig gilt es, zukünftig zu erwartende Raumentwicklungen einzubeziehen. Die Infrastruktur für den Alltagsradverkehr in der Stadtregion ist auf der Grundlage einer langfristig tragfähigen Konzeption zu entwickeln: kosten- und flächensparend, nutznah und in einer bedarfsgerechten Dimensionierung.

Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils erfordert außerdem weit mehr als einen Ausbau des Radwegenetzes und der notwendigen Abstellanlagen. Aufbauend auf den verbesserten Nutzungsmöglichkeiten durch Pedelecs und E-Bikes ist das Fahrradfahren, insbesondere über größere Distanzen (mehr als 10 km), als attraktive Marke einer zukunftsorientierten Mobilität zu etablieren.

## Mobilisierung über die Wort-Bild-Marke

Die Arbeitsgemeinschaft hat mit Unterstützung des Büros „Borgers Kommunikation und Beratung“ sowie der Agentur „elemente websolutions & designagentur“ eine Wort-Bild-Marke erarbeitet. Zu den prägenden Werten zählen „zeitsparend“, „durchgängig komfortabel“ und „vitalisierend“. Die Wort-Bild-Marke soll bereits in der Planungs- und Ertüchtigungsphase der Routen eingesetzt werden.

## Qualitätsmanagement Velorouten

Die Erfolgsaussichten der Velorouten werden verbessert, wenn diese einheitliche und wiedererkennbare Standards aufweisen und wenn auf allen Routen vergleichbare Qualitätskriterien zugrunde gelegt werden. Darüber hinaus verfügt jede Veloroute über ein individuelles Profilierungspotenzial („Alleinstellungsmerkmal“), das im Zuge der Planung und Ertüchtigung der Routen genutzt werden sollte. Die Städte und Gemeinden wollen deshalb noch in diesem Jahr im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Stadtregionale Velorouten ein Qualitätsmanagement für die Velorouten entwickeln. Aus Sicht der Kommunen haben die Velorouten ein nicht unerhebliches Potenzial für Sponsoring.

## Optimale Erschließung der Wohnorte

Die Kommunen der Stadtregion haben die Anregung aufgegriffen, Velorouten, ÖPNV und Siedlungsentwicklung zusammen zu denken. Im Wettbewerb steht die integrierte Betrachtung von Velorouten und Wohnstandorten im Vordergrund. Für die Festlegung neuer Wohnstandorte ist der Zugang zum intermodalen Wegenetz ein entscheidendes Kriterium. Zwei Zahlen belegen die Erschließungsqualität der ausgebauten Radialen: In Münster liegen 95 % und in den Umlandgemeinden 85 % der neuen Wohnbauflächen an Velorouten. Berücksichtigt man die Bestandsgebiete, kann man von einer nahezu optimalen Erreichbarkeit sprechen. Maßstäbliche Architektur, ein attraktives Wohnumfeld, gut gestaltete öffentliche Räume und kurze Wege zu den Versorgungsrichtungen kennzeichnen die Wohnquartiere.

# STADTREGION MÜNSTER | MOBILITÄT

**Mobilität in einer neuen Dimension:** Eingebettet in den Umweltverbund bieten die neuen Velorouten eine leistungsfähige Infrastruktur für zügige und komfortable Stadtumlandverbindungen. Sie schonen Ressourcen, sparen Energie, fördern durch Bewegung die Gesundheit, vermitteln ein neues Landschaftserlebnis und ermöglichen die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen. Mit dem Ausbau der Velorouten verfolgen die Kommunen ein ehrgeiziges Ziel. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split soll bis 2030 in Münster auf 50 % und im Umland auf 30 % steigen. Die Steigerung der Radverkehrsanteile wird dann gelingen, wenn über die Schnittstelle von intermodaler Mobilität neue Zielgruppen für das Fahrrad erschlossen werden können.

**Ein perfektes Netz im Visier:** Die Velorouten bilden gemeinsam mit dem vertakteten ÖPNV (Bus und Bahn) sowie sicheren und bequemen Fußwegen ein zukunftsfähiges Mobilitätsnetz, offen für alle: für SchülerInnen und Studierende, für PendlerInnen, für Senioren und für Touristen. Die Offenheit des Systems und der Anschluss an den ÖPNV machen die Velorouten zu einer alltagstauglichen Infrastruktur. Mit der Schnittstelle zu intermodalen Verknüpfungspunkten und lokalen Mobilitätsstationen wird Radfahren tageszeit- und witterungsunabhängig auch über längere Distanzen attraktiv. Um die Erreichbarkeit der radial auf Münster ausgerichteten Velorouten von allen Orten der Stadtregion zu optimieren, wird das bestehende

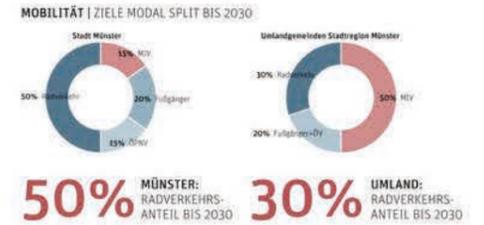
örtliche Radwegenetz durch Zubringer-, Bypass- sowie Tangentialverbindungen ergänzt. Auch das ÖPNV-Netz wird sukzessive durch verbesserte Taktungen oder Lückenschlüsse optimiert und an das Veloroutennetz angepasst. Zum perfekten Netz gehören auch eine gut ausgebauten Infrastruktur an den Zielpunkten. Aus diesem Grund soll in Kooperation mit Wirtschaft und Verbänden an besseren Abstell- und Auflademöglichkeiten für Fahrräder gearbeitet werden.

**Haushalten mit den Ressourcen:** Die Konzeption setzt darauf, bestehende Radwege zu ertüchtigen und Lücken im Bestandsnetz zu schließen. Prioritäten und Realisierungsschritte sind aus einer Nutzwerteinschätzung abgeleitet. Die Realisierung beginnt mit Routen nach Greven und Telgte. Um den RadlerInnen tragfähige Standards zu bieten, wird für alle Routen ein Qualitätsmanagement eingeführt. Standards und Maßnahmen werden in einem Handbuch festgehalten, das auf Grundlage der Erfahrungen fortgeschrieben wird und Modellcharakter für andere Regionen erhalten soll.

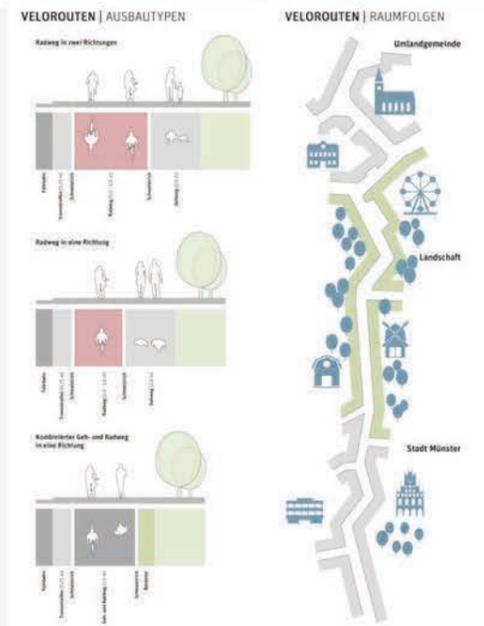
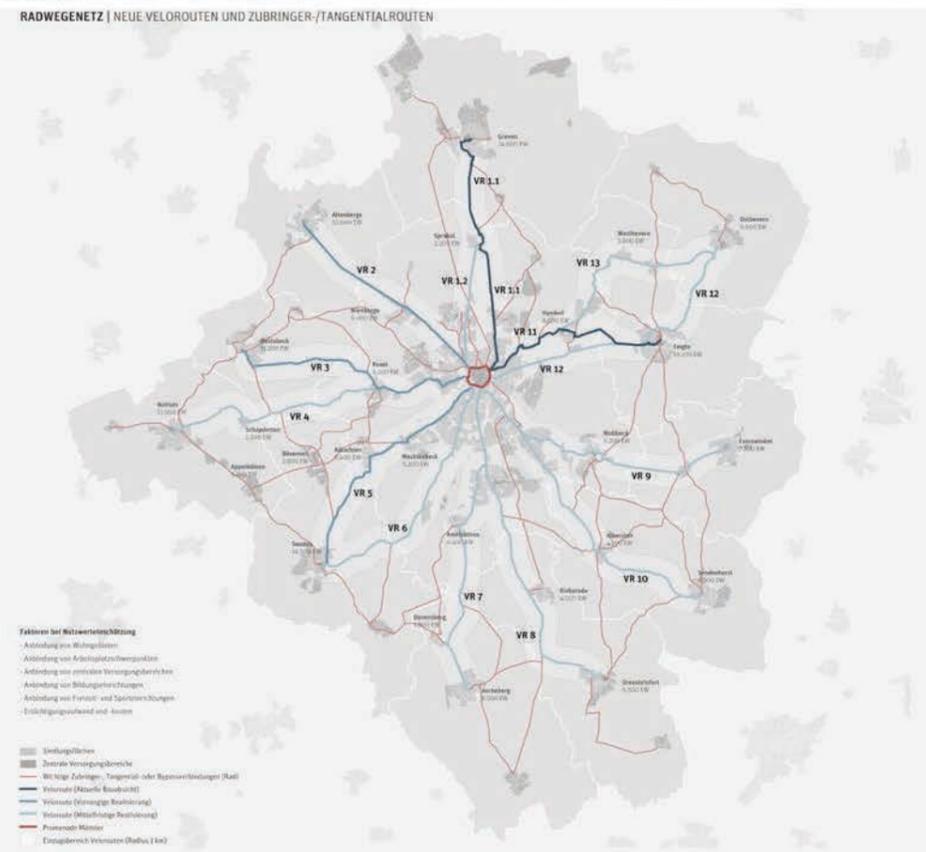
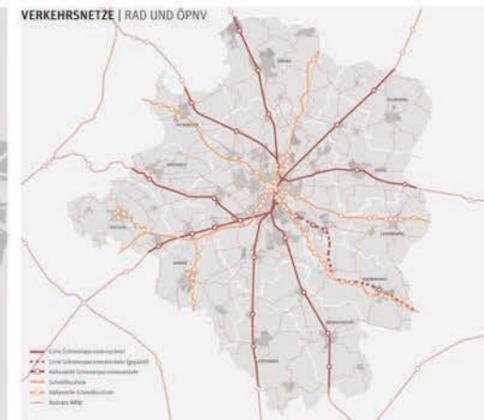
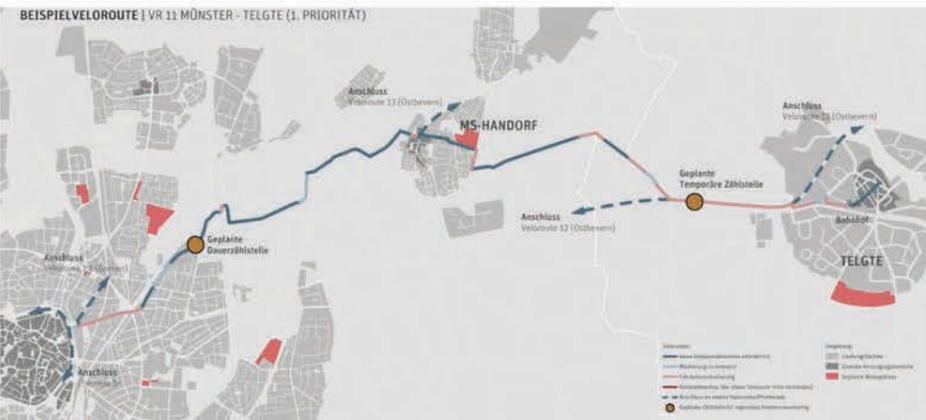


**ZEITSPAREND  
VITALISIEREND  
DURCHGÄNGIG KOMFORTABEL**

**Markenziele**  
- Umstieg von Auto auf Fahrrad  
- Staureduzierung  
- Verbesserung der Lebensqualität  
- Unabhängigkeit  
- Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen  
- Symbol für Stadtregion  
- "Velo-Lebensgefühl"



- MOBILITÄT | HANDLUNGSZIELE**
- Radverkehrsanteile steigern
  - Intermodalität fördern
  - Interkommunale Zusammenarbeit fördern
  - Regionale Vernetzung der ÖPNV-Verbindungen im Münsterland unterstützen
  - Netze unterschiedlicher Verkehrsarten integriert entwickeln
  - Tangentialverbindungen stärken
  - Ausbau Rad-/ÖV-Infrastruktur mit Siedlungsentwicklung koordinieren
  - Nahmobilität sicher stellen
  - Stau reduzieren
  - Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für den Tourismus unterstützen
  - Verkehrssicherheit erhöhen
  - Leichte Elektromobilität fördern
  - Gesundheitsfördernde Fortbewegung unterstützen





Nachfragegerechte Wohnprojekte

Auch im Münsterland treffen verschiedene Lebensstile und Wohnmodelle aufeinander. Es ist eine besondere Herausforderung, den veränderten Anforderungsprofilen gerecht zu werden. Um innovative Wohnprojekte zu fördern, wollen die Kommunen die Gründung oder Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft prüfen. Diese soll regional bedeutsame Wohnprojekte treuhänderisch begleiten. Ein Schwerpunkt neuer Wohnentwicklungen liegt auf dem preiswerten Wohnungsbau. In den Umlandgemeinden soll der Anteil des öffentlich geförderten Wohnungsbaus deutlich steigen. Wenn es gelingt, Baugemeinschaften und Genossenschaften einzubinden und innovative Finanzierungsmodelle zu fördern, werden die Möglichkeiten der Wohnungsversorgung erweitert.

Zunahme der städtebaulichen Dichte

In ihrer stadtregionalen Zusammenarbeit haben sich die 12 Kommunen darauf verständigt, die klassische Trennung der Wohnungsangebote, also verdichtetes Wohnen in der Großstadt und Einfamilienhäuser in den Umlandgemeinden, zu überwinden. Auf den Konversions- und Arrondierungsflächen in Münster entsteht eine vitale soziale Mischung mit Miet- und Eigentumswohnungen und einer Mindestdichte von 55 WE je ha Nettowohnbauland. Die Umlandgemeinden streben bei allen standortspezifischen Unterschieden ebenfalls eine deutlich höhere durchschnittliche Dichte in der Siedlungsentwicklung an als bisher. Dies geht einher mit einer Erhöhung des Anteils an Mehrfamilienhäusern und verdichteten individuellen Wohnformen wie Reihen-, Doppel-, oder Stadthäusern.

Umsetzungsstrategie

Bis die intermodale Mobilität und die attraktiven Wohnorte in der Stadtregion optimal zusammenspielen, liegen vor den Kommunen noch zahlreiche Arbeitsschritte. Am 29. März 2017 haben sich die Fraktionsmitglieder und Bürgermeister getroffen, um über das stadtregionale Konzept sowie das weitere Vorgehen zu beraten. Für die Umsetzung des Konzepts haben die Teilnehmer der Runde unter anderem folgende Meilensteine zu Protokoll gegeben:

- Treffen aller Fraktionsmitglieder der 12 Kommunen
- Vorbereitung des interkommunalen Wohnbauflächenmanagements
- Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft zur Unterstützung der Wohnungsbaupolitik
- Zeitnahe Baubeginn der Velorouten nach Greven und Telgte.

Quelle: Stadtumlandverbund „Stadtregion Münster“

STADTREGION MÜNSTER | WOHNEN

Optimale Erschließung der Wohnorte:

Für die Festlegung neuer Wohnstandorte ist die Einbindung in das intermodale Wegenetz ein entscheidendes Kriterium. Zwei Zahlen belegen die Erschließungsqualität der ausgebauten Radialen: In Münster liegen 95 % und in den Umlandgemeinden 85 % der neuen Wohnbauflächen an Velorouten. Berücksichtigt man die Bestandsgebiete, kann man von einer nahezu optimalen Erreichbarkeit sprechen. Maßstäbliche Architektur, ein attraktives Wohnumfeld, gut gestaltete öffentliche Räume und kurze Wege zu den Versorgungsleistungen kennzeichnen die Wohnquartiere.

Nachfragegerechte Wohnprojekte:

Auch im Münsterland treffen verschiedene Lebensstile und Wohnmodelle aufeinander. Es ist eine besondere Herausforderung, den veränderten Anforderungsprofilen gerecht zu werden. Um innovative Wohnprojekte zu fördern, beabsichtigen die Kommunen die Gründung oder Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft, die regional bedeutsame Wohnprojekte treuhänderisch begleitet.

NEUBAUVIERTEL | "10 GEBOTE" FÜR QUALITÄT

- Dichte:**
- Münster: mindestens 55 WE/ha Nettowohnbauland
  - Umland: Erhöhung der Dichtewerte
- Mischung:**
- Mehrfamilienhäuser, Reihenhäuser, Doppelhäuser, Einfamilienhäuser, neue und ggf. experimentelle Wohnformen
  - Bedarfsgerechte Versorgung mit gefördertem/kostengünstigem Wohnungsbau
  - Wohnangebote für alle Nachfragegruppen
- Gestaltqualität:**
- Qualifizierung über Wettbewerb
  - Gestaltungskonzept / -handbuch
- Mobilität:**
- Priorität für Flächen nahe Velorouten, Schiene und Schnellbus
  - Fahrradstellplätze (überdacht, abgeschlossen)
  - Mobilitätsstationen (Fahrradverleih, Ladestation E-Bikes, Carsharing)

Soziale Mischung:

In den neuen Quartieren mischen sich die Wohnformen. Ein Schwerpunkt liegt auf dem preiswerten Wohnungsbau. In den Umlandgemeinden soll der Anteil des öffentlich geförderten Wohnungsbaus deutlich steigen. Wenn es gelingt, Baugemeinschaften und Genossenschaften einzubinden und innovative Finanzierungsmodelle zu fördern, werden die Möglichkeiten der Wohnungsversorgung erweitert.

Zunahme der städtebaulichen Dichte:

In ihrer stadtregionalen Zusammenarbeit haben sich die 12 Kommunen darauf verständigt, die klassische Trennung der Wohnungsangebote, also verdichtetes Wohnen in der Großstadt und Einfamilienhäuser in den Umlandgemeinden, zu überwinden. Auf den Konversions- und Arrondierungsflächen in Münster entsteht eine vitale soziale Mischung mit Miet- und Eigentumswohnungen und einer Mindestdichte von 55 WE je ha Nettowohnbauland. Die Umlandgemeinden streben bei allen standortspezifischen Unterschieden ebenfalls eine deutlich höhere durchschnittliche

Dichte in der Siedlungsentwicklung:

an als bisher. Dies geht einher mit einer Erhöhung des Anteils an Mehrfamilienhäusern und verdichteten individuellen Wohnformen wie Reihen-, Doppel-, oder Stadthäusern.

Impulse durch neue Qualitäten:

Die beabsichtigte Weiterentwicklung des regionalen Bauens mit Mischung und einer erhöhten Dichte wird begleitet von einer Qualitätsoffensive: Bei allen neuen Quartieren wird auf eine hohe architektonische und freiräumliche Qualität Wert gelegt. Insbesondere im Umland soll die höhere Dichte angemessen und ortsbildverträglich umgesetzt werden. Darüber hinaus soll eine kontinuierliche regionale Wohnungsmarktbearbeitung regelmäßig Daten liefern, um die Projekte an sich ändernde Bedarfe und Wohnwünsche anzupassen. In einem Impulsprogramm „Wohnen in der Stadtregion“ sollen exemplarische Quartiere (Klimaquartiere, Wohnen in der Mischung etc.) entwickelt werden, mit dem die vorhandenen Standards weiterentwickelt werden sollen.

WOHNEN | HANDLUNGSZIELE

- Quartier:**
- Höhere Baudichte bei neuen Wohnbauflächen
  - Höherer Anteil an verdichteten Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern
  - Schaffung von gefördertem Wohnungsbau
  - Qualitätsstandards für Neubauquartiere (Gestaltung und Ausstattung)
- Mobilität:**
- Ausrichtung an Veloroutennetz / ÖPNV-Netz
- Regionale Zusammenarbeit:**
- regionale Wohnungsmarkt-/Siedlungsbeobachtung
  - regionales Verkehrs- und Siedlungskonzept (langfristig)
  - gemeinsame Entwicklungsgesellschaft

GESTALTUNG | BEST-PRACTICE-BEISPIELE



Das neue Wohnen in der Stadtregion kultiviert die regionale Baukultur. Die städtebauliche Dichte und Mischung variieren in Abhängigkeit von den Standorten. Ein Beispiel für kannten, wohnbaren Wohnen in Münster-Herzogenberg. Architekten: Dörren+Orsen/Baukultur, Berlin

Als Alternative zum freistehenden Einfamilienhaus bieten Mehrfamilienhäuser einen Mehrwert für die Bewohner und sparen wertvolles Bauland. An guten Standorten wird in den Kommunen diskutiert, wie die Akzeptanz für Nachbarnschaften mit höherer städtebaulicher Dichte und sozialer Mischung gesteigert werden kann. Halldorf Sander, Architekten; Schulz Architekten, Sander



In Münster wie auch in den Umlandgemeinden ist Geschichtswahrung ein Thema. Mit der städtebaulichen Dichtung und der Architektur kann eine optimale Einbindung in den Kontext erreicht werden. Tarnstedt Münster, Kreisliga Architektur, Gmünder

Die städtebauliche und architektonische Qualität historischer Ortslagen bietet Anknüpfungspunkte für neue Projekte auf städtebaulich integrierten Konversions- und Arrondierungsflächen. Konzeptionell: Klausur/Klein; Foto: Mülke/Gesellschaft Architekten, Althaus

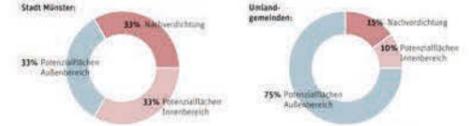
MOBILITÄT IM QUARTIER | BEST-PRACTICE-BEISPIELE



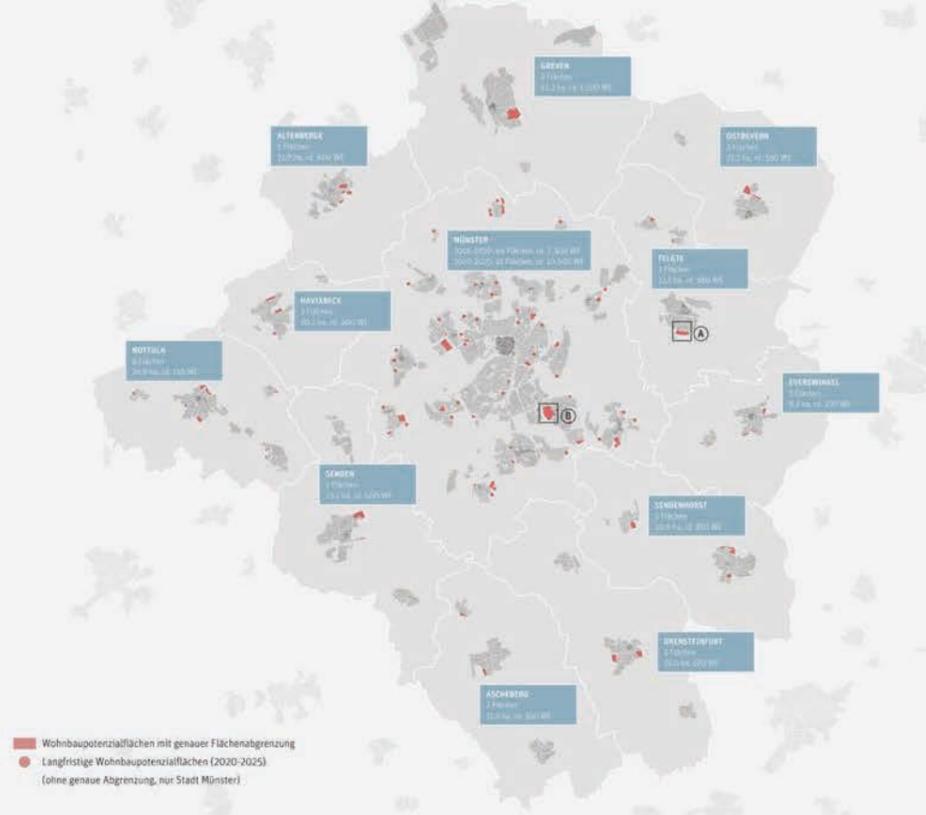
Leigte Radstation Bahnhof

Beispiel Fahrradüberholbox

NEUBAUVIERTEL | GEPLANTE VERTEILUNG NACH STANDORTEN



WOHNBAUPOTENZIALFLÄCHEN



**BEISPIELFLÄCHE STADTREGION TELGTE SÜD**

Status: Rahmenplanung abgeschlossen, Bebauungsplan in Aufstellung

Bisherige Nutzung: Landwirtschaft

Größe: 16,3 ha Gesamtfläche, 8,7 ha Nettowohnbauland

Bevölkerung: rd. 330 Wohneinheiten

Dichte: 38 WE/ha Nettowohnbauland

Mischung: 50% Geschosswohnungen, 50% Einfamilien-/Doppel-/Reihenhäuser

Mobilität: Zentraler Bushalt mit Fahrradboxen, Einbindung in Radwegenetz

Soziale Infrastruktur: Kindertagesstätte, Reservfläche für weitere Bedarfe

Entwurf: pesch partner architekten stadtplaner



**BEISPIELFLÄCHE MÜNSTER YORK-KASERNE**

Status: Rahmenplanung abgeschlossen, Bebauungsplan in Aufstellung

Bisherige Nutzung: Kaserne der britischen Streitkräfte

Größe: 41,0 ha Gesamtfläche, 25,5 ha Nettowohnbauland

Bevölkerung: rd. 1.750 Wohneinheiten

Dichte: 70 WE/ha Nettowohnbauland

Mischung: 90% Geschosswohnungen, 10% Einfamilien-/Doppel-/Reihenhäuser

Soziale Infrastruktur: Kitas, Grundschule, Bürgerhaus

Sonstige Nutzungen: Einzelhandel, Büros, Gastronomie

Entwurf: Lorenzen Mayer Architekten (Wettbewerbssieger 2014)



Würdigung durch das Auswahlgremium

Konzeptionelle Qualitäten:

Ziel ist es, bis 2025 ein regionales Siedlungs- und Verkehrskonzept zu erarbeiten und umzusetzen. Der Weg dahin wird unter Benennung von Meilensteinen, wie z. B. einer Raumbearbeitung Wohnen + Mobilität, dargestellt.

Das Zukunftskonzept der Stadtregion Münster verdeutlicht, wie wichtig die Verkopplung von Velorouten mit Siedlungsstrukturentwicklung ist. Diese Verknüpfung der Schwerpunktthemen Wohnen/Siedlungsentwicklung, Mobilität/Verkehr ist teilweise gelungen. Bei der Jury bestätigt sich der Eindruck aus der ersten Phase des Aufrufs, dass es sich primär um ein Konzept für Velorouten handelt, das um ein weiteres Schwerpunktthema -das Wohnen- ergänzt wurde.

Das thematische Leitbild müsste auf Basis einer integrierten Bestandsbetrachtung als -alle Schwerpunktthemen und Handlungsfelder umfassendes- integriertes Leitbild formuliert werden. Die Jury empfiehlt, die vier Schwerpunktthemen des „StadtUmland-Aufrufs“ in Angriff zu nehmen und daraus eine Konzeption zur gesamtäumlichen Entwicklung zu erarbeiten. Bei diesem Konzept sollte das Verhältnis von Freiräumen und bebautem Raum eine besondere Beachtung finden. Außerdem wäre das Veloroutenkonzept mit Blick auf einen multimodalen Ansatz zu einem Mobilitätskonzept weiterzuentwickeln. Auch die inhaltlichen Ziele und angestrebten Endprodukte bedürfen einer Konkretisierung.

Aussagen zu urbanen Qualitäten im suburbanen Raum und zur strukturellen Qualifizierung der unterschiedlich strukturstarke Kommunen müssten noch verstärkt behandelt werden.

Verfahrensqualitäten relativ zum Stand der Vorerfahrung bzw. -praxis:

Münster greift hinsichtlich der politischen Legitimation auf bestehende Strukturen zurück und setzt eine erprobte Kooperation fort. Die Beteiligung der Öffentlichkeit und weiterer Akteure (wie z. B. Institutionen, Hochschule etc.) müsste noch intensiviert werden. Die Jury empfiehlt eine innovative Weiterentwicklung der instrumentellen Umsetzungs- und Prozessstruktur und würde sich eine höhere Innovationsbereitschaft von Prozess und Organisation wünschen.

Insgesamt wird das Zukunftskonzept als guter Ansatz der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bewertet, das eine weitere integrierte Verknüpfung und Ausarbeitung erfordert.

Empfehlungen der Jury an das Ministerium:

- Wenn das Land in Zukunft Velorouten fördern möchte, könnte und sollte es genau diese Aspekte - die mögliche Verknüpfung mit der Siedlungsstrukturentwicklung sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV – als Merkmale und Kriterien fordern.
- Es wird empfohlen, den Verbund zum Dialog einzuladen, um gemeinsam zu überlegen, wo Förderungsbedarfe und -möglichkeiten bestehen.

STADTREGION MÜNSTER | GESAMTKONZEPT

**Münster und Umland: Mobil:** Bis die intermodale Mobilität und die attraktiven Wohnorte in der Stadtregion optimal zusammenspielen, liegen vor den Kommunen noch viele Arbeitsschritte, die in der Roadmap „Münster und Umland: Mobil“ beschrieben werden. Am 29. März 2017 haben sich auf Einladung der BürgermeisterInnen der Stadtregion die FraktionsmitgliederInnen der beteiligten Kommunen im Stadtwiehanus am Prinzipalmarkt getroffen, um über das stadtregionale Konzept sowie das weitere Vorgehen zu beraten.

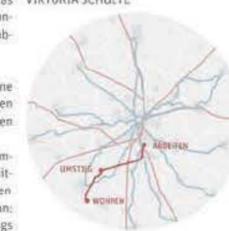
**Münster und Umland: Mobilität:** Bis die intermodale Mobilität und die attraktiven Wohnorte in der Stadtregion optimal zusammenspielen, liegen vor den Kommunen noch viele Arbeitsschritte, die in der Roadmap „Münster und Umland: Mobil“ beschrieben werden. Am 29. März 2017 haben sich auf Einladung der BürgermeisterInnen der Stadtregion die FraktionsmitgliederInnen der beteiligten Kommunen im Stadtwiehanus am Prinzipalmarkt getroffen, um über das stadtregionale Konzept sowie das weitere Vorgehen zu beraten.

**Umsetzungsstrategie:** Als Meilensteine für die Umsetzung des Konzepts haben die TeilnehmerInnen der politischen Runde zu Protokoll gegeben:

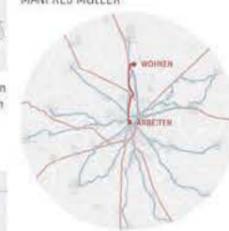
- Ausbau der interkommunalen Zusammenarbeit: Treffen aller FraktionsmitgliederInnen der beteiligten Kommunen
- Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation: Beginn des stadtregionalen Dialogs zum Thema Wohnen und Velorouten
- Verstärkung der Bauanbahnung: Vorbereitung des interkommunalen Wohnflächenmanagements
- Neue Wohnkonzepte: Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft zur Unterstützung der Wohnungsbauoffensive
- Der fahradfreundliche Arbeitsort: Gespräche mit Wirtschaftsunternehmen/Institutionen der Stadtregion
- Öffentlichkeitswirksame Aktionen: Zeitnahe Baubeginne der Velorouten nach Gieven und Telgte

**Neue Stufe der Kooperation:** An historischem Ort betonte die Runde, dass der fachliche und politische Austausch über die Velorouten eine neue Stufe der stadtregionalen Zusammenarbeit einleitet. Die Gesprächsrunden zeigten einen politischen Konsens, der einen optimalen Start des Gemeinschaftsprojekts garantiert. Zugleich wurde sichtbar, dass in den Kommunen ein intensiver Dialog zu führen ist, um den Ausbau der Velorouten im Umweltverbund mit neuen Modellen im Wohnungsbau der Stadt-

ZUKÜNFTIGES MOBILITÄTSPROFIL VIKTORIA SCHULTE



ZUKÜNFTIGES MOBILITÄTSPROFIL MANFRED MÜLLER



In Zukunft fährt Viktoria mit ihrem neuen E-Bike aus Senden bis zum intermodalen Verknüpfungspunkt in Münster-Albachten.



Von dort aus fährt sie mit der Regionalbahn in wenigen Minuten bis Münster-Hauptbahnhof. Ihre Schule liegt nur wenige Gehminuten entfernt.



ZUKÜNFTIGES MOBILITÄTSPROFIL



Auch Manfred besitzt jetzt ein E-Bike. Von seinem Haus erreicht er in nur einer Minute die neue Veloroute.



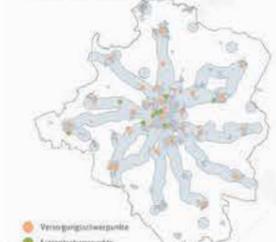
Dhne Staus erreicht er auf kürzestem Weg seine Arbeit. Sein E-Bike kann er an einer Mobilitätsstation direkt am Büro aufladen.



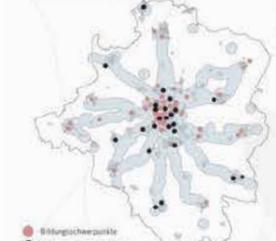
**95%** MÜNSTER: ALLER WOHNBAUFLÄCHEN IM 1-KM-EINZUGSBEREICH

**85%** UMLAND: ALLER WOHNBAUFLÄCHEN IM 1-KM-EINZUGSBEREICH

VERSORGUNGS- UND FREIZEITSCHWERPUNKTE IM 1-KM-EINZUGSBEREICH



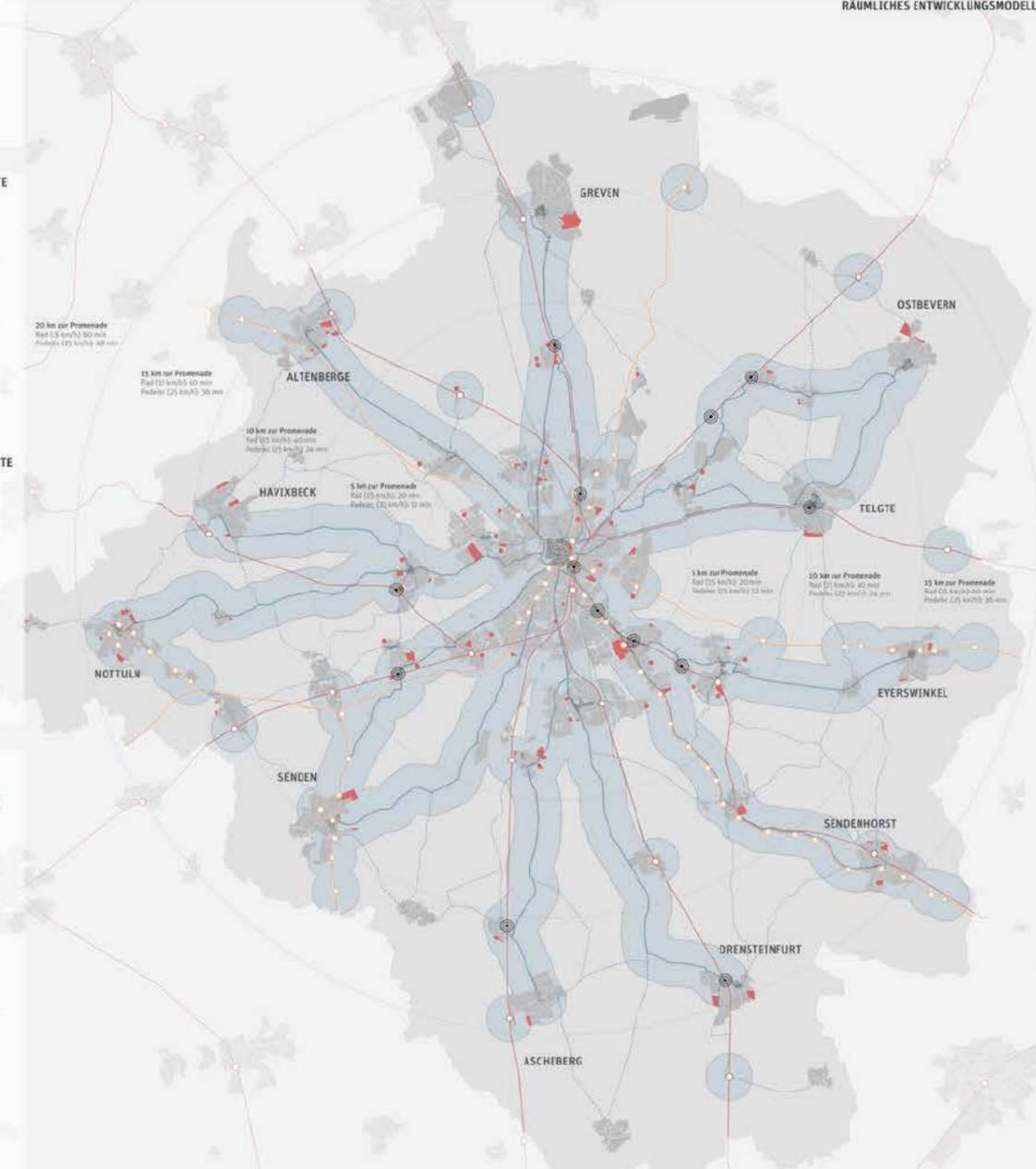
BILDUNGS- UND ARBEITSSCHWERPUNKTE IM 1-KM-EINZUGSBEREICH



QUALITÄTSGEBOTE



- Umgebung**
- Siedlungsflächen
  - Zentrale Versorgungsbereiche
- Zukünftige Entwicklung**
- Wohnbaupotenzialflächen mit Flächenabgrenzung
  - Langfristige Wohnbaupotenzialflächen (2020-2025, ohne Abgrenzung, nur Stadt Münster)
  - Veloroute
  - Wichtige Zubringer-, Tangential- oder Bypassverbindungen (Rad)
  - Schnellbuslinie mit Haltepunkt
  - Bahnstrecke mit Haltepunkt
  - Umsteigepunkt Veloroute/Bahn
  - Einzugsbereich Veloroute/Haltepunkt (r=1 km)





**Beteiligte Großstädte**  
Bonn (Projekträger)

**Beteiligte Umlandgemeinden**  
Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Meckenheim, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg, Swisttal, Troisdorf, Wachtberg

**Beteiligte Kreise**  
Rhein-Sieg Kreis

**Herausforderungen**

Das anhaltende Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, veränderte sozioökonomische Rahmenbedingungen in einer zunehmend individualisierten Gesellschaft und die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels stellen die shaREgion aktuell vor große Herausforderungen. Neben der Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ angemessenem und bezahlbarem Wohnraum ist den Anforderungen einer zunehmend digitalisierten Dienstleistungsgesellschaft unter dem Stichwort der „Industrie 4.0“ zu begegnen und gleichzeitig die akute Gewerbeflächenknappheit zu reduzieren. Weiterhin bedarf es innovativer Mobilitätskonzepte, um das steigende Verkehrsaufkommen in der wachsenden Region mit einer nachhaltigen, bedarfsgerechten Anpassung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in Einklang zu bringen und sich den wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und Wirtschaft zu stellen.

Herausforderungen für die erforderliche Anpassung des Wohnungsangebotes sind insbesondere:

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

Herausforderungen für die Sicherstellung und Entwicklung der Mobilität in der shaREgion sind insbesondere:

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

Herausforderungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Region sind insbesondere:

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

Herausforderungen im Zusammenhang mit der zunehmenden Flächenknappheit sind insbesondere:

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

**1 | HERAUSFORDERUNGEN**



Eine Region bleibt anders:  
**Wachstum und Wandel regional gestalten**

Das anhaltende Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, veränderte sozioökonomische Rahmenbedingungen in einer zunehmend individualisierten Gesellschaft und die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels auf der städtischen und regionalen Mikroebene stellen die shaREgion aktuell vor große Herausforderungen.

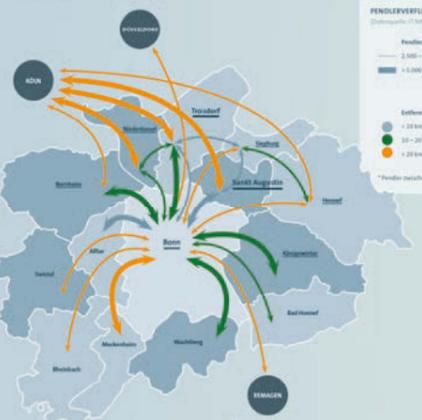
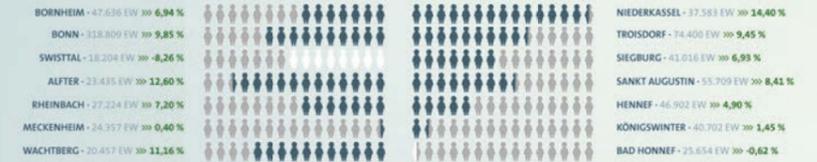
Neben der Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ angemessenem und bezahlbarem Wohnraum ist den Anforderungen einer zunehmend digitalisierten Dienstleistungsgesellschaft unter dem Stichwort der „Industrie 4.0“ zu begegnen. Dazu zählen nicht zuletzt innovative Mobilitätskonzepte, um das steigende Verkehrsaufkommen in der

wachsenden Region mit einer ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltigen, bedarfsgerechten Anpassung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in Einklang zu bringen und sich den wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und Wirtschaft zu stellen.



**MOBILITÄT**

Mit einem anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nimmt die Zahl der täglich zurückgelegten Wege in der Region enorm zu. In der Folge ist mit entsprechenden Verkehrsbelastungen auf bereits heute stark ausgelasteten Straßen- und Schienenwegen zu rechnen. Die Herausforderung besteht darin, die Infrastrukturen einerseits weiterzuentwickeln, womit jedoch eine baustellenbedingte Verschärfung der Situation einhergeht. Andererseits wandelt sich bereits heute das individuelle Verkehrsverhalten und die bewussteren Verkehrsmittelwahl – bis hin zu alternativen Mobilitätskonzepten – sollte gezielt gefördert werden.



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG BIS 2035  
(Stand: Ende 2015) | \* = Wachstumsprognose bis 30.06.2035



**WOHNEN**

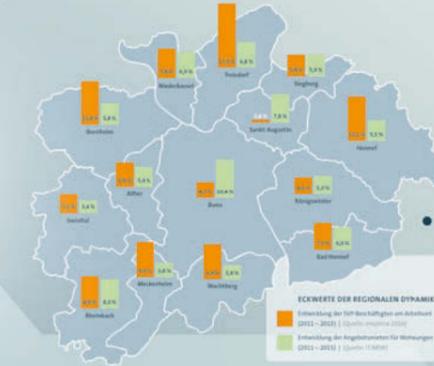
Besondere Herausforderungen für die erforderliche Anpassung und Entwicklung des Wohnungsangebotes sind zum einen eine verbesserte Grundstücksverfügbarkeit zu gewährleisten, um Grundstücke und Wohnbauland zur Erhöhung der Wohnbauintensität bereitstellen zu können. Zum anderen sind bestehende Zugangshürden für Haushalte aufgrund steigender Wohnkosten zu überwinden und die Wohnungsbaupolitik in eine regional orientierte Strategie einzubetten, die ebenfalls technische und soziale Infrastrukturen sowie naturräumliche Qualitäten berücksichtigt.

Die Attraktivität der Region zeigt sich besonders eindrucksvoll in einem anhaltenden Bevölkerungszuwachs, der zuletzt im Zeitraum zwischen 2011 und 2015 allein 3,4 % betrug. Das Bevölkerungswachstum beschränkt sich dabei nicht nur auf die Bundesstadt Bonn (+3,7 %), sondern erstreckt sich auch auf die dreizehn an der shaREgion beteiligten Umlandkommunen im Rhein-Sieg-Kreis (+3,2 %). In den letzten Jahren wurde es zunehmend schwieriger, das wirtschaftliche und demografische Wachstum mit ausreichenden Wohnungsbauleistungen zu beantworten. Die Konsequenz ist ein zunehmend angespannter Wohnungsmarkt mit steigenden Kosten für Mieter und Käufer.



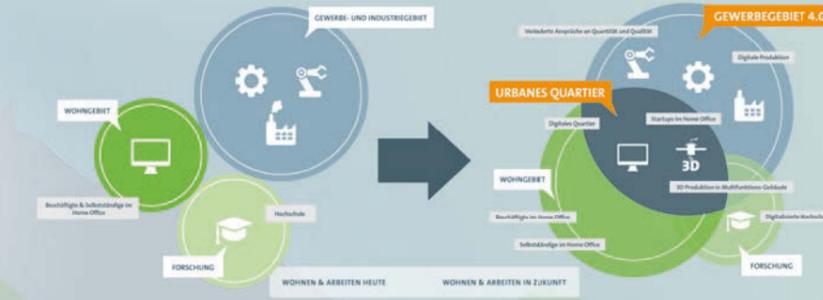
**AUSGLEICH**

Das Wachstum in der Region führt bereits heute zu einem Ungleichgewicht zwischen Flächenbedarf und Flächenreserven in den einzelnen Teilräumen. Diese werden in Zukunft zu einer weiteren Verknappung der Flächenverfügbarkeit innerhalb der shaREgion führen und Konkurrenzen und Konflikte um verfügbare und aktivierbare Flächen verschärfen. Diese sind frühzeitig zu identifizieren und lösungsorientiert zu bearbeiten. Nicht zuletzt bedarf es eines innovativen Ausgleichsmanagements und einer kooperativen Aktivierung von Flächenpotenzialen unter Erhalt und Entwicklung der naturräumlichen Qualitäten in der shaREgion.



**WIRTSCHAFT**

Aktuell ist in der Region – nicht zuletzt aufgrund des anhaltenden wirtschaftlichen Wachstums – eine akute Flächenknappheit für die Neuausweisung und Erweiterung bestehender Gewerbeflächen zu beobachten. Andererseits wandeln sich im Zuge der digitalen Evolution die Ansprüche und räumlichen Nutzungsmuster von Gewerbebetrieben unter dem Stichwort der „Industrie 4.0“. Neue Formen der Nutzungsmischungen in Quartieren ergeben sich dabei als regional bedeutsame Herausforderungen ebenso wie der Bedarf nach leistungsfähigen digitalen Infrastrukturen und modular anpassbaren Bau- und Nutzungsstrukturen.





## Ressourcen und Hürden

Bei der künftigen Gestaltung der shaREgion können die Akteure auf vielfältige Ressourcen zurückgreifen. Die endogenen Stärken der Region in Form von vorhandenem Vertrauenskapital, eine zukunftsweisende Wirtschaftsstruktur sowie ein dichtes Verkehrsnetz sind gute Voraussetzungen für die weiterhin positive Entwicklung der Region. Bestehende Hürden, wie Lücken im Mobilitätsangebot und das noch geringe Wissen über Aspekte der „Industrie 4.0“ gilt es zu erkennen und zu überwinden.

Die Zusammenarbeit in der shaREgion ist Teil der mittlerweile über 25-jährigen interkommunalen Zusammenarbeit im Regionalen Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak), der sich mit strukturpolitischen Themen der länderübergreifenden interkommunalen Zusammenarbeit in der Großstadtregion Bonn befasst.

Bereits heute existiert in der Region ein dichtes und leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Nah- und Fernverkehr, welches aber zunehmend an seine Leistungsgrenzen stößt („Verkehrsinfarkt“). Der weitere Ausbau des Verkehrsnetzes ist vielerorts jedoch nur auf Kosten konkurrierender Flächennutzungen und mit Behinderungen durch zahlreiche Baustellen möglich. Auch die Freiraumqualität ist zu beachten und steht oft in direkter Konkurrenz zur bedarfsgerechten Mobilitätssicherung.

Die Wirtschaftsstruktur in der shaREgion ist zudem geprägt von einem sehr hohen Anteil wissensintensiver Dienstleistungen. Neben multinationalen Unternehmen der Informations- und Kommunikationsbranche (IuK) gibt es zahlreiche Forschungs- und Wissenschaftsstandorte mit hohen Chancen zur Marken- und Imagebildung. Mit den tradierten planerischen Instrumenten können digital vernetzte Klein- und Kleinstbetriebe an heutigen Wohnstandorten jedoch weder adäquat identifiziert noch berücksichtigt werden. Durchgängige Stadt-Umland-Daten, Analysemethoden und Analysewerkzeuge für „Industrieflächen 4.0“ fehlen in der shaREgion bisher.

## shaREgion – Interkommunales Ausgleichsmanagement: Kurzfristige Maßnahmen

Die Bearbeitung aktueller und künftiger Herausforderungen in der shaREgion erfordert eine stetige Weiterentwicklung der bisherigen interkommunalen Zusammenarbeit. Unter dem Motto „Regionales Denken und Handeln für regional ablaufende Prozesse“ gilt es, die bereits bestehenden Ansätze der interkommunalen Kooperation zu verstetigen und getreu dem Handlungsprinzip des „Teilens und Tauschens“ zu einem stärker verbindlichen interkommunalen Ausgleichsmanagement weiterzuentwickeln. Dadurch wird ein qualitatives Wachstum innerhalb des Siedlungsraum-Bestandes durch den intelligenten interkommunalen Ausgleich der regionalen Lasten und Potenziale bei gleichzeitiger Bewahrung und Entwicklung der Lebensqualität gewährleistet. Geteilt und getauscht werden – kurzfristig – vor allem Daten, Wissen und Flächen und – mittelfristig – auch Finanzmittel.

Die kurzfristigen Maßnahmen sind:

- Regionalmonitoring (insbesondere Wohnbaupotenziale und Wohnbaulandmobilisierung)
- Regionaler Wissenspool „Industrie 4.0“
- Interkommunales Siedlungsentwicklungskonzept
- Regionale Mobilitätsstrategie / Strategieplan Mobilität

## 2 | RESSOURCEN & HÜRDEN



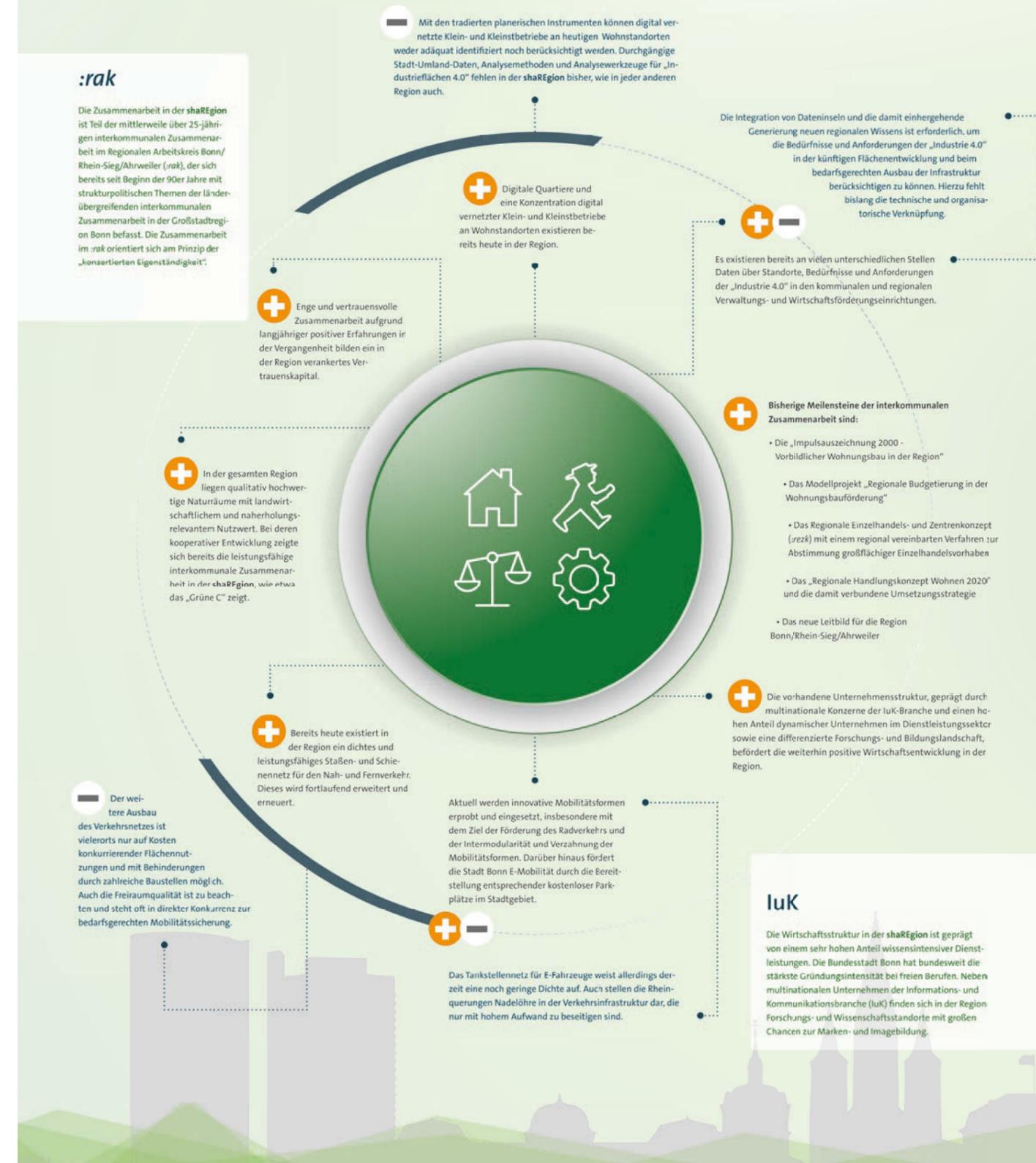
Ressourcen aktivieren, Hürden nehmen:

### Wegbereiter für das regionale Teilen und Tauschen

Bei der künftigen Gestaltung der shaREgion können die Akteure auf vielfältige, bereits vorhandene Ressourcen zurückgreifen. Die endogenen Stärken der Region in Form von vorhandenem Vertrauenskapital, eine zukunftsweisende

Wirtschaftsstruktur sowie ein dichtes Verkehrsnetz sind sehr gute Voraussetzungen für die weiterhin positive Entwicklung der Region. Bestehende Hürden wie Lücken und Engpässe im Mobilitätsangebot und das noch geringe Wissen

über Aspekte der „Industrie 4.0“ gilt es zu erkennen und zu überwinden, um weiterhin eine bedarfsgerechte Flächenentwicklung unter Aufrechterhaltung der Lebensqualität in der Region zu ermöglichen.





### shaREgion – Interkommunales Ausgleichsmanagement: Mittel- und langfristige Maßnahmen

Regionales Denken und die Formulierung gemeinsamer Ziele sind eine gute Grundlage für die instrumentelle Ausgestaltung des Prinzips des „Teilens und Tauschens“. In der Folge sind geeignete Strukturen und Instrumente erforderlich, um Ideen und Konzepte zu operationalisieren und zu implementieren. Um in diesem Sinne den folgerichtigen Schritt vom „think-tank“ zum „do-tank“ zu vollziehen, entwickelt die shaREgion eine Reihe neuer Strukturen und Instrumente. Den Ausgangspunkt hierfür bilden das in der Region vorhandene Potenzial sowie die gemeinsame regionale Orientierung bei der Analyse und Aufbereitung der auf der Region liegenden Herausforderungen. Zum 25. Jahrestag der „Verlobung“ im :rak ist es nun an der Zeit, dass sich die Region „traut“ und aus einer Absichtserklärung eine verbindliche(re) Beziehung wird. Das bedeutet zugleich, dass die konzertierte Eigenständigkeit der guten nachbarschaftlichen Zusammenarbeit für die Gewährleistung einer höheren Verbindlichkeit weiterentwickelt wird, bspw. im Rahmen von regional begründeten Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen und der Entwicklung (interkommunaler) digitaler Quartiere.

Die mittel- bis langfristigen Maßnahmen sind:

- Interkommunaler Lasten-Nutzen-Ausgleich
- Interkommunale Wohnflächenentwicklung
- Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung

### Ausblick: Über die shaREgion hinaus

Das Zukunftskonzept zeigt die auf der shaREgion liegenden Herausforderungen, erläutert die vorhandenen Potenziale und zeigt Wege und Instrumente für deren kooperative Bearbeitung auf. Darüber hinaus besteht der Bedarf, den räumlichen Fokus mittel- bis langfristig über die unmittelbare shaREgion hinaus auszuweiten. Damit geht zunächst der Wunsch nach einer gemeinsamen Stimme gegenüber der Regional- und Landesplanung einher. So können nicht zuletzt Synergien in der gegenseitigen und engen Abstimmung raumordnerisch relevanter Themen genutzt werden. Darüber hinaus gilt es, das Gebiet des gesamten :rak in den Blick zu nehmen. Sowohl die Herausforderungen als auch die Potenziale sind über die shaREgion hinaus darstellbar, womit neue Aufgaben für die Kooperation in den Vordergrund treten, die sich bspw. in der Landesgrenzen überschreitenden Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz zeigen.

Schließlich ist hinsichtlich einer integrierten Entwicklung der Lebensqualität in der Region die inhaltliche Aufweitung des Share-Gedankens in den Blick zu nehmen, welche sich im Wesentlichen auf die vorhandenen und zu sichernden Freiraumpotenziale bezieht.

Schließlich werden die im Rahmen der shaREgion bewährten Arbeitsstrukturen in der Region fortgeführt. Neben dem sektoralen Austausch zu Themen wie Verkehr und Mobilität, Wohnen oder Gewerbe, zählt dazu insbesondere die Lenkungsgruppe, die zu einem regionalpolitischen Beirat für Planungsausschussvorsitzende weiterentwickelt wird. Dieser bringt politische Setzungen in die inhaltliche interkommunale Diskussion ein, andererseits transportiert/spiegelt er den Erarbeitungsprozess und dessen (Zwischen-) Ergebnisse in die politischen Gremien und politische Beschlüsse. Das Fortführen der Arbeitsstrukturen gewährleistet somit insbesondere auch das Ineinandergreifen der hier definierten kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen.

Quelle: Stadtumlandverbund „BonnUmland – shaREgion“

## 3 | MASSNAHMEN

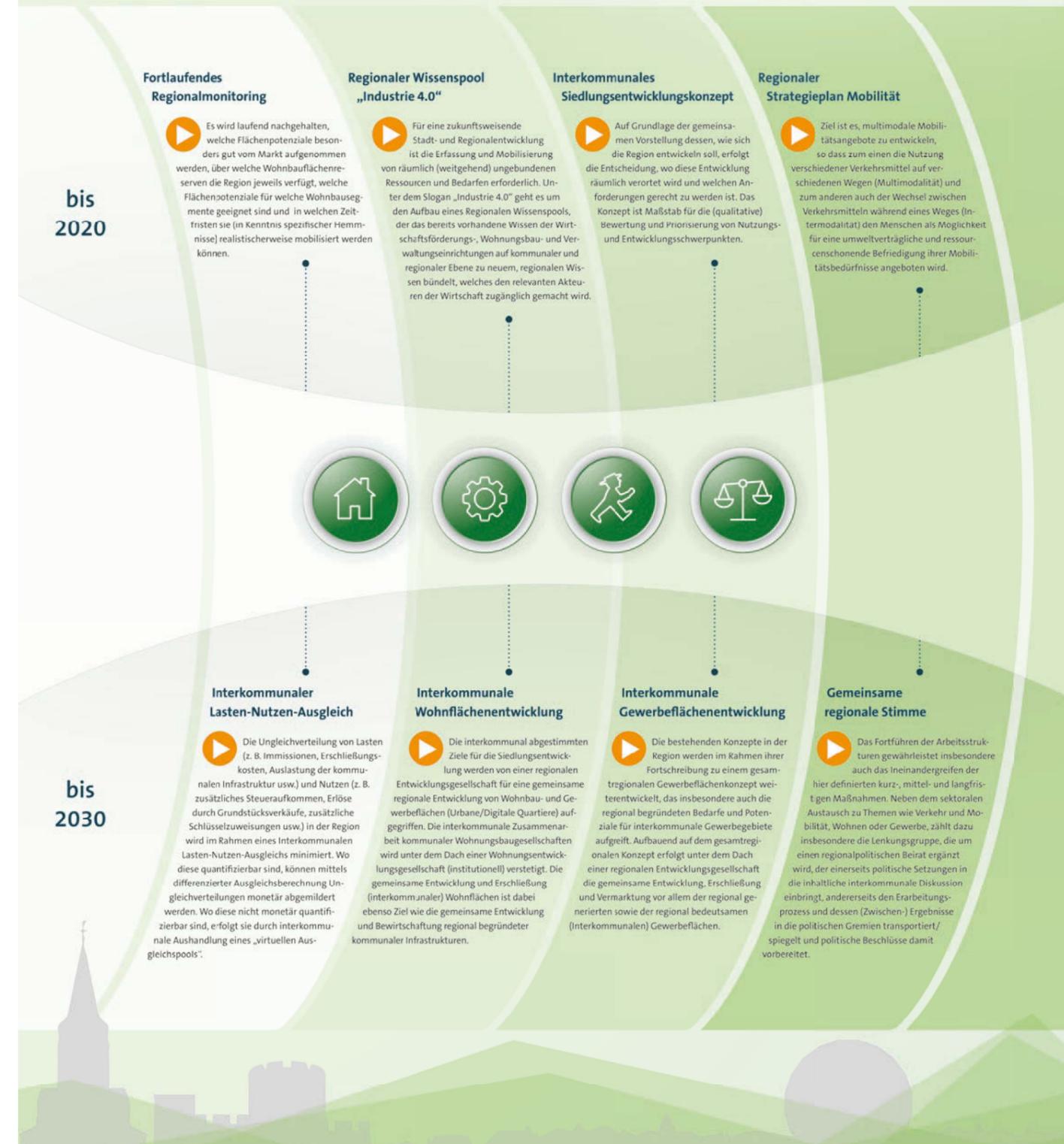


### shaREgion – Interkommunales Ausgleichsmanagement: Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen

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

Um in diesem Sinne den folgerichtigen Schritt vom „think-tank“ zum „do-tank“ zu vollziehen, entwickelt die shaREgion eine Reihe neuer Strukturen und Instrumente. Den Ausgangspunkt hierfür bilden das in der Region vorhandene Potenzial sowie die gemeinsame regionale Orientierung bei der Analyse und Aufbereitung der auf der Region liegenden Herausforderungen. Die Region Bonn verfügt über eine über 25jährige (interkommunale) Kooperationserfahrung in unterschiedlichen Themenfeldern und unterschiedlichen

räumlichen Konstellationen (z. B. :rak, Region Köln/Bonn e. V. und Metropolregion Rheinland e. V.). Zum 25. Jahrestag der „Verlobung“ ist es nun an der Zeit, dass sich die Region „traut“ und aus einer Absichtserklärung eine verbindliche(re) Beziehung wird. Das bedeutet zugleich, dass die konzertierte Eigenständigkeit für die Gewährleistung einer höheren Verbindlichkeit weiterentwickelt wird.





Würdigung durch das Auswahlgremium

Konzeptionelle Qualitäten:

Bei dem Zukunftskonzept des Stadtumlandverbundes rund um Bonn wird deutlich, wie wichtig die Frage nach Ausgleichsmechanismen ist.

In dem Zukunftskonzept werden die Themen Wohnen / Siedlungsentwicklung, Mobilität, Bevölkerungsentwicklung und Infrastruktur integriert betrachtet. Obwohl eine integrierte Verknüpfung der Schwerpunktthemen grundsätzlich vorgenommen wird, bleibt beim ‚Sharing‘ die Fokussierung auf der Siedlungsflächenentwicklung. Die Jury empfiehlt, das Thema des ‚Sharings‘ konsequent weiter zu durchdenken und auch bei den anderen Schwerpunktthemen, wie z. B. Mobilität und neuen Infrastrukturen, weiterzuverfolgen.

Aussagen zu urbanen Qualitäten in suburbanen Räumen sind teilweise gegeben. Es sind räumlich differenzierte Aussagen zu ergänzen.

Verfahrensqualitäten relativ zum Stand der Vorerfahrung bzw. -praxis:

Hinsichtlich politischer Legitimation hält der Verbund an herkömmlichen Strukturen fest, es sind keine neuen Aspekte und innovativen Gedanken zu erkennen, obwohl eine bestehende Geschäftsstelle weiterentwickelt werden soll. Das Konzept sollte weiterentwickelt werden und mit einem innovativen Prozess verbunden werden, um so eine Modellfunktion zu erreichen. Die Einbindung weiterer Akteure (Zivilgesellschaft, Institute, Hochschulen etc.) sollte weitergeführt werden.

Der Vorbildcharakter, den der Titel verspricht, ist in dem eingereichten Konzept noch nicht erkennbar.

Insgesamt wird das Zukunftskonzept als guter Ansatz der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bewertet, das eine weitere integrierte Ausarbeitung erfordert.

Empfehlungen der Jury an das Ministerium:

- Da die Region aufgrund der langjährigen Zusammenarbeit über eine gute organisatorische Ausgangsbasis verfügt, sollte im Dialog zwischen Region und Ministerium geprüft werden, welcher Unterstützungen und Förderungen es konkret bedarf.

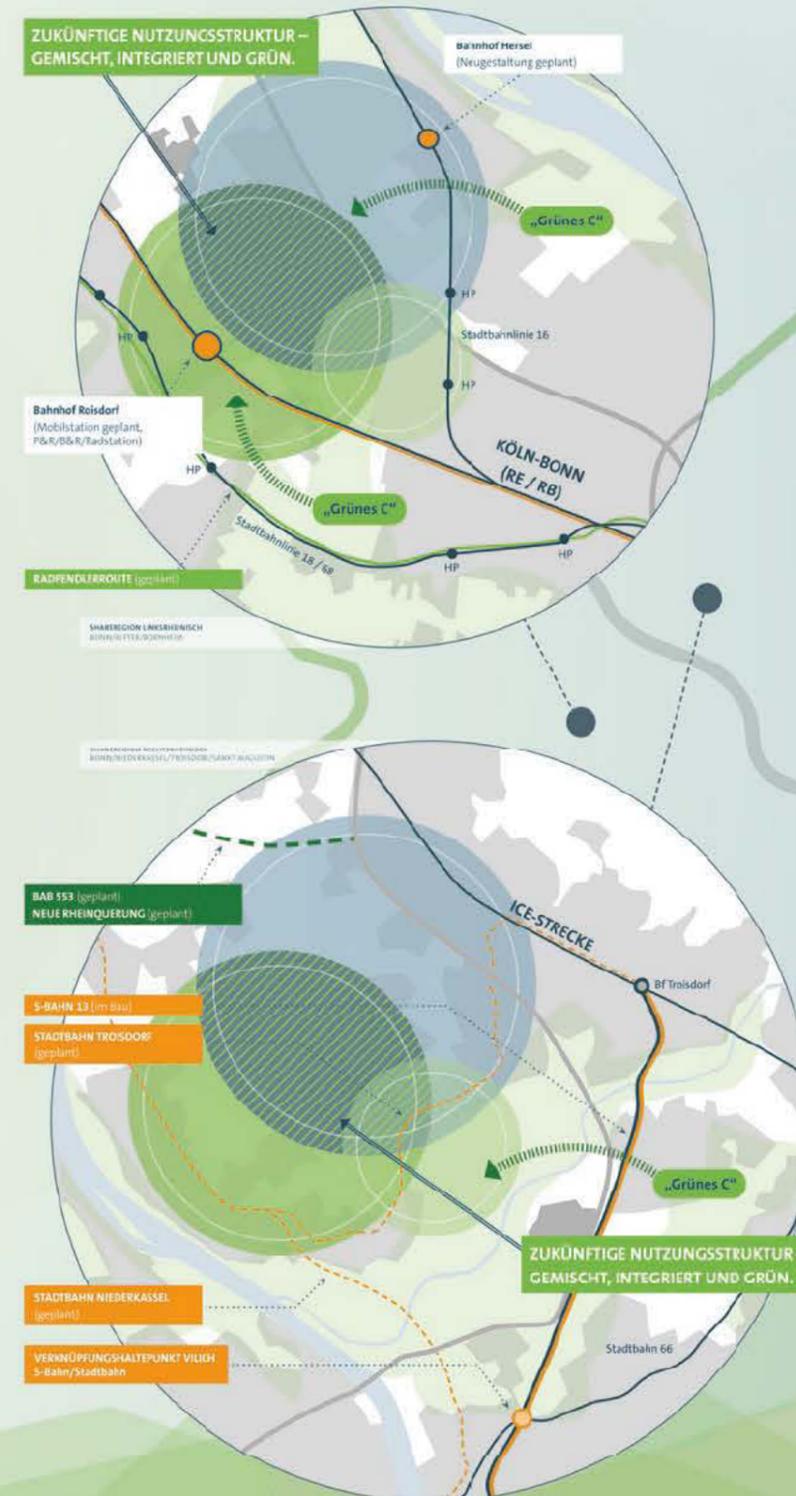
4 | VISIONEN

Maßnahmen realisieren, Zukunft gestalten:  
Teilen und Tauschen in einer starken shaREgion 2030

Über die angedachten Maßnahmen hinaus besteht der Bedarf, den räumlichen Fokus über die unmittelbare shaREgion hinaus auszuweiten. Damit geht zunächst der Wunsch nach einer gemeinsamen Stimme gegenüber der Regional- und Landesplanung einher. So können nicht zuletzt Synergien in der gegenseitigen und engen Abstimmung raumordnerisch relevanter Themen genutzt werden. Darüber hinaus

gilt es, das Gebiet des gesamten :rak zu betrachten. Sowohl die Herausforderungen als auch die Potenziale sind über die shaREgion hinaus darstellbar, womit neue Aufgaben für die Kooperation in den Vordergrund treten, die sich bspw. in der landesgrenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz zeigen. Schließlich ist hinsichtlich einer integrierten Entwicklung der Lebensqualität in der Region die

inhaltliche Aufweitung des Sharing-Gedankens in den Blick zu nehmen, welche im Wesentlichen die vorhandenen und zu sichernden Freiraumpotenziale betrifft. Prozessbegleitend erscheint es zielführend, einen regionalen politischen Beirat einzurichten.



Stimmen aus der Region im Jahr 2030

- Bürgermeister**  
„Der regionalpolitische Beirat hat gerade die Fortschreibung unseres interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzepts beschlossen. Es ist schon erstaunlich, mit welchem Selbstverständnis und welcher Verbindlichkeit die Zusammenarbeit mittlerweile funktioniert; die Einrichtung des regionalpolitischen Beirats war sicher ein wichtiger Schritt.“
- Planungsamtsleiter**  
„Wenn ich sehe, auf welche Datenbestände wir uns für unsere Planungen heute stützen können, frage ich mich, wie wir es damals mit den vielen parallelen und uneinheitlichen Monitorings überhaupt geschafft haben, uns interkommunal abzustimmen.“
- Bürgerin**  
„Damals standen wir in der Region ja kurz vor dem Verkehrsinfarkt; nicht zu vergleichen mit der Vernetzung zwischen Verkehrsmitteln, die wir heute haben. Die Radpendlerroute nutze ich mit meinem Pedelec fast täglich, und wenn es regnet, nutzen wir das firmeninterne Car-Sharing.“
- Geschäftsführer KMU**  
„Bei der Suche nach einem geeigneten Standort für unser aufstrebendes Unternehmen war uns immer wichtig, die Zukunft unserer Betriebsart im Blick zu haben. Das digitale Quartier ‚shaREgion.links/reinisch‘ war für uns perfekt, Kontakt zu anderen Start-Ups, HomeOffice und eine hohe Wohn- und Lebensqualität in unserem urbanen ‚LOVQ‘-Quartier zu gewährleisten.“
- Wirtschaftsförderung**  
„Ich denke, wir haben es in der Region geschafft, das Wachstum auf ein nachhaltiges Fundament zu setzen. Die regionale Gewerflächenentwicklung hat sicher dazu beigetragen, dass wir uns auf der EXPO REAL wieder blendend vermarkten können. Das interkommunale Gewerbegebiet ‚shaREgion.links/reinisch‘ ist noch heute beispielgebend.“
- Wohnungsbaugesellschaft**  
„Seit wir mit den anderen Wohnungsbaugesellschaften die energetische Gebäudesanierung gemeinsam organisieren, sparen wir Zeit und Geld und können unseren Kunden hochwertiger und wieder bezahlbaren Wohnraum anbieten; die geringe Fluktuation bestätigt uns auf unserem Weg zu noch mehr Synergien.“
- Freie Programmiererin**  
„Mein digitales Quartier bietet mir als Freiberuflerin perfekte Voraussetzungen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, gerade für Alleinerziehende wie mich. Die Region hat mich mit ihrem Konzept damals direkt angesprochen.“



Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
Jörg Lütken-Rostmann, Minister



# StadtUmland.NRW

Werkstatt Zukunft StadtUmland

Dortmund, Westfälischer Industrieklub  
08. Februar 2017

Werkstatt



Am 08. Februar fand in Dortmund die Werkstatt ‚Zukunft StadtUmland‘ statt. Diese Veranstaltung diente dazu, den bislang zurückgelegten Weg in einem Fachkreis von rund 60 Gästen kritisch zu reflektieren und einen erneuten Austausch der Stadtumlandverbände zu ermöglichen. Unter Beteiligung von Staatsminister a.D. Michael Groschek, Staatssekretär a.D. Michael von der Mühlen, Vertreterinnen und Vertretern der teilnehmenden Stadtumlandverbände sowie Vertretern der regionalen und überregionalen Fachpresse wurden in einem ersten Teil der Veranstaltung zentrale Absichten des Landes der Initiative StadtUmland.NRW herausgestellt und die zentralen Herausforderungen Wohnen und Siedlungsentwicklung, Mobilität und neue Infrastrukturen diskutiert. In diesem ersten Teil reflektierten Prof. Dr. Klaus Selle und Prof. Kunibert Wachten weiterhin die Phase der Einzelberatungstermine der Stadtumlandverbände, die zwischen Dezember 2016 und Januar 2017 durchgeführt wurden.

In einem zweiten Teil stand die Arbeit der Stadtumlandverbände im Vordergrund. An fünf gemischten Arbeitstischen – zu den Themen „Urbanes Wohnen“, „Integrierte Planung“, „Schlanke Organisationsstrukturen“, „Öffentlichkeitsbeteiligung“ und „Verstetigung“ – konnten sich die Verbände untereinander austauschen und voneinander lernen, um die Zukunftskonzepte für die Abgabe im April 2017 zu schärfen.

Aus den Diskussionen der Veranstaltung ging hervor, dass Interkommunale Kooperation eine zentrale Bedeutung in Hinblick auf die Bewältigung der drängenden Herausforderungen der Stadtentwicklung einnimmt. Darüber hinaus wurde deutlich, dass für eine langfristige regionale Zusammenarbeit die Etablierung neuer Kooperationsmodelle und Förderinstrumente notwendig wird. Vor diesem Hintergrund nehmen die Initiative StadtUmland.NRW und die teilnehmenden Stadtumlandverbände eine wesentliche Rolle ein. So wurde hervorgehoben, dass vor allem die Stadtumlandverbände durch die Erarbeitung integrierter Zukunftskonzepte selbst geeignete und inhaltliche Lösungen aufzeigen können.







**Abschlussveranstaltung**



Am 20. Juni 2017 fand unter Beteiligung des Staatssekretärs a.D. Michael von der Mühlen der Abschluss des Aufrufs „StadtUmland.NRW“ des Ministeriums statt. Im Zeughaus der Stadt Neuss – wo vor etwa einem Jahr auch der offizielle Auftakt zum Aufruf durchgeführt wurde – fanden sich etwa 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der verschiedenen Stadtumlandverbände zu einem „kleinen Finale“ zusammen.

Nach Begrüßungsworten des Staatssekretärs a.D. und der Prozessbegleiter Prof. Kunibert Wachten und Prof. Dr. Klaus Selle stellte Uli Hellweg als Vorsitzender des Preisgerichts die einzelnen Arbeiten und die Bewertung der Jury im Überblick vor. Dabei wurde deutlich, dass sich alle Zukunftskonzepte auf einem hohen inhaltlichen wie prozessualen Niveau bewegen und daher von der Jury die Empfehlung an das Land gerichtet wurde, mit allen acht Stadtumlandverbänden weiterzuarbeiten.

Im Anschluss erhielten die Verbände selber die Möglichkeit, in einer Ausstellung vor ihren Plänen zu berichten, welche Erfahrungen sie rückblickend mit der interkommunalen Kooperation und integrierten Planung gemacht haben und welche Schritte sie als nächsten angehen werden.

Die Resonanz war durchweg positiv: Es zeigte sich, dass erfahrene wie junge Verbundkonstellationen an Verlässlichkeit und Verbindlichkeit gewinnen konnten und gemeinsame Projekte über den Aufruf hinaus gemeinsam weiterverfolgt werden.





Der Projektauftrag „StadtUmland.NRW“ war eine Herausforderung: Viele Großstädte und ihre Umlandgemeinden ließen sich auf ein neuartiges Verfahren ein und entwickelten in sehr kurzer Frist partnerschaftlich und arbeitsteilig Konzepte für eine nachhaltige Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. Die einen konnten dabei auf frühere Erfahrungen mit interkommunalen Kooperationen aufbauen, andere fanden sich erst aus Anlass des „StadtUmland-Aufrufes“ zusammen und entwickelten so – neben den inhaltlichen Konzepten – auch Grundlagen für ihre zukünftige gemeinsame Arbeit. Ob »alter« oder »junger« Verbund – alle stellten sich einer sehr anspruchsvollen Aufgabe. Die Ergebnisse dieser Kraftanstrengung waren und sind sehr überzeugend, wie die Fachjury übereinstimmend feststellte. Sie stellen nicht nur eine gute Grundlage für nächste Schritte gemeinsamer Entwicklung in dem jeweiligen Verbund dar, sondern können auch als Anregung für andere Regionen dienen, sich in ähnlicher Weise auf den Weg der Kooperation zu machen.

Aber nicht nur das Fachgremium, das die Entwicklung der Arbeiten begleitete, sondern auch die Verbünde selbst, sahen in dem Projektauftrag „StadtUmland.NRW“ einen wichtigen Beitrag für ihre Weiterentwicklung. Immer wieder hieß es auf der Abschlussveranstaltung: »Ja, das war eine Herausforderung. Stellenweise auch eine Überforderung. Aber ohne die intensive Arbeit der letzten Monate

hätten wir diesen Stand nicht erreicht. Der Projektauftrag des Ministeriums war ein wichtiger Antrieb«. Und: »Wir haben viel voneinander gelernt«. Mit diesem Satz wird unterstrichen, wie wichtig es ist, überhaupt erst einmal über Gemeindegrenzen hinweg ins Gespräch zu kommen und dabei gemeinsame Konzepte und konkrete Projekte in den Blick zu nehmen. Zugleich wird damit aber auch auf ein besonderes Merkmal des mit dem „StadtUmland.NRW-Aufruf“ gewählten Verfahrens hingewiesen: Die Verbünde lernten auch viel voneinander. Der intensive Austausch, die Neugier darauf, wie andernorts Kooperationen entstehen und entwickelt werden, prägte alle gemeinsamen Termine – und wird wohl auch durch die Bilder in dieser Dokumentation unterstrichen. Insofern ist an dieser Stelle allen Aktiven in den Verbänden für ihr intensives Engagement zu danken. Der Dank gilt selbstverständlich auch den Mitgliedern des begleitenden Fachgremiums. Vor allem ist auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des zuständigen Ministeriums zu danken: Auch sie fanden sich zu fachübergreifender Arbeit zusammen, führten so Aspekte der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung zusammen und konnten so die Verbünde bei ihren Bemühungen fördern und fördern.



## Veranstalter

### Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV)

Jürgensplatz 1  
D-40219 Düsseldorf

**Ansprechpartner:** Klaus Austermann  
Referatsleiter V A 5 - Interkommunale Stadtentwicklung,  
Angelegenheiten der REGIONALEN NRW und kleinere  
Städte und Gemeinden im ländlichen Raum

Informationen zum Projektauftrag unter:  
[www.stadtumland-nrw.de](http://www.stadtumland-nrw.de)

## Prozessmanagement

### scheuven + wachten plus planungsgesellschaft mbh

Friedenstraße 18  
D-44139 Dortmund  
Telefon +49 231 18 99 87 15  
Telefax +49 231 18 99 87 29  
[www.scheuven-wachten.de](http://www.scheuven-wachten.de)

### netzwerkstadt. forschung. beratung. kommunikation GmbH

Prof. Dr.-Ing. Klaus Selle  
Auf dem Hilf 50  
D-58239 Schwerte-Ergste  
[www.netzwerk-stadt.eu](http://www.netzwerk-stadt.eu)

### Federmann und Kampczyk design gmbh

Viehhofstraße 119  
D-42117 Wuppertal  
[www.federmann-kampczyk.de](http://www.federmann-kampczyk.de)

## Bildnachweis

Jan Federmann 5–25, 92–104, Stadtumlandverbund „RegioNetzWerk“: 29–35, Stadtumlandverbund „Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)“: 37–43, Stadtumlandverbund „Zwischen Rehin und Wupper – zusammen wachsen“: 45–51, Stadtumlandverbund „Regiopolregion Paderborn“: 53–59, Stadtumlandverbund „Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS1“: 61–67, Stadtumlandverbund „Raumperspektive 2035 – Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn“: 69–75, Stadtumlandverbund „Stadtregion Münster“: 77–83, Stadtumlandverbund „BonnUmland – shaREgion“: 89–95

**Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und  
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen**

Jürgensplatz 1  
D-40219 Düsseldorf  
[www.mbwsv.nrw.de](http://www.mbwsv.nrw.de)  
[www.stadtumland-nrw.de](http://www.stadtumland-nrw.de)

