



# REGIONETZWERK 1

## Leben und Arbeiten an der Rheinschiene - nachhaltig mobil in der Region

### REGIONALE POTENZIALE

Stadtverbund aus einem Kreis und fünf Städten, die funktional miteinander verwoben sind, aber planerisch erstmals kooperieren // *Starker Arbeitsstandort und starke Bildungslandschaft* // Attraktives Kultur- und Freizeitangebot // *Nachhaltige Wohnbauflächenpotenziale in allen Partnerstädten* // Gute Ausstattung mit Infrastruktur // *Qualifizierungs- und Ergänzungspotenziale für bestehende Mobilitätsnetze* // Vielfältige Siedlungsbereiche und Freiraumangebote, etwa Landschaftsraum Niederrhein oder großflächige Waldgebiete.

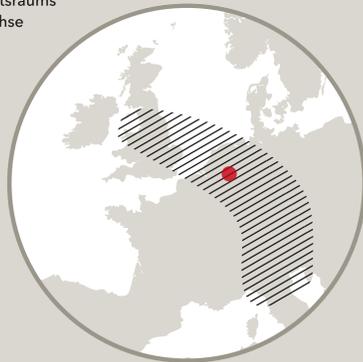
### AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

Unterschiedliche räumliche Ausgangssituationen, zwischen Industriestandort, Strukturwandel, Wachstumspol und ehemals schrumpfender Stadt // *Ausgeprägte Bevölkerungsdynamik durch Zuwächse und demografischen Wandel* // Erfordernis besonderer Kooperationsansätze aufgrund der Schnittstelle von drei großen Regionen // *Abwägen zwischen Wohnflächenentwicklung und Schutz von Freiräumen wegen begrenzter Flächenressourcen* // Verknüpfen der Flächenentwicklung mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten // *Schaffen gleichgewichtiger Gestaltungsräume und neuer Lagequalitäten bei der Flächenentwicklung, auch für die Politik, etwa zum Stichwort: Umverteilungskonzept „In und um Düsseldorf“*

### ALLEINSTELLUNGSMERKMALE

#### ZENTRALE LAGE IN EUROPA

Knotenpunkt des größten Wirtschaftsraums des Kontinents und der Transportachse zwischen den Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Genua



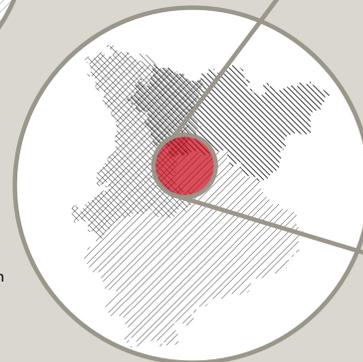
#### WELTWEIT

Standort der Wissenschaft und international aktiver Unternehmen, optimale Verkehrsanbindung per Flughafen, Wasser, Schiene und Autobahnnetz

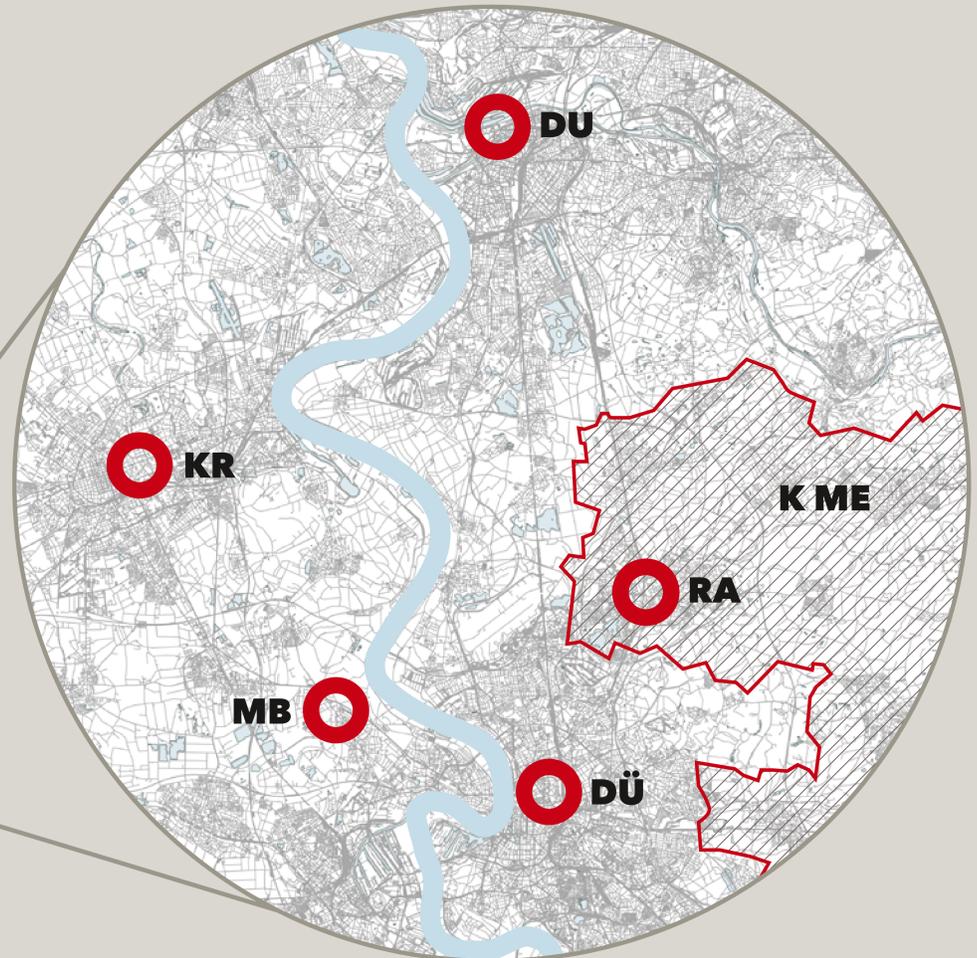


#### NEUER STADTUMLANDVERBUND

Schnittstelle der drei großen Regionen Niederrhein, Rheinland und Ruhrgebiet mit vielen Synergien



### PARTNER DES REGIONETZWERK



### PROFILE DER KOOPERATIONSPARTNER

#### KREFELD

Krefeld ist eine Stadt, deren Stadtmentalität durch ein progressives urbanes Grundklima geprägt ist, das sich aus Spaß am Anderssein, unabhängigem Denken und Experimentierfreude speist. Produktinnovation, modernes Design, zeitgenössische Architektur und experimentelle Kulturarbeit sind die profilgebenden Bestandteile der Stadtmarke Krefeld, die mit dem Stadtlogan „Stadt wie Samt und Seide“ die Herzen und Köpfe erreicht.

|                                      |                                   |               |   |                             |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------|---|-----------------------------|
|                                      |                                   |               |   |                             |
| Bevölkerung 2015                     | Fläche (km <sup>2</sup> )         | Einpendler    | Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (%) | Wohnbau-reserveflächen (ha) |
| <b>232.256</b>                       | <b>137,8</b>                      | <b>54.700</b> | <b>33</b>   | <b>119</b>                  |
| Bevölkerungsprognose 2015 - 2030 (%) | Siedlungs- und Verkehrsfläche (%) | Auspender     | Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (%)          | Baufertigstellungen 2015    |
| <b>-0,7</b>                          | <b>56</b>                         | <b>44.600</b> | <b>67</b>   | <b>281</b>                  |

#### DUISBURG

Als Scharnier der Metropolen Rheinland und Ruhrgebiet ist Duisburg – die Stadt an Rhein und Ruhr – exzellent vernetzt und international ausgerichtet. Es vereint Europas größten Binnenhafen und Logistikhub mit bedeutendster Stahlproduktion und einer starken Unternehmerschaft. Der Wohnstandort Duisburg bietet kulturelle Highlights sowie vielfältige Freizeitangebote, während die Universität Duisburg-Essen sowie weitere Hochschulen und kommunale Angebote für zukunftsorientierte Bildung sorgen.

|                                      |                                   |               |   |                             |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------|---|-----------------------------|
|                                      |                                   |               |   |                             |
| Bevölkerung 2015                     | Fläche (km <sup>2</sup> )         | Einpendler    | Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (%) | Wohnbau-reserveflächen (ha) |
| <b>491.231</b>                       | <b>232,8</b>                      | <b>99.900</b> | <b>23</b>   | <b>124</b>                  |
| Bevölkerungsprognose 2015 - 2030 (%) | Siedlungs- und Verkehrsfläche (%) | Auspender     | Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (%)          | Baufertigstellungen 2015    |
| <b>-3,3</b>                          | <b>63</b>                         | <b>90.900</b> | <b>77</b>   | <b>370</b>                  |

#### KREIS METTMANN

Der Kreis Mettmann versteht sich als grünes Zentrum und attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort inmitten der NRW-Zentren. Er bietet eine gut ausgebaute Infrastruktur mit kurzen Wegen und Urbanität gepaart mit ruhigem Leben in der Natur – viele zusammenhängende Naturflächen machen den Kreis zur „Grünen Lunge“ der Region. Eine Vielzahl von Unternehmen, von Bio-, Informations- und Kommunikationstechnologie bis zu Automobilzulieferern haben die Vorteile für sich erkannt.

|                                      |                                   |                |   |                             |
|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------|---|-----------------------------|
|                                      |                                   |                |   |                             |
| Bevölkerung 2015                     | Fläche (km <sup>2</sup> )         | Einpendler     | Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (%) | Wohnbau-reserveflächen (ha) |
| <b>483.279</b>                       | <b>407,2</b>                      | <b>148.000</b> | <b>37</b>   | <b>224</b>                  |
| Bevölkerungsprognose 2015 - 2030 (%) | Siedlungs- und Verkehrsfläche (%) | Auspender      | Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (%)          | Baufertigstellungen 2015    |
| <b>-2,4</b>                          | <b>40</b>                         | <b>155.000</b> | <b>63</b>   | <b>1.093</b>                |

#### MEERBUSCH

Meerbusch und seine grüne Niederrheinlandschaft bieten nicht nur Familien mit Kindern das richtige Umfeld mit hoher Wohnqualität. Die Stadt ist städtisch und dörflich zugleich, modern aber auch traditionell gewachsen, innovativ und bodenständig. Straße, Schiene und Flughafen verbinden sie mit der Region, Europa und der Welt. Dabei ist Meerbusch nicht nur Wohnort zwischen Großstädten: Namhafte Firmen haben sich angesiedelt und das Interesse an Gewerbegrundstücken ist groß.

|                                      |                                   |               |   |                             |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------|---|-----------------------------|
|                                      |                                   |               |   |                             |
| Bevölkerung 2015                     | Fläche (km <sup>2</sup> )         | Einpendler    | Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (%) | Wohnbau-reserveflächen (ha) |
| <b>54.892</b>                        | <b>64,4</b>                       | <b>12.000</b> | <b>49</b>   | <b>22</b>                   |
| Bevölkerungsprognose 2015 - 2030 (%) | Siedlungs- und Verkehrsfläche (%) | Auspender     | Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (%)          | Baufertigstellungen 2015    |
| <b>5,5</b>                           | <b>33</b>                         | <b>18.600</b> | <b>51</b>   | <b>94</b>                   |

#### RATINGEN

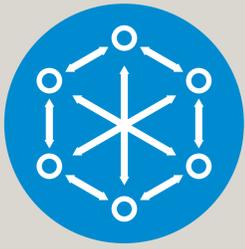
Die Stadt Ratingen ist die größte Stadt im Kreis Mettmann. Eingerahmt von den großen Städten an Rhein, Ruhr und Wupper bietet sie nicht nur hervorragende Verkehrsverbindungen sowie eine ausgeprägte Infrastruktur, sondern auch attraktive Kultur- und Freizeitangebote. Auch als leistungsstarkes Wirtschaftszentrum für eine breitgefächerte Palette von Industrien, Gewerbe, Handel und Dienstleistungsunternehmen weiß die Stadt zu überzeugen.

|                                      |                                   |               |   |                             |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------|---|-----------------------------|
|                                      |                                   |               |   |                             |
| Bevölkerung 2015                     | Fläche (km <sup>2</sup> )         | Einpendler    | Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (%) | Wohnbau-reserveflächen (ha) |
| <b>87.943</b>                        | <b>88,7</b>                       | <b>33.000</b> | <b>38</b>   | <b>11</b>                   |
| Bevölkerungsprognose 2015 - 2030 (%) | Siedlungs- und Verkehrsfläche (%) | Auspender     | Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (%)          | Baufertigstellungen 2015    |
| <b>3,5</b>                           | <b>37</b>                         | <b>27.000</b> | <b>62</b>   | <b>75</b>                   |

#### DÜSSELDORF

Die Lebensmetropole Düsseldorf liegt im Herzen der Wirtschaftsregion Rhein-Ruhr. Als moderne Stadt des 21. Jahrhunderts hat die Landeshauptstadt Nordrhein-Westfalens mit ihrer vielseitigen Wirtschaftsstruktur erhebliche Standortvorteile und gute Wachstumsaussichten, um ihre Rolle in der globalen Vernetzung der Märkte auszufüllen. Ausdruck für die anhaltend positive Entwicklung ist der sich in der Veränderung des Stadtbildes widerspiegelnde dynamische Wandel.

|                                      |                                   |                |   |                             |
|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------|---|-----------------------------|
|                                      |                                   |                |   |                             |
| Bevölkerung 2015                     | Fläche (km <sup>2</sup> )         | Einpendler     | Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (%) | Wohnbau-reserveflächen (ha) |
| <b>628.437</b>                       | <b>217,4</b>                      | <b>289.100</b> | <b>13</b>   | <b>111</b>                  |
| Bevölkerungsprognose 2015 - 2030 (%) | Siedlungs- und Verkehrsfläche (%) | Auspender      | Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (%)          | Baufertigstellungen 2015    |
| <b>5,5</b>                           | <b>61</b>                         | <b>92.700</b>  | <b>87</b>   | <b>947</b>                  |



# REGION NETZWERK 2

## Intelligenter Siedlungsbau trifft nachhaltige Mobilität

### LEITBILD DES ZUKUNFTSKONZEPTS

Der Stadtumlandverbund der Städte Düsseldorf, Duisburg, Krefeld, Meerbusch, Ratingen und des Kreises Mettmann zeichnet sich durch Kooperation und regionale Abstimmung aus. Sie bilden die Grundlage nachhaltiger Siedlungsentwicklung in der wachsenden Region. Denn die heutigen Herausforderungen können nur mit einem gemeinsam entwickelten Verständnis bewältigt werden.

Mit der seit Jahren nebeneinander wachsenden und schrumpfenden Bevölkerung, der sich strukturell wandelnden Wirtschaft und der damit verbundenen Diversifizierung sowie geringer werdenden Flächenreserven steigen die Ansprüche an den eng verflochtenen urbanen Raum. Der Stadtumlandverbund macht sich gemeinsam auf den Weg, um hierfür vorbildhafte und zukunftsfähige Lösungen zu entwickeln - stets unter Einbeziehung der Lokalpolitik und der Bürgerschaft.

Die fünf Städte und der Kreis sind unterschiedlich groß, unterschiedlich strukturiert und stehen vor unterschiedlichen städtebaulichen Herausforderungen. Dennoch entwickeln sie Flächen mit gemeinsamen städtebaulichen Qualitätskriterien und

verbinden dies mit innovativen Mobilitätsangeboten. Einerseits soll eine nachhaltige Wohnflächenentwicklung ein angemessenes und vielfältiges Angebot an Bauland in der Region sicherstellen, auch im Hinblick auf mögliche neue Arbeitsplätze. Andererseits sollen vernetzte Mobilitätsangebote zu einer umweltgerechten und gesunden Siedlungsentwicklung beitragen.

Es gilt, vorhandene Flächenpotenziale entlang existierender oder zu reaktivierender Schienenverbindungen optimal zu nutzen und sie durch eine Stärkung des Umweltverbundes noch weiter auszubauen. Die intelligente Vernetzung von verschiedenen Mobilitätsträgern und -angeboten sowohl auf regionaler als auch auf städtischer und Quartiersebene steigert letztendlich die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Attraktivität der neuen Wohnbauflächen.

So liefern die Kooperation und Abstimmung im Stadtumlandverbund einen Beitrag dazu, mit kommunalem Handeln die Lebenswelt der Menschen in der Region positiv zu gestalten.

### LEITPROJEKTE IN DER REGION

#### QUERSCHNITTSTHEMA

#### MULTIMODALE MOBILITÄT

Verbindung verschiedener nachhaltiger Verkehrsformen an einer Station für flexible, umweltfreundliche Mobilität vom Quartier zur Stadt in die Region



#### BEISPIEL LEITPROJEKT WOHNEN

#### WEDAUBISSINGHEIM L1

Siedlungsbau an der Sechsen-Seen-Platte in Duisburg-Wedau mit rund 3.000 Wohneinheiten auf alten Bahnflächen



#### BEISPIEL LEITPROJEKT MOBILITÄT

#### RATINGER WESTSTRECKE L6

Reaktivierung einer Güterstrecke für den Schienenverkehr als effektiver Verkehrsträger und Unterstützung für das Siedlungswachstum



### LEITPROJEKTE

**L1 WEDAUBISSINGHEIM DU**

**Geschätzte Wohneinheiten**  
**3000**

**Flächengröße (in ha)**  
**60**

**Weitere Nutzungen**  
Einzelhandel, Sportanlage, Kleingärten  
Auf weiteren 30 ha nördlich der geplanten Bebauung Erweiterung des Sportpark Duisburg, GE-Nutzung (universitätsaffine Nutzung)

**L2 LINTORF NORD RA**

**Geschätzte Wohneinheiten**  
**600**

**Flächengröße (in ha)**  
**9**

**Weitere Nutzungen**  
Gewerbe und Kindertagesstätte

**L3 NÖRDLICH KALKUMER SCHLOSSALLEE DÜ**

**Geschätzte Wohneinheiten**  
**1000**

**Flächengröße (in ha)**  
**24**

**Weitere Nutzungen**  
Öffentliche / soziale Einrichtungen, Einzelhandel, Grünzug und Spielplatz, ggf. Seniorenheim

**L4 KAMPERWEG MB**

**Geschätzte Wohneinheiten**  
**700**

**Flächengröße (in ha)**  
**35**

**Weitere Nutzungen**  
Öffentliche / soziale Infrastruktur, Vielfalt im Quartier = Wohnen und Arbeiten, Grünnetzungen

**L5 FISCHELN OST KR**

**Geschätzte Wohneinheiten**  
**600**

**Flächengröße (in ha)**  
**13**

**Weitere Nutzungen**  
Kindertagesstätte, Dienstleistungsangebote für Pendler und Bewohner

**INTEGRATION VON MULTIMODALER MOBILITÄT**

Ein attraktives, hausturnahes multimodales Angebot kann das Mobilitätsverhalten zu Gunsten umweltfreundlicher Verkehre positiv beeinflussen. In den Wohnungsbau räumlich integrierte Mobilstationen fassen dafür Angebote wie ÖPNV, (Leih-)Rad, Car-Sharing, Taxi und mehr zusammen. Durch diese physische - aber auch eine digitale - Vernetzung vereinfachen sie den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln und tragen zur günstigen, nachhaltigen Quartiersmobilität bei.

**MOBILITÄT IM QUARTIER**

Um den Verkehrsaufwand für Mobilität gering zu halten, hilft ein kompakt geplantes Quartier mit einer guten Nutzungsdurchmischung. Eine gute Nahverkehrs- und Radnetzanbindung wird ergänzt durch Car- und Bikesharing-Stellplätze, Bike&Ride mit modernen Abstellanlagen, attraktive Sharing-Konditionen, die Reduktion des PKW-Stellplatzschlüssels und Einführung eines Rad-Stellplatzschlüssels oder Angeboten zur Mobilitätsberatung. Es gilt, hierfür frühzeitig Konzepte mit entsprechenden Fachstellen sowie Investoren zu entwickeln.

**LEGENDE**

- Bahnlinie K-Bahn
- Straßenbahnlinie
- Stadtbahn
- Buslinie mit Liniennummer
- Buslinie evtl. Verlegung
- Buslinie vorläufige Planung
- gepl. Fahrradweg
- Bf Bahnhof
- Haltestelle Straßenbahn, Bus

**L6 RATINGER WESTSTRECKE / DU-RA-DÜ**

Der Kreis Mettmann und die Städte Düsseldorf, Duisburg und Ratingen arbeiten gemeinsam am Projekt „Ratinger Weststrecke“, einer Reaktivierung des SPNV auf der bisherigen Güterverkehrestrecke und Weiterführung auf der Strecke der heutigen S6. Bestehende regionale Verkehrsverflechtungen und Nachfrageströme spiegeln sich in einem prognostizierten Fahrgastpotenzial von täglich 16.000 Fahrten wider. Die Ratinger Weststrecke soll das Rückgrat des siedlungsstrukturellen Wachstums sein. Sie ist im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes NRW enthalten, wurde erneut zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 angemeldet und ist zudem im Nahverkehrsplan des VRR benannt.

**L7 RADSCHNELLWEG / DU-RA-DÜ**

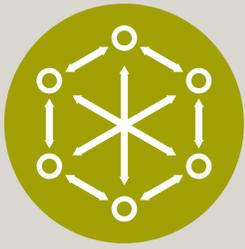
Der geplante Radschnellweg verbindet Düsseldorf, Ratingen und Duisburg. Er verläuft vom Düsseldorfer Stadtteil Kaiserswerth über Ratingen-Zentrum bzw. -Lintorf bis nach Duisburg, mit Anschluss an den Radschnellweg Ruhr. Zwischen Kaiserswerth und Ratingen folgt die Strecke der Kalkumer Schlossallee (L422) und zwischen Ratingen und Ratingen-Lintorf dem Blyth-Valley-Ring (L 239) sowie dem Gütergleis in Richtung Duisburg-Bissingheim. Ein Abzweig kann in Richtung Düsseldorf-Flughafen geführt werden, auch weitere Verknüpfungen mit den innerstädtischen Hauptverbindungen des Radverkehrs bieten sich vielerorts an.

**L8 U 76/70, K-BAHN / DÜ-MB-KR**

Die Linien U76 und U70 der Düsseldorfer Rheinbahn fahren zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof und Krefeld Rheinstraße. Sie sind die wichtigste Anbindung für Meerbusch an die Großstädte. Als Hauptlinie verkehrt die U76 werktags meist in einem 20-Minuten-Takt, während die Schnellverkehrslinie U70 den Berufsverkehr entlastet. Dieses ÖPNV-Angebot soll durch eine höhere Taktung verbessert werden, außerdem soll die Aufwertung der Haltepunkte die Attraktivität steigern. Dafür werden sie mit anderen Mobilitätsträgern verknüpft und erhalten eine moderne Infrastruktur. So entstehen wichtige Knotenpunkte - sowohl für die innerstädtische als auch für die regionale Mobilität.

**L9 RADSCHNELLWEG / KR-DU**

Der Radschnellweg RS 1 soll von Duisburg bis Hamm durchs Ruhrgebiet geführt werden. Desweiteren hat die Stadt Krefeld in 2013 eine Machbarkeitsstudie für die sogenannte „Krefelder Promenade“ erarbeitet. Sie bildet eine attraktive multifunktionale Ost-West-Achse entlang der Bahntrasse Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg für Radfahrer, Inliner und Fußgänger. Ihr vorläufiger Endpunkt ist der Bahnhof Krefeld-Uerdingen. Um die Krefelder Promenade und den RS 1 miteinander zu verbinden, fehlt ein Teilstück von rund 9,5 km über die Rheinaue Friemersheim am Logport in Duisburg-Rheinhausen vorbei.



# REGIONETZWERK 3

## Starke Kriterien für eine nachhaltige Entwicklung

### QUALITÄTSKRITERIEN: STÄDTEBAU

**Intelligent planen:** Qualitative Dichte, angepasst an die besondere Ortssituation // **Vielfalt erzeugen:** Nutzungsmischung berücksichtigen und „Stadt der kurzen Wege“ ermöglichen // **Zugänge schaffen:** Freiräume und Erholungsgebiete anbinden // **Wege verkürzen:** Arbeiten vor Ort und in der Region, etwa durch Verbindung zum interkommunalen Gewerbegebiet an der A 44, sowie Angebote auf den Entwicklungsflächen selbst oder in der Umgebung // **Vielfalt erhalten:** Wohnangebote für alle Bevölkerungsgruppen // **Qualität sichern:** Städtebauliche und architektonische Qualität sowie Verfahrensqualität durch entsprechende Verfahren, Wettbewerbe etc. unter intensiver bürgerschaftlicher und politischer Einbeziehung // **Aufenthaltsqualitäten bieten:** Treffpunkte und Nachbarschaften entwickeln // **Effizienz ermöglichen:** Nachhaltige Energieversorgung

### QUALITÄTSKRITERIEN: MOBILITÄT

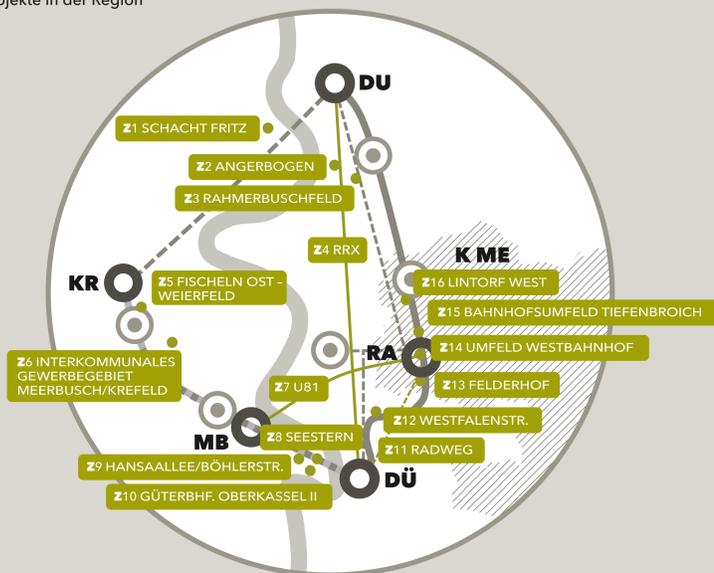
**Multimodal denken:** Neue Mobilitätsangebote wie Bike & Ride inkl. moderner Abstellanlagen, Sharing-Angebote, Vernetzung durch Mobilstationen // **Umweltverbund stärken:** Basierend auf attraktivem, leistungsfähigem ÖPNV sowie Förderung des Rad- und Fußverkehrs // **Mobilität managen:** Öffentlich und betrieblich // **Alternativen fördern:** E-Mobilität und Ladeinfrastruktur unterstützen // **Radverkehr beschleunigen:** Radschnellwege einrichten

### QUALITÄTSKRITERIEN: LAGE

Brachflächenentwicklung // Entwicklung integrierter Lagen // Entwicklung an Netzknoten // Siedlungsarrondierung // Qualifizierung im Bestand // Gute Erreichbarkeit durch SPNV/ÖPNV sichern, Lücken im Netz schließen

### ZUKUNFTSPROJEKTE

Für den Stadtumlandverbund bedeutende weitere Projekte in der Region



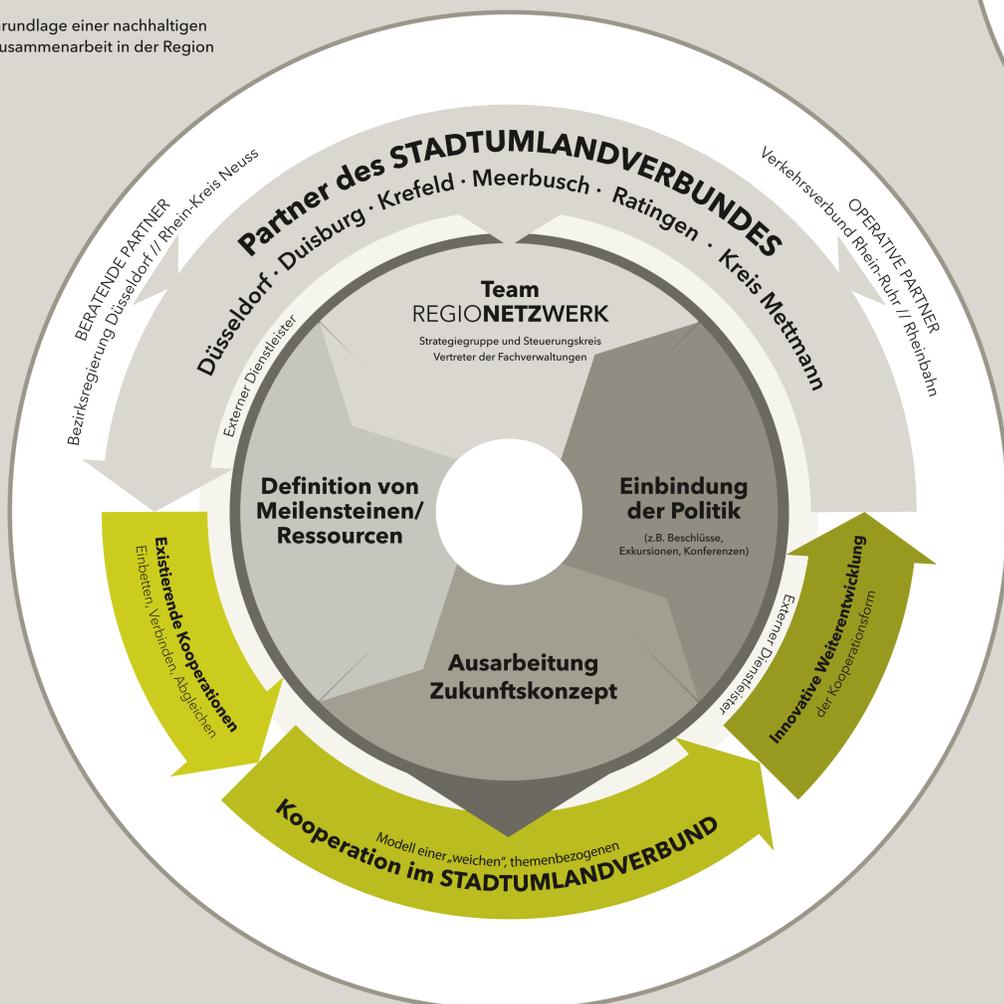
### ZWEITE PHASE

Erstellen einer gemeinsamen Zukunftsstrategie



### PROZESSORGANISATION

Grundlage einer nachhaltigen Zusammenarbeit in der Region



### KOSTEN- UND ZEITPLANUNG

Arbeitspakete der zweiten Phase

|   | 2016    |          |          | 2017   |         |      |       |
|---|---------|----------|----------|--------|---------|------|-------|
|   | Oktober | November | Dezember | Januar | Februar | März | April |
| 1. Vergabe  |         |          |          |        |         |      |       |
| 2. Analyse<br>10.000 - 20.000 €                             |         |          |          |        |         |      |       |
| 3. Dialog Workshops<br>40.000 - 60.000 €                    |         |          |          |        |         |      |       |
| 4. Zukunftskonzept Ausarbeitung<br>40.000 - 50.000 €        |         |          |          |        |         |      |       |
| 5. Stadtumlandverbund Organisation<br>20.000 - 30.000 €     |         |          |          |        |         |      |       |
| 6. Fördermittelakquise Leitprojekte<br>10.000 - 20.000 €    |         |          |          |        |         |      |       |
| Gesamtkostenschätzung<br>(überschlägig) 120.000 - 180.000 € |         |          |          |        |         |      |       |