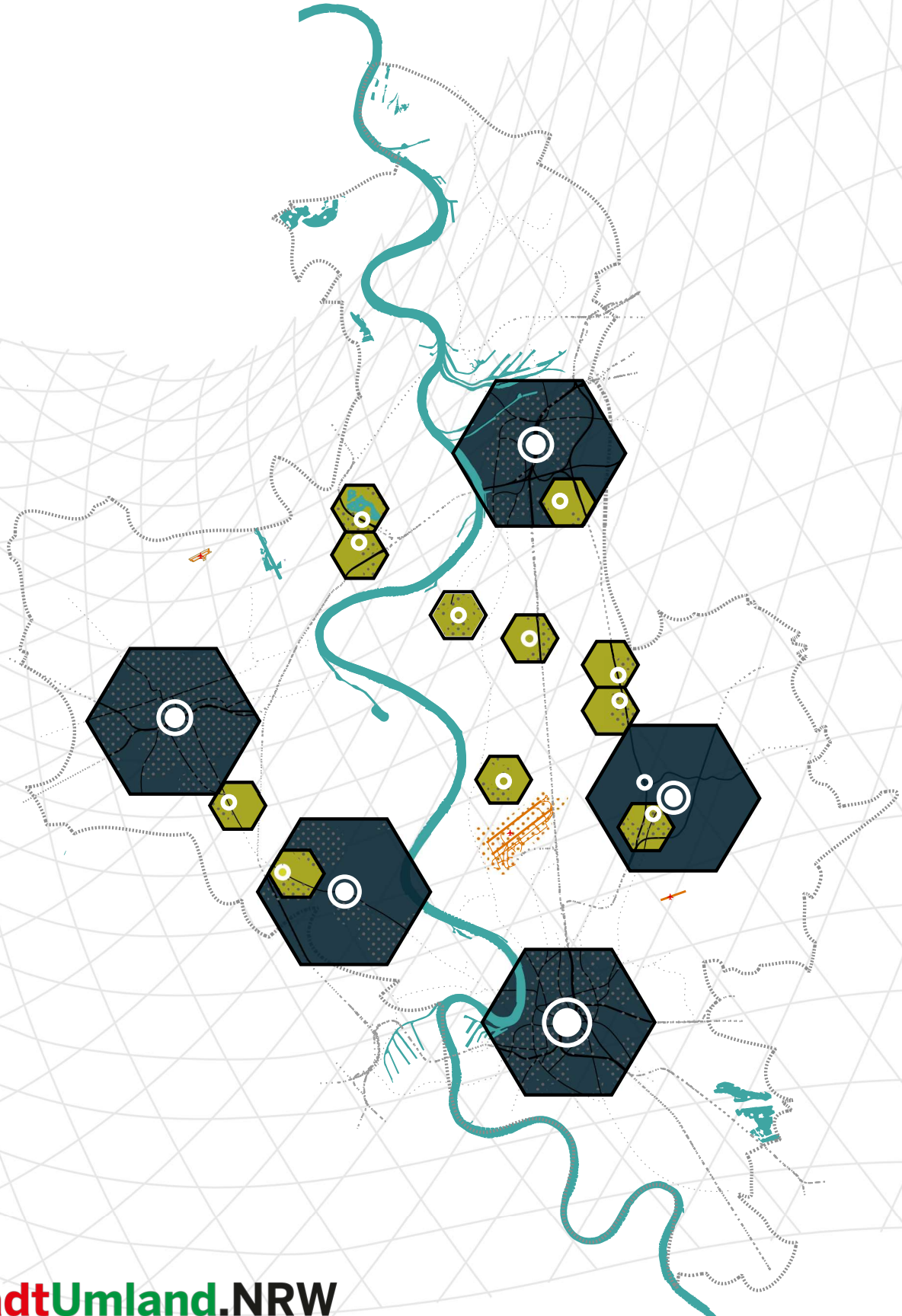
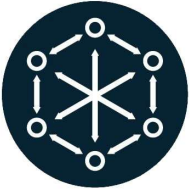


# REGION **NETZWERK**

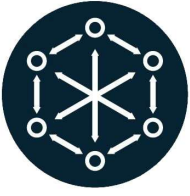
## Zukunftskonzept





## Inhaltsverzeichnis

<b>Kapitel 1: Die Region der Zukunft – Das RegioNetzWerk</b>	<b>3</b>
• Unser Ziel	3
• Wir in Europa	3
• Herausforderungen des RegioNetzWerks	3
• Anlass und Ziele in Kürze	4
<b>Kapitel 2: Kooperation neu gedacht – Das RegioNetzWerk in seinen Strukturen</b>	<b>5</b>
• Verankerung des RegioNetzWerks	5
• Organisationsstrukturen	5
• Das schrittweise Wachsen des RegioNetzWerks	7
• Fachliche Basis der Kooperation	8
<b>Kapitel 3: Was bedeutet integrierte Raumentwicklung für das RegioNetzWerk?</b>	<b>9</b>
<b>Kapitel 4: Ziele konkret gefasst – Die Qualitätskriterien</b>	<b>10</b>
• A Städtebauliche Dichte	10
• B Vernetzte Mobilität	10
• C Neue Wohnformen	11
• D Öffentlicher Raum – grün und multifunktional	12
• E Klimaverträglichkeit und Energieversorgung	12
• F Neue technische, soziale und Sharing-Infrastruktur	12
• G Starke Gemeinschaftsstrukturen	13
• H Gelebte Partizipation	13
• I Gefühlte Heimat	13
• Erreichen der Qualitätskriterien	13
<b>Kapitel 5: Das gemeinsame Werk</b>	<b>14</b>
• Die Projekte – Siedlung und Mobilität im Kontext	14
• Die neun Leitprojekte	14
• Zukunftsprojekte	18
<b>Kapitel 6: Ein besonderer Beitrag für die integrierte Raumentwicklung – Labore des Lernens</b>	<b>24</b>
• Labor 1: Das Klima-Quartier – klimagerecht, ökologisch angepasst, nachhaltig geplant	24
• Labor 2: Das grüne bewegte Quartier	24
• Labor 3: Das smarte digitale Quartier – Sharing leicht gemacht	25
• Labor 4: Qualitative grüne Dichte	25
• Labor 5: Quartier von unten, Bürger planen mit	25
• Labore der Zukunft: Verknüpfung der Laborergebnisse mit Bestandsquartieren	25
<b>Kapitel 7: Unser Ausblick – Die Perspektive Mensch</b>	<b>26</b>
• Zum Abschluss die Perspektive Mensch	26
• Aber Dichte im eigenen Quartier? Und das freiwillig ohne Auto?	26
<b>Impressum</b>	<b>27</b>



## KAPITEL 1: DIE REGION DER ZUKUNFT – DAS REGIONETZWERK

### Unser Ziel

Das RegioNetzWerk bildet mit sechs Gründungspartnern eine **neuartige, starke Kooperation im Herzen Europas**. Die Großstädte Duisburg, Düsseldorf und Krefeld, die angrenzenden Städte 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.

Die Partner verfolgen neue Ansätze der integrierten Raumentwicklung, die langfristig zu wirksamen Lösungen für die drängenden Herausforderungen führen. In enger Kooperation gestalten die Partner die Aufgaben der räumlichen Entwicklung. Das RegioNetzWerk aus starken und eigenständigen Partnern sieht die Partnerschaft als Basis für eine neue interkommunale Planungs-epoche.

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. Hinzu kommen gesellschaftliche Herausforderungen wie digitale Revolution, verändertes Mobilitätsverhalten und flexiblere Lebensstile. Die Antworten des RegioNetzWerks sind auf die spezifischen und aktuellen Herausforderungen und Potenziale der jeweiligen Kooperationspartner zugeschnitten.

Wichtigstes Kennzeichen der neuen Kooperation ist ein „geerdeter“, **pragmatischer Ansatz der verbindlichen Projektzusammenarbeit**. Konkrete Projekte werden zügiger, effizienter, innovativer und abgestimmter umgesetzt. Wichtige beratende, assoziierte Partner auf der operativen Ebene

sind die Bezirksregierung Düsseldorf, der Rhein-Kreis Neuss, die Rheinbahn, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie Wohnungsunternehmen. Die zweite Wettbewerbsphase wurde **wissenschaftlich begleitet** durch das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO sowie den Lehrstuhl und das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen. Beide Institute werden den Prozess weiter begleiten.

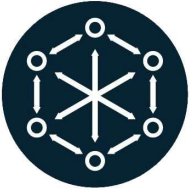
### Wir in Europa

Die Lage des RegioNetzWerks ist durch die Schnittstelle von Ruhrgebiet, Rheinland und Niederrhein gekennzeichnet. Hier treffen starke Wirtschaftskraft mit einem hohen Grad an **Internationalität, attraktive Wohnqualitäten, vielfältige Freizeitinfrastruktur, charakteristische Landschaften und hoch qualifizierte Bildungs- und Wissenschaftseinrichtungen auf tief verwurzelte Traditionen in Kultur, Architektur und Lebensweisen**. Die Region ist durch ein vielschichtiges Netz aus Mobilitätsstrukturen und Raumbeziehungen verbunden. Mit dem internationalen Flughafen Düsseldorf und dem größten Binnenhafen Europas in Duisburg ist das RegioNetzWerk wichtige Drehscheibe im europäischen Mobilitätsgeflecht, das sich durch Lebensqualität und Produktivität auszeichnet. Als Scharnier zwischen Ruhrgebiet, Niederrhein und Rheinland verbindet die Region auch mental unterschiedliche Charaktere des Landes. Im Leben der Menschen ist das RegioNetzWerk schon heute ein Raum ohne Stadtgrenzen.

### Herausforderungen des RegioNetzWerks

Erste große Herausforderung ist der **hohe Siedungsdruck**. Die Vorausberechnungen der Bezirksregierung Düsseldorf zeigen, dass die Anzahl der Haushalte im RegioNetzWerk bis 2030 steigen wird, in Düsseldorf sogar im zweistelligen





gen Prozentbereich. Das bedingt unter Berücksichtigung aller Möglichkeiten im Bestand einen Bedarf an Wohnungsneubau von **60.000 WE bis 2030** im RegioNetzWerk für ca. 100.000 Menschen. Demgegenüber steht ein **großes Defizit an Entwicklungspotenzialen**. Vor allem die kurzfristig aktivierbaren Bauflächen fehlen. Hier liegt die große Chance, innerhalb des RegioNetzWerks eine bessere Verteilung der Bedarfe zu erreichen.

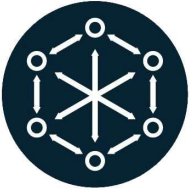
Zweite große Herausforderung ist die **Reduzierung der immensen Verkehrsbelastung – 600.000 Pendler täglich** – mit negativen Auswirkungen wie Flächeninanspruchnahme, Kosten für Straßenausbau, Lärm, Feinstaub und Stress. Siedlungsentwicklungen müssen daher an eine Verbesserung der Mobilitätsinfrastruktur gekoppelt sein, die eine Verlagerung des Modal Splits in Richtung des Umweltverbunds erleichtern. Nur wenn der Nahverkehr ausgeweitet wird und die Etablierung von Radschnellwegen gelingt, ist weitere Siedlungsentwicklung zu verantworten. Neue schienengebundene Infrastrukturen und weitere Haltepunkte mit einer Siedlungsentwicklung an der Strecke unterstützen die Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund. Diese Kernaufgaben werden durch vielfältige Herausforderungen und Chancen der digitalen Entwicklung sowie neue Infrastrukturen im Mobilitätssektor ergänzt.

Aufgrund der gleichen Aufgaben und der bestehenden räumlichen Abhängigkeiten müssen im RegioNetzWerk für die Fragen des Siedlungsdrucks regionale Antworten gefunden und motorisierte Individualverkehre durch neue und bessere Mobilitätsangebote reduziert werden. Als Synergieeffekt werden Klimaschutzziele, die Verminderung von Umweltbelastungen sowie die Wahrung der Wachstumschancen und der wirtschaftlichen Produktivität in ein Gleichgewicht gesetzt. Leben und Mobilität in der Region sollen durch neue Strukturen und Angebote einfach, schnell, bequem und dauerhaft attraktiv sein.

#### **Anlass und Ziele in Kürze**

- Kommunale Herausforderungen durch eine regionale Strategie bewältigen
- Siedlungsentwicklung und Mobilität in Einklang bringen
- Sektorale Projekte integriert bearbeiten
- Kommunale Projekte an regionalen Qualitätskriterien orientieren
- Konkrete, umsetzungsreife Projekte zügig umsetzen
- Nachhaltigkeit leben
- Zukunftsthemen gemeinsam bearbeiten
- Gemeinsam mutiger sein!





## KAPITEL 2: KOOPERATION NEU GEDACHT – DAS REGIONETZWERK IN SEINEN STRUKTUREN

### Verankerung des RegioNetzWerks

Schon heute bestehen bilaterale Kooperationen in der Region. Mit dem RegioNetzWerk wird die Zusammenarbeit zu einer regionalen Struktur gefestigt und thematisch ausgeweitet. Durch die Arbeit im Wettbewerb StadtUmland.NRW ist eine **vertrauensvolle und konstruktive Verbindung** zwischen den Partnern gewachsen.

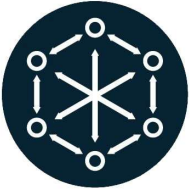
Alle **Stadt- und Verwaltungsspitzen stehen uneingeschränkt zu einer regionalen Kooperation**; diese wird politisch von parteiübergreifender Zustimmung getragen. Die Basis einer erfolgreichen regionalen Kooperation ist gelegt.

Das Besondere am RegioNetzWerk ist, dass konkrete Projekte mit regional bedeutsamem Bezug die Basis der Kooperation bilden.

### Organisationsstrukturen

Das organisatorische Fundament ist das **Team RegioNetzWerk**, in dem alle sechs Partner vertreten sind und wo die Steuerung und die Zusammenführung der Ergebnisse erfolgt. Das Team RegioNetzWerk ist auf der **Ebene der Amts- oder Abteilungsleitungen** angesiedelt. Die Federführung rotiert halbjährlich. Von hier wird die Berücksichtigung der regionalen Qualitätskriterien bis auf die Ebene der Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und Bauleitplanung verfolgt. Die Projekte werden reflektiert, die Einhaltung verabredeter regionaler Ziele und Qualitätskriterien kontrolliert, regionale Veranstaltungen inhaltlich vorbereitet und eine Diskussion um das Erreichen möglichst innovativer Ergebnisse geführt. Das Team RegioNetzWerk ist **regionales Strategie- und Lerngremium**.



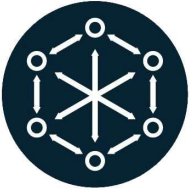


Auf der Arbeitsebene der Fachverwaltungen wird die Umsetzung der Projekte durch **ressortübergreifende** Projektgruppen mit interkommunalen Beteiligten und Externen gesteuert. Gemeinsam werden **Umsetzungsschritte aufeinander abgestimmt**. Diese Projektgruppen begleiten die Planung und Umsetzung des Projekts durchgehend. Alle relevanten Projektpartner werden in die ressortübergreifenden Projektgruppen einbezogen. Die Projekte, für die zur Umsetzung eine Institutionalisierung erforderlich ist, werden in **Regionalen Projektgesellschaften** gegründet.

Die Verbindlichkeit der regionalen Kooperation wird durch halbjährliche **Regionale Beigeordnetenkonferenzen** gesichert. Hier findet der **Ausgleich zwischen regionalen und kommunalen Interessen** statt und mündet in verlässliche Absprachen. Ebenso wird hier sichergestellt, dass die regional abgestimmten Strategien und Kriterien eingehalten werden. Nach der Wettbewerbsphase werden für die kommenden Jahre verbindliche Termine fixiert. Die Regionale Beigeordnetenkonferenz tagt abwechselnd bei den Partnern.

Ein wesentliches Element einer Umsetzbarkeit von regionalen Zielen ist die intensive **politische Verankerung**. Mit der Auftaktveranstaltung im Rahmen der zweiten Wettbewerbsphase hat eine erste **RegioKonferenz** stattgefunden. Die RegioKonferenzen sollen einmal im Jahr stattfinden und vor allem die Politik adressieren. Die Treffen können in Form von Ortsbegehungen, konkreten Projektvorstellungen und -diskussionen organisiert sein oder zu Grundsatzdiskussionen einladen. Die RegioKonferenz ist die lokalpolitische Ebene, auf der das regionale Bewusstsein geschaffen, etabliert und kommuniziert wird. Eine weitere politi-





sche Verankerung könnte durch **Regionalpolitische Sprecher** der jeweiligen Ratsfraktionen aus jeder Stadt und dem Kreis erreicht werden. Deren Aufgabe wäre die **Sicherstellung einer effektiven Kommunikation** zwischen den jeweiligen Verwaltungen und der Politik.

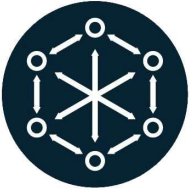
Um die praktische Arbeit der Regionalen Kooperation bewältigen zu können, soll von allen Partnern gemeinsam ein **Regionaler Netzwerker** installiert und finanziert werden. Diese Stelle übernimmt organisatorische, prozessbezogene und impulsgebende Aufgaben. Der Netzwerker ist der Regionalität verpflichtet und unterstützt das Team auf der Strategie- und Umsetzungsebene. Er vertritt Inhalte und Interessen des RegioNetzWerks bei anderen Kooperationen und sorgt für intensiven Austausch und umfangreiche Abstimmungen mit ihnen. Er lädt zu den Projektgruppen ein und kümmert sich um die Einbindung beratender und operationeller Partner, die wissenschaftliche Begleitung sowie ggf. um neue Partner oder Elemente des Netzwerks. Das Regionale Bewusstsein baut der Netzwerker durch neue Strategien weiter aus.

### **Das schrittweise Wachsen des RegioNetzWerks**

Das RegioNetzWerk versteht sich als **lebendiger Teil der neuen Metropolregion Rheinland**, der aktiv an der Entwicklung des übergeordneten Raums mitwirkt.

Das Netzwerk ist zum jetzigen Zeitpunkt eine weiche Kooperation, die sich nach folgendem Grundprinzip entwickeln soll: Organisationsform und Verbindlichkeit ändern sich in Abhängigkeit zu den gemeinsamen Zielen der Partner und den dazu notwendigen Erfordernissen („form follows function“).





Der Aufbau der Organisationsstruktur des RegioNetzWerks erfolgt in vier Phasen:

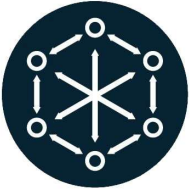
- In der **Wettbewerbsphase** hat sich das Netzwerk gegründet. Das Team RegioNetzWerk mit Vertretern aller Partner trifft sich regelmäßig. Eine erste Regio- und Beigeordnetenkonferenz hat stattgefunden.
- In der **Lernphase** des Netzwerks werden in den nächsten drei bis fünf Jahren die o. g. organisatorischen Ebenen weitergeführt und etabliert. Die Regionalpolitischen Sprecher ergänzen das Netz. Die Partner beschäftigen einen Netzwerker, bilden Projektgruppen bzw. Projektgesellschaften. In dieser Phase wird die Umsetzung der Projekte vorangetrieben, projektbezogene Verbindlichkeiten und Projektverträge geschlossen und ein Grundsatzbeschluss zur integrierten Siedlungsentwicklung in den Räten gefasst. So entsteht sukzessive ein Netz an Verbindlichkeiten.
- In der **Verbindlichkeitsphase** ist die Arbeit des RegioNetzWerks gefestigt, Ergebnisse lassen sich bewerten. In dieser Phase soll beurteilt werden, ob der Grundstein für eine (Rechts-) Verbindlichkeit der Kooperation gelegt ist und z. B. die Gründung eines Zweckverbands/Vereins angestrebt wird.

- In der **Regionsphase** versteht sich das Netzwerk als gefestigte Kooperation und ist offen für weitere Partner. Auch werden weitere regionale Themen in die Arbeit einbezogen. Für die Fortschreibung des Regionalplans Düsseldorf ist das RegioNetzWerk mit seinen integrierten Plänen gut vorbereitet.

#### **Fachliche Basis der Kooperation**

Die Arbeit des RegioNetzWerks basiert auf verschiedenen Fachplanungen:

- Die Weiterentwicklung und Konkretisierung des Zukunftskonzepts könnte über einen **Regionalen Masterplan der integrierten Raumentwicklung** erfolgen. Er wäre Basis der Zusammenarbeit und der fest verankerten Evaluation. Hier würden die Prinzipien und Lernwerte der erlangten regionalen, integrierten Planungsstrategie festgeschrieben.
- Die Konkretisierung der einzelnen Themen könnte in **Regionalen Strategieplänen** erfolgen, die durch politischen Beschluss kommunale Verbindlichkeit in der Umsetzung erlangen: z. B. 1. Regionaler Strategieplan mobilitätsbezogenes Wohnen, 2. Regionaler Strategieplan siedlungsbezogene Mobilität.



## KAPITEL 3:

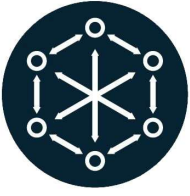
### WAS BEDEUTET INTEGRIERTE RAUMENTWICKLUNG FÜR DAS REGIONETZWERK?

In der ersten Phase des Wettbewerbs StadtUmland.NRW lautete ein Plakattitel des Wettbewerbsbeitrags: „Intelligenter Siedlungsbau trifft nachhaltige Mobilität“.

Mit der zweiten Phase des Wettbewerbs und durch die intensive Auseinandersetzung mit den Projekten wird für das RegioNetzWerk aus dem „Treffen“ ein „interaktives Verschmelzen“ der Aspekte Wohnen und Mobilsein. Mit dem Wettbewerbsbeitrag bestärken die Partner ihren Willen, integrierte Raumentwicklung und eine ressortübergreifende Planung zu verfolgen.

Um dies zu realisieren, startet in den Projekten eine neue Planungs- und Baukultur und eine Prozessqualität. Dies wird mit folgenden Aspekten belegt:

- **Gleichklang** – Stadt- und Verkehrsplanung verlaufen kongruent, um zeitnahe Mobilitätsentwicklung mit der Siedlungsentwicklung zu verknüpfen.
- **Vorbildfunktion** – Das RegioNetzWerk setzt in allen Projekten klare Vorgaben, um eine deutliche Verbesserung im Sinne der integrierten Raumentwicklung zu erreichen und eine Vorreiterrolle einzunehmen.
- **Ressortübergreifende Planung** – Zukunftsorientierte Planung ist für das RegioNetzWerk fachübergreifend. Ziele und Lösungen werden zwischen Disziplinen in den ressortübergreifenden Projektgruppen ausgehandelt.
- **PlanungsPhase 0** – Vor der Leistungsphase 1 HOAI liegt eine Phase, in der die Kernziele und spezifischen Qualitätskriterien pro Projekt festgelegt sowie die unterschiedlichen Fachplanungen und die übergreifende Planungsidee ressortübergreifend kommunal und regional abgestimmt werden.
- **Zielgruppenspezifische Partizipation** – Transparente und offene Beteiligung der kommunalen und regionalen Öffentlichkeit wird bei allen regionalen Projekten Basis der Planung, um eine hohe Identität mit den Projekten zu erreichen.
- **Projektgütesiegel** – Sofern ein Projekt sich durch besonders vorbildliches Umsetzen der Qualitätskriterien auszeichnet, erhält es ein regionales Projektgütesiegel.
- **PlanungsPhase 10** – Nach der Leistungsphase 9 HOAI folgt die Lernphase des RegioNetzWerks. Das Team RegioNetzWerk begleitet die Umsetzung in allen Phasen der Umsetzung. Ein Projekt endet erst mit einer abschließenden Evaluation.
- **Qualitätssichernde Verfahren als zentrales Planungsinstrument** – Es werden qualitätssichernde Verfahren, z. B. Wettbewerbe, durchgeführt, in denen Siedlungsentwicklung und Mobilität integriert geplant werden. Die Teams bestehen aus Stadtplanern, Architekten, Freiraum- und Verkehrsplanern.



## KAPITEL 4: ZIELE KONKRET GEFASST – DIE QUALITÄTSKRITERIEN

Das RegioNetzWerk stimmt konkrete Siedlungs- und Mobilitätsprojekte untereinander ab. Die folgenden Qualitätskriterien sind das Ergebnis eines intensiven Diskussionsprozesses über Lösungsansätze für die beschriebenen Herausforderungen in der Region. Sie bilden die Leitlinien für eine regional abgestimmte Entwicklungsrichtung und werden in allen Leitprojekten berücksichtigt und umgesetzt.



### A Städtebauliche Dichte

Städte müssen intelligent und nachhaltig mit dem verfügbaren Siedlungsraum umgehen, um gleichzeitig Außenbereich, Natur und Landschaft zu schützen. Zur Lösung des hohen Siedlungsdrucks und der Einhaltung von Nachhaltigkeitszielen ist eine Verdichtung unausweichlich. Damit **Dichtevorgaben von den späteren Nutzern und von den politischen Entscheidungsträgern mitgetragen werden, muss der Mehrwert der Verdichtung für alle Nutzer aufgezeigt und erfahrbar werden.** Das Ziel des RegioNetzWerks ist es, Dichte durch **hohe Qualität** attraktiv zu machen.

Aufgrund der unterschiedlichen Siedlungsstruktur der Projekte ist es jedoch nicht zielführend, einheitliche Dichtevorgaben für alle Quartiere vorzugeben. Vielmehr ist für jedes Quartier eine **standortabhängig möglichst hohe Dichte** zu erzielen.

Die hohe Qualität wird durch **qualitätsvolle, innovative und vielfältige Architektur**, Gestaltung und Zonierung erreicht, die die Dichte nicht in den Mittelpunkt setzt. **Individuelle Rückzugsräume** werden z. B. in Form eines **Grünen Wohnzimmers** ermöglicht. Zusammen mit einem hochwertig gestalteten und **vielfältig nutzbaren öffentlichen**

**Raum** kann unter Berücksichtigung der jeweiligen städtebaulichen Proportionen eine hohe stadträumliche Qualität erzielt werden.



### B Vernetzte Mobilität

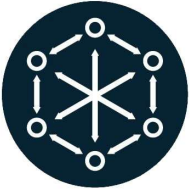
In allen Quartieren wird der Umweltverbund gestärkt. Übergeordnetes Ziel ist, den **öffentlichen Personennahverkehr sowie die Nahmobilität zu stärken und attraktiv** zu machen. Reisezeiten werden durch multimodale Angebote verkürzt, **intermodale Verknüpfungen optimieren** **Wegeketten**. Sharing-Angebote wie Elektro-Pkw, E-Bikes und Lastenräder ergänzen das Angebot im Quartier.

Die Strukturen der Nahmobilität und des ÖPNV zeichnen sich durch barrierefreie Erreichbarkeit, einen hohen Grad an Information (Informationssäulen/dynamische Fahrgastinformationen im Quartier zu Umsteigemöglichkeiten), kurze Wege zur nächsten Haltestelle, Angebote wie Quartiersbusse, attraktive Taktichte etc. aus.

Jedes Quartier erhält eine bzw. in Abhängigkeit zur Größe mehrere **Mobilstationen** mit hohen Aufenthaltsqualitäten und attraktiven Mobilitätsangeboten. Der „zugige“ Haltepunkt im Niemandsland an der P&R-Station wird zum attraktiven Kommunikations- und Verweilraum. An den Mobilstationen sind Fahrradstellplätze und per Smartphone kurzfristig buchbare Fahrradboxen vorhanden.

Die Chancen der digitalen Vernetzung werden genutzt, um die verschiedenen Verkehrssysteme ohne Bequemlichkeitsverlust einfach zugänglich zu machen. **Mobilitäts-Apps** informieren darüber, welches Carsharing-Auto oder private Kfz wann wohin fährt und wie viele Plätze noch frei





sind. In allen Quartieren gibt es gleiche Informationsstelen an Mobilstationen. Allzeit zugängliche Informations- und Buchungsmöglichkeiten erleichtern die Nutzung des ÖPNV und der Sharing-Angebote. Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit dem VRR.

**Fuß- und Radwege** spielen innerhalb des RegioNetzWerks eine übergeordnete Rolle. Sie werden frühzeitig geplant, sichern eine **gute Erreichbarkeit der Mobilstationen** und bilden das Grundgerüst der Siedlungsentwicklung. Sie sind in attraktive Grünstrukturen oder attraktive öffentliche Räume integriert, ohne Umwege zu produzieren.

Nach Möglichkeit sollen die neuen Quartiere an SPNV und regionale Radschnellverbindungen angeschlossen sein, die ein sicheres und zügiges Fahren, beispielsweise durch entsprechende Breiten und Bevorrechtigungen an Kreuzungen, erlauben.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum – insbesondere für Kinderspiel und Kommunikation der BewohnerInnen – und um den Nutzen der ÖPNV-Angebote zu stärken, steht die **Reduktion von Kfz-Stellplätzen** auf der Agenda – die Aufenthaltsqualität soll Vorrang vor dem Auto haben – ein schwieriges Thema, dem sich das RegioNetzWerk aktiv stellen will.

Darüber hinaus müssen Wege gefunden werden, um das bestehende Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hin zu einer Nutzung des **Umweltverbands** zu lenken und damit eine neue Mobilitätskultur in der Region zu etablieren. Instrumente könnten Informationen zu den **Sharing-Angeboten**, attraktive Neubürgerpakete mit Schnupperangeboten für den ÖPNV, Mietertickets sowie Informationen zu Gesundheit durch Integration von Bewegung in den Alltag sein.

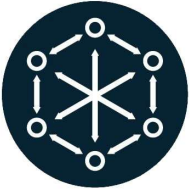
Zudem sollten Quartiere die Grundstrukturen für eine **innovative Quartierslogistik** bieten, z. B. Paketstationen an Mobilstationen integriert werden.



### C Neue Wohnformen

Um den gesellschaftlichen Änderungen gerecht zu werden, soll eine **Vielfalt an Wohnformen** in den neuen Wohnquartieren gesellschaftliche Strukturen spiegeln. Daher werden in den Siedlungsprojekten Wohnformen mit und ohne Auto, für Familien und Senioren, für Gemeinschaftsprojekte und individuelles Wohnen angeboten. Zudem soll ein breiteres Spektrum an **Miet- und Eigentumssegmenten, -formen und -preisen** realisiert werden, um allen Bevölkerungsgruppen den Zugang zu Wohnraum zu gewähren. Neue **anpassungs- und tragfähige Organisations- und Finanzierungsmodelle** ermöglichen die Anpassung an demografische Veränderungen. Um gleichzeitig die Ansprüche an Qualität, Kosteneffizienz und Finanzierbarkeit der Konzepte zu sichern, sollen schon in der Projektplanungsphase immobilienwirtschaftliche Experten die Umsetzbarkeit aus Sicht von Investoren und Wohnungsmarkt prüfen.

Ein wesentliches Merkmal ist, dass die neuen Quartiere sich in Form und Gestaltungssprache **an den angrenzenden Siedlungen und Quartieren orientieren** und sich trotz hoher Innovation in die Landschaft und bestehende Strukturen integrieren. Die neuen Strukturen, Wohnformen und die Architektur müssen Identität und Heimat für Alt und Neu generieren.



### D Öffentlicher Raum – grün und multifunktional

Bei den Projekten wird ein **für alle leicht zugänglicher und in seinen drei Dimensionen intensiv ausgenutzter** öffentlicher Raum in die Siedlungsentwicklung integriert. Flächen bedienen verschiedene Funktionen und Ansprüche, sind aufeinander bezogen, miteinander verbunden oder überlagert. Fußwege haben hohen Aufforderungscharakter, z. B. durch begleitende Spiel- und Bewegungsstationen sowie Parks mit integrierten Wegebeziehungen. Diese **mehrdimensionale Freiraumentwicklung** spart Flächen und Kosten gleichermaßen. Der öffentliche Grün- und Freiraum bietet in verschiedenen Zonen vielfältige Möglichkeiten der Kommunikation, Erholung, Ruhe und des vereinsunabhängigen Sports.

In derselben Weise wird durch abwechslungsreiche und vernetzte Grünstrukturen auch die **Biodiversität** gestärkt. Einzelne Flächen könnten für Gemeinschaftsgartenprojekte oder die essbare Stadt vorgehalten werden.



### E Klimaverträglichkeit und Energieversorgung

Im Einklang mit den Kriterien einer qualitativen Freiraumplanung werden die hohen Ansprüche der **Klimafolgenanpassungsstrategie** in den neuen Quartieren berücksichtigt. Erholungs- und Freizeitflächen übernehmen wichtige Aufgaben für Gesundheit, Klima und Ökologie, indem sie das **lokale Kleinklima verbessern** und der Entstehung von Hitzeinseln vorbeugen. Dach- und Fassadenbegrünung wird in besonderem Maße gefördert und gefordert. Es werden innovative und multifunktional nutzbare Formen im Umgang mit (Stark-) Regenwasser gesucht. Auch hier können die

Freiflächen durch Ausnutzung ihrer Retentionswirkung eine tragende Rolle übernehmen.

In den neuen Quartieren des RegioNetzWerks werden **über die Energieeinsparverordnung hinaus** folgende Bausteine als Beitrag für den Klimaschutz gesehen: Quartiersversorgung mit Wärme und Strom, z. B. in Form von gasbetriebenen kleineren Blockheizkraftwerken. Darüber hinaus könnte für eine **dezentrale Wärmeversorgung** der Quartiere ein Nahwärmenetz mit einem Blockheizkraftwerk, bei dem das Prinzip der hocheffizienten Kraft-Wärme-Kopplung zum Einsatz kommt, realisiert werden.

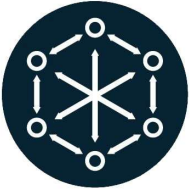
Das solarthermische Potenzial auf den Gebäude-dächern kann mit Hilfe von Solarthermieanlagen genutzt und in das Wärmekonzept eingebunden werden. Auch ist die zusätzliche Nutzung der Dachflächen mit Photovoltaikanlagen zu prüfen.



### F Neue technische, soziale und Sharing-Infrastruktur

Die neuen Quartiere zeichnen sich durch **innovative Formen im Umgang mit technischer Infrastruktur** aus. So werden z. B. Regenrückhaltebecken in die Freiraumplanung integriert und zu temporären Orten des Aufenthalts. Sowohl die Wohngebäude als auch die Gemeinschaftsräume sollen standardmäßig mit Breitband versorgt werden.

Soziale Infrastruktur wird in besonderem Maße in die Planung integriert: Kindergärten mit hohem Anteil an U3-Plätzen, Familienzentren mit Angeboten für Senioren, Grundschulen als innovative Bewegungsschulen, deren Schulhöfe sich zum Quartier öffnen. Der **Gedanke der Öffnung zum Quartier** wird auf alle sozialen Infrastrukturen ausgeweitet.



Die Quartiere bieten darüber hinaus eine **gebau- te Sharing-Infrastruktur**: Co-Workingplaces und Gemeinschaftsräume für Besucher, Feiern, Vereinsaktivitäten und Tagungen.



### **G Starke Gemeinschaftsstrukturen**

Aufgrund gesellschaftlicher Entwicklungen, dem Wunsch nach generationengerechten Wohnformen und der Anforderung an Dichte wird dem Thema Gemeinschaft ein hoher Stellenwert beigemessen. Öffentliche Räume und Grünstrukturen sollen in den Projekten des RegioNetzWerks für alle Nutzer einfach zugänglich sein sowie **Anreize zum Begegnen und Austauschen** geben. Die Begegnungszonen und Gemeinschaftsflächen werden sich nicht nur auf den unbebauten Raum beziehen, sondern sollen Merkmal neuer Wohnformen sein. Daher sollen **Gemeinschaftswohnprojekte** besonderen Raum finden.

Quartiere sollen offen sein für **Gemeinschaftsprojekte**, z. B. gemeinsames Gärtnern, regionale Einkaufsgemeinschaft, Patenschaften für Raum und Mensch, Besucherwohnungen, Gemeinschaftslageraum, Werkzeug-Sharing. Dem Sharing-Gedanken soll in den Projekten ein hoher Stellenwert eingeräumt werden.



### **H Gelebte Partizipation**

Partizipative Stadtentwicklungsprozesse sind heute Standard in der Planungs- und Baukultur. **Beteiligung und Transparenz von Anfang an** umschreiben die angestrebte Philosophie des RegioNetzWerks. Bei allen Projekten werden Bewohner der angrenzenden Bestandsquartiere und der zukünftigen Nutzer zusammengebracht, um für Bestand und Neubau das bestmögliche Ergebnis zu erzielen. Nur die Akzeptanz beider Gruppen bringt ein erfolgreiches Stadtquartier hervor.



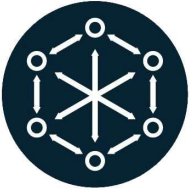
### **I Gefühlte Heimat**

Heimat und Identität wird in Neubaugebieten oft nur zögerlich von den Bewohnern empfunden. Durch die Qualitätskriterien, wie z. B. **besondere Formen der Architektur**, einem **ausgewogenen Verhältnis von möglicher Individualität und Gemeinschaft** und beste soziale Infrastrukturen, soll eine schnelle Identifizierung mit dem Quartier erleichtert werden. Eine überdurchschnittlich gute Betreuung und Bildung für Kinder sowie ideale und schnelle Mobilitätsangebote stärken den Wohlfühlfaktor in der neuen Umgebung. Damit wird bei allen Planungen die Perspektive Mensch berücksichtigt.

### **Erreichen der Qualitätskriterien**

Um die Qualitätskriterien umsetzen zu können, kann der Einsatz des Instrumentariums § 165 BauGB Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme in Betracht gezogen werden.





## KAPITEL 5: DAS GEMEINSAME WERK

### Die Projekte – Siedlung und Mobilität im Kontext

Das RegioNetzWerk verfolgt im Rahmen der integrierten Raumentwicklung die Umsetzung konkreter **Leitprojekte**, um Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung integriert zu planen. Diese tragen absehbar zu einer integrierten regionalen Raumentwicklung bei.

Die **neun Leitprojekte** sind politisch beschlossen bzw. gewollt und werden in den nächsten Jahren nach Maßgabe der Qualitätskriterien umgesetzt. Dabei stehen Siedlungsentwicklungsprojekte und Mobilitätsprojekte immer in enger Abhängigkeit zueinander.

Die Leitprojekte der schienenbezogenen Siedlungsentwicklung sind auf Grundlage des Flächenrankings „IN und UM Düsseldorf“ im Regionalplanungsprozess ausgewählt worden. Sie gehören zu den wenigen – regionalplanerisch gut geeigneten – größeren Entwicklungspotenzialen der Region. Die Leitprojekte sind in drei thematische Untergruppen unterteilt:

- Siedlungsentwicklung an der Schiene (L1 – 5)
- Schiene entlang der Siedlungsschwerpunkte (L6, L8)
- Regionale Nahmobilität (L7, L9)

Hinzu kommen **15 Zukunftsprojekte**, die für die Zielsetzungen des RegioNetzWerks absehbar von Bedeutung sind. Sie setzen sich ebenfalls aus Siedlungs- und Mobilitätsprojekten zusammen. Zukunftsprojekte sind heute überwiegend noch nicht politisch beschlossen bzw. planerisch gesichert, haben aber Potenzial, die Ziele der Regionalen Kooperation und der Herausforderungen in der regionalen Integrierten Raumentwicklung zu erreichen bzw. einen wichtigen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Als Zukunftsprojekte sind Projekte aufgenommen, die die regionale

Kooperation stärken und für die die eingetübte regionale Kooperation effizienzsteigernd ist.

### Leitprojekte

#### L1 Duisburg Wedau/Bissingheim

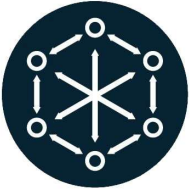
Zahlen: 90 ha, 60 ha Wohnen, 3.000 WE

Die Siedlungsentwicklung erschließt ein **neues Wohngebiet auf einer ehemaligen Bahnfläche** in unmittelbarer Nähe zu einem Haltepunkt der Ratinger Weststrecke mit den Funktionen Einzelhandel, Wohnen, Freiraum sowie Entwicklung eines gewerblichen Bereichs mit teilweiser Nutzung der bestehenden Gebäude. Zielgruppe sind Neubürger mit mittlerem und gehobenem Einkommen. Die Rahmenplanung als Grundlage für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan ist beschlossen. Durch die Entwicklung werden auch angrenzende Stadtquartiere mit Nahversorgung, zwei Kindergärten und einer Grundschule verbessert versorgt.

Die städtische Wohnungsbaugesellschaft wird Erschließungsinfrastruktur und Wohngebäude mit Sozialbindung errichten. Das Projekt ist aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstands besonders geeignet, Ansätze des Netzwerks frühzeitig zu „testen“ und ggf. aus den Erfahrungen zu lernen.

Das Leitprojekt Ratinger Weststrecke und die Siedlungsentwicklung Wedau/Bissingheim befruchten sich gegenseitig. Eine Wohnbauflächenabsprache zwischen den Städten Duisburg und Düsseldorf liefert die Begründung für die regionalplanerische Notwendigkeit der Entwicklung.

Der regionale Lernwert besteht in der engen Verknüpfung von Wohnsiedlungsentwicklung auf einer Brachfläche in Verbindung mit optimalen lokalen Freizeit- und Erholungsangeboten, Lage-



gunst in der Stadt und Region sowie Anbindung an die zukünftig wichtige regionale Rater Weststrecke. Neben einer neuen Buslinie werden bestehende Knotenpunkte ertüchtigt. Die Fläche soll an den Radschnellweg RS 1 angebunden werden. Im Quartier wird ein Netz aus Rad- und Fußwegen realisiert. An einer Mobilitätsstation sind CarSharing, E-Mobilität etc. verknüpft.

### L2 Ratingen Lintorf Nord

Zahlen: 23 ha (davon 11 ha Wohnen), 600 WE

Die **Siedlungsentwicklung liegt im Einzugsbereich der Rater Weststrecke**. Die Siedlungsfläche wird durch das bestehende Nahverkehrsnetz erschlossen. Der künftige S-Bahn-Halt Ratingen-Lintorf ist über einen kreuzungsarmen Radweg zu erreichen. Die Planung befindet sich in einem frühen Stadium, sodass die Qualitätskriterien der regionalen Kooperation angewendet werden können. Ebenso wird ein Direktanschluss an den Radschnellweg Dü-Ra-Du hergestellt.

Die angestrebte Zielgruppe bzw. Wohnform sind junge Familien, seniorengerechtes Wohnen und preisgünstiges Wohnen. Nicht störendes bzw. nicht wesentlich störendes Gewerbe soll integriert werden. Zur Vorbereitung der Planung soll ein qualitätssicherndes, partizipatives Verfahren durchgeführt werden.

Da die beiden Projekte Rater Weststrecke und Lintorf Nord in kausaler Abhängigkeit zueinander stehen, wird bei der Realisierung der beiden Projekte ein großer Vorteil für den gesamten Stadtteil Lintorf entstehen, der bisher nicht an das SPNV-Netz angeschlossen ist. Zudem werden soziale Infrastrukturen geschaffen, die auch den bestehenden Quartieren dienen werden.

### L3 Düsseldorf Nördlich Kalkumer Schlossallee

Zahlen: 27 ha

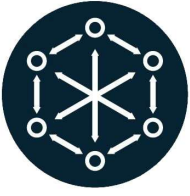
Aufgrund der hohen Nachfrage entsteht hier neuer Wohnraum mit für verschiedene angrenzende Quartiere wichtiger Infrastruktur (Gesamtschule, Grundschule, Kitas, Seniorenwohnanlage, Bezirkssportanlage, Einzelhandel). Mit der **Entwicklung wird der Siedlungsrand gestaltet**. Es entstehen Angebote für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. Für das Projekt wird aktuell ein qualitätssicherndes Verfahren (Wettbewerb) vorbereitet. Die Qualitätskriterien des RegioNetzWerks werden in das Werkstattverfahren aufgenommen.

Das neue Quartier liegt an der Stadtbahnlinie U 79, die die Düsseldorfer Innenstadt mit der Innenstadt von Duisburg verbindet. Das Projekt wird durch das Leitprojekt „Radschnellweg Duisburg-Ratingen-Düsseldorf“ (L7) an einen neuen Radschnellweg angeschlossen. Die multimodale Mobilität und Stärkung der Nahmobilität wird mit dem Wettbewerb geprüft.

### L4 Meerbusch „Kamper Weg“

Zahlen: 35 ha, 700 WE

Zielsetzung ist die **Entwicklung eines nachhaltigen Quartiers für Wohnen, Arbeiten, Erholung und Freizeit, Leben im Alter in Verbindung mit multimodaler Mobilität**. Geplant wird für eine gute Durchmischung des Quartiers mit verschiedenen Altersgruppen. Auch für die ortsansässige Bevölkerung ist eine vielfältige Verbesserung der Mobilität zu erreichen. Durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze könnte es gelingen, Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung wieder mehr zu verknüpfen und somit tägliche (Aus-) Pendlerströme zu reduzieren.



Zurzeit wird die Durchführung eines Kooperativen Wettbewerbsverfahrens mit Planungswerkstatt für 2017 vorbereitet. Im Anschluss folgen städtebauliche Vertiefungsentwürfe und Bauleitplanverfahren.

Das Projekt „Kamper Weg“ ist mit dem Projekt „Krefeld Planker Heide“ durch die K-Bahn (L8) und Düsseldorf mit dem Umstieg in die U 79 nach Duisburg verbunden. Auf der Fläche könnte eine Mobilstation mit ausreichender Zahl von Ladestationen für Elektromobilität, Car- und Bikesharing, Lastenrädern und öffentlichen Radabstellplätzen realisiert werden. Darüber hinaus sollen der Stellplatzschlüssel reduziert und unvermeidbare Stellplätze unter die Erde gebracht werden. Eine gute Anbindung an das geplante Radschnellwegenetz ist zu sichern.

### L5 Krefeld Planker Heide

Zahlen: 13 ha, 600 WE

In der Planker Heide, früher Fischeln-Ost, wird ein **Wohnangebot entlang der K-Bahn/Stadtbahnlinien U 70/U 76 geschaffen**. Um möglichst viele zukünftige Nutzer zu erreichen, wird ein hoher Anteil öffentlich geförderter Wohnraum realisiert. Für das Projekt wurde die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 807 – zwischen Kölner Straße und Eichhornstraße – am 3. November 2016 beschlossen.

Durch die neue Wohnbevölkerung werden bestehende Infrastrukturen in ihrem Bestand gesichert und neue geschaffen, z. B. eine Kindertagesstätte. Es sind Dienstleistungsangebote für Pendler und Bewohner geplant.

Die Vernetzung mit anderen Projekten liegt vor allem in der schienengebundenen Verbindung

zur City, zum Meerbuscher Projekt Kamper Weg und der Stadt Düsseldorf. Das Projekt Planker Heide optimiert die multimodalen Verkehrsmöglichkeiten zugunsten des Umweltverbunds. Der Fokus liegt auf dem öffentlichen Nahverkehr sowie Fahrrad und Fußgängern.

Das Projekt leistet einen wesentlichen Beitrag zur Deckung des regionalen Wohnungsdefizits. Allein in Krefeld müssen bis zum Jahr 2020 6.500 WE errichtet werden.

### L6 Ratinger Weststrecke

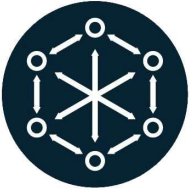
Der Kreis Mettmann und die Städte Düsseldorf, Duisburg und Ratingen arbeiten gemeinsam an einer **Reaktivierung des SPNV auf der Ratinger Weststrecke**. Die Planungen sehen eine Nutzung der bisherigen Güterverkehrsstrecke zwischen Duisburg und Düsseldorf über Ratingen-West vor.

Die Ratinger Weststrecke ist im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes NRW (Stufe 1) enthalten und wurde erneut Ende 2015 beim Land NRW zur Aufnahme in den künftigen ÖPNV-Bedarfsplan 2017 angemeldet. Darüber hinaus wird das Vorhaben im Nahverkehrsplan des VRR und den kommunalen NVP benannt.

Verkehrsprognosen zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke ermittelten ein Fahrgastpotenzial von täglich 16.000 Fahrten (Stand 2015). Ein attraktiver SPNV schafft hier eine umweltfreundliche Anbindung dieser Oberzentren an ihr Umland. Die Ratinger Weststrecke ist als leistungsfähiger Träger auch überregionaler Verkehrsverflechtungen eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Aktuelle siedlungsstrukturelle Entwicklungen in Düsseldorf, Duisburg und Ratingen geben den





Bestrebungen zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke eine neue Dynamik (Bahnflächenreaktivierung in Duisburg-Wedau/Bissingheim mit ca. 3.000 WE (vgl. Leitprojekt L1), integrierte Siedlungsentwicklung in und um Düsseldorf, nachhaltige Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung in Ratingen Lintorf Nord mit ca. 600 WE). Die Ratinger Weststrecke soll als leistungsfähiger Verkehrsträger des Umweltverbunds das Rückgrat dieser siedlungsstrukturellen Entwicklungen in einer der dynamischsten Regionen Europas sein.

Die Beteiligten haben den erklärten und politisch dokumentierten Willen zur Umsetzung dieses Projekts mit Unterzeichnung der Wedauer Erklärung im November 2016 bekräftigt. Die von einem breiten regionalen Konsens getragene Zusammenarbeit hat Vorbildcharakter in der Region.

### **L7 Radschnellweg Düsseldorf – Ratingen – Duisburg**

Das Projekt ist im Planungswettbewerb Radschnellwege in NRW erarbeitet worden. Ziel des Projekts ist die Verlagerung möglichst vieler Verkehre auf den Umweltverbund durch ein attraktives Angebot.

Der geplante **Radschnellweg verbindet Düsseldorf, Ratingen und Duisburg**. Er verläuft vom Düsseldorfer Stadtteil Kaiserswerth über Ratingen Zentrum, Ratingen-Lintorf bis nach Duisburg mit Anschluss an den Radschnellweg Ruhr. Ein Abzweig kann in Richtung Düsseldorf-Flughafen geführt werden; weitere Verknüpfungen mit den innerstädtischen Hauptverbindungen des Radverkehrs bieten sich vielerorts an.

Die Projektentwicklung erfolgt gemeinsam mit allen Städten, weitere Akteure sind Straßen.

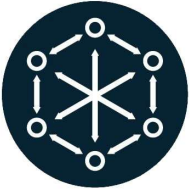
NRW und der ADFC. Im Rahmen der regionalen Kooperation wird eine Projektgruppe gegründet, um eine abgestimmte Planung zu erreichen. Mit dem Radschnellweg werden ca. 83.000 Einwohner in einer Entfernung von 2 km beidseits der Trasse angebunden.

### **L8 U 76/70: „K-Bahn“ Düsseldorf – Meerbusch – Krefeld**

Die Linien **U 70 und U 76 der Düsseldorfer Rheinbahn befahren die 23 km lange ehemalige Kleinbahnstrecke** zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof und Krefeld Rheinstraße und sind die wichtigste Anbindung für Meerbusch an die beiden Großstädte.

Die U 76 ist die Hauptlinie und verkehrt werktags meist im 20-Minuten-Takt, abends und am Wochenende halbstündlich. Die Schnellverkehrslinie U 70 dient der Entlastung des Berufsverkehrs und beschleunigt diesen durch Auslassen einiger Halte.

Bei einer Verbesserung des Angebots durch eine höhere Taktung, auch am Wochenende und in den Abendstunden, wird die Attraktivität des schienengebundenen ÖPNV für die zukünftigen Bewohner am Kamper Weg und für alle anderen Bewohner in den an die K-Bahnlinie angrenzenden Meerbuscher Stadtteilen Osterath und Buderich gesteigert. Zu einer Attraktivitätssteigerung trägt auch die Aufwertung der einzelnen Haltepunkte bei. Diese werden durch eine Verknüpfung mit anderen Mobilitätsträgern (z. B. Carsharing, Fahrrad) und entsprechend moderne und nachhaltige Infrastruktur (z. B. Mobilstationen mit Sharing-Systemen, Ausbau der E-Mobilität und des Radwegenetzes) zu wichtigen Knotenpunkten für die innerstädtische und die regionale Mobilität werden.



### **L9 Radschnellweg Duisburg – Krefeld – „Krefelder Promenade“**

Der Radschnellweg zwischen Krefeld und Duisburg ist eine wichtige **Ergänzung und Anbindung zum Radschnellweg Ruhr**.

Die sogenannte Krefelder Promenade wurde als multifunktionale Freizeitachse für Fußgänger, Radfahrer, Skater etc. weitgehend abseits des Kfz-Verkehrs entlang der das Stadtgebiet von West nach Ost querenden Bahntrasse Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg entwickelt. Sie erstreckt sich über 16,5 km von Forstwald bis Uerdingen. Die Promenade hält Verbindungen zwischen Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie Stadtteilen, Anbindungsmöglichkeiten an überregionale Freizeitverbindungen und die Verknüpfung der Krefelder Bahnhöfe bereit und bietet Freizeiterlebnis mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion.

Die Planungen sind eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung eines Radschnellwegenetzes in NRW. Bisher werden beide Projekte – Radschnellweg Ruhr und Krefelder Promenade – weitgehend getrennt voneinander geplant. Die Distanz zwischen den jeweiligen Start- bzw. Endpunkten beträgt dabei ca. 10 km. Die Projekte beinhalten ein großes Potenzial, den Anteil des Radverkehrs in der Alltags- und Freizeitmobilität deutlich zu vergrößern. Aufgrund der Pendlerbeziehungen und der hohen Anzahl der im Zwischenbereich vorhandenen Arbeitsplätze erscheint eine vernetzte Abstimmung und Verbindung der beiden Trassen angezeigt.

### **Zukunftsprojekte**

#### **Z1 Duisburg Schacht Fritz**

Für das ehemalige Gelände der Zeche Fritz hat der Rat der Stadt Duisburg einen Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans für ca. 500 WE

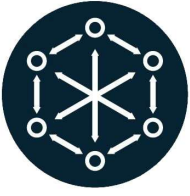
gefasst. Die Fläche ist aufgeteilt in 4,5 ha „Grün“ entlang des Grünzugs an der ehemaligen Bahntrasse und der Zeche sowie 9,5 ha Wohnen inkl. Erschließungsanlagen. Die Fläche liegt im unmittelbaren Einzugsbereich des Haltepunkts Rumeln.

#### **Z2 Duisburg Wohnen „Am alten Angerbach“**

Der Stadtteil Huckingen ist aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage, insbesondere die direkte Anbindung an die U 79, und seiner durch grüne Auenbereiche des Angerbach-Gewässersystems geprägten Landschaft ein bevorzugter Wohnstandort und Entwicklungsschwerpunkt im Duisburger Süden. Die bauliche Entwicklung des Planbereichs bildet den Abschluss der Gesamtentwicklung des Angerbogens mit 320 WE. Der Planbereich ist Bestandteil des beidseits der Düsseldorfer Landstraße gelegenen Entwicklungsgebiets „Angerbogen“. Grundlage der Entwicklung des Baugebiets mit Wohngebäuden, sozialen Einrichtungen und Grünverbindungen ist ein Rahmenplan der Verwaltung mit differenzierten Bautypologien, einem reich gegliederten stadträumlichen Gefüge und Integration ins Freiraumsystem des Stadtteils Huckingen.

#### **Z3 RheinOrt in Duisburg Hochfeld**

Mit RheinOrt entsteht auf 25 ha mit bis zu 3.600 WE ein attraktives Stadtquartier zum Wohnen und Arbeiten in hoher Qualität. Es ist der Zielpunkt für die Verbindung aus der Innenstadt Duisburg über den Stadtteil Hochfeld an den Rhein und schließt damit an den ersten abgeschlossenen Bauabschnitt der 32 ha großen Parkanlage des RheinPark an. Nach Aufgabe der industriellen Nutzung wird das Quartier in weiteren Schritten mit einer Mischung aus Wohnen, nicht störendem Gewerbe und Büronutzungen realisiert. Die direkte Lage am Rhein ist hervorragend, verkehrstechnisch ideal angebunden



durch die Bahn (Bahnhof Hochfeld-Süd), die Straßenbahn 903, über die Bocksbartrasse gut mit dem Fahrrad erschlossen und liegt an der geplanten Trasse des Radschnellwegs Ruhr. Die Haupterschließungsachsen ermöglichen eine direkte Verbindung aus dem Stadtteil Hochfeld durch das zukünftige Quartier „RheinOrt“ zum RheinPark und zum Rhein. Hochfeld erfährt durch dieses Projekt eine städtebauliche Aufwertung und direkten Zugang zum Rhein.

#### **Z4 Rhein-Ruhr-Express (RRX)**

Der RRX wird ab 2018 als neues, leistungsfähiges Angebot den Vorlaufbetrieb starten. Er verbindet im 15-Minuten-Takt die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet und besitzt überregionale Bedeutung. Die endgültige Fertigstellung des Zielnetzes wird für 2035 erwartet; ein Zeitraum, in dem die meisten Projekte des RegioNetzWerks realisiert sein werden. Durch den RRX sollen täglich ca. 30.000 Personenfahrten vom Auto auf die Bahn verlagert werden. Entscheidend für das Erreichen dieses Ziels sind konkurrenzfähige Tür-zu-Tür-Reisezeiten. Hier setzen die Projekte des RegioNetzWerks an. Sie profitieren einerseits vom RRX, indem sie das schnelle und hochattraktive Angebot für die Region nutzen, andererseits gewinnt der RRX durch die Projekte des RegioNetzWerks, da Siedlungsentwicklung und Mobilität integriert und regional gedacht werden. Verdichtete Quartiere an der Schiene ermöglichen durch Mobilstationen, optimierte Angebote, aufgewertete Haltepunkte des ÖPNV (Sharing-Angebote, B+R) und Radschnellwege als starke Zubringer zum SPNV Mobilität in der Region auch ohne eigenen Pkw. Mit der Ratinger Weststrecke und den für den SPNV erschlossenen Quartieren entsteht eine weitere leistungsfähige SPNV-Achse für die Region.

#### **Z5 Krefeld Fischeln Ost**

Die Siedlungsentwicklungsfläche liegt zwischen der K-Bahn und dem Fischelner Bruch. Das Gebiet umfasst auf vier Teilflächen eine Größe von insgesamt 16,8 ha. Im FNP ist Wohnbaufläche dargestellt.

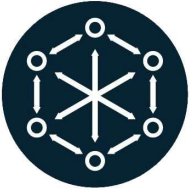
Erste planerische Ideen gehen dahin, die Quartiere zur Landschaft zu öffnen, um die Qualität der angrenzenden Bruchlandschaft erlebbar zu machen. Zwischen den Quartieren und der Landschaft sind parkartige Strukturen vorgesehen. Der Stadtrand ist damit nicht die Rückseite der Siedlungen. Die bestehenden Grünflächen, die Fischeln mit der Landschaft verbinden, werden vernetzt und insgesamt aufgewertet.

Jedes Quartier erhält einen eigenen zentralen Platz, der von raumbildender Bebauung eingefasst wird. Spielplätze, gemeinnützige Einrichtungen oder Mischnutzungen in den Erdgeschossen machen die Nutzungsmischung aus.

#### **Z6 Interkommunales Gewerbegebiet Meerbusch-Krefeld**

Das zukünftige interkommunale Gewerbegebiet liegt beidseits der A 44 mit einer Fläche von 51 ha in Krefeld und 70 ha in Meerbusch. Aufgrund seiner Größe und Lage sowie der sehr guten Verkehrsanbindung kann das Gewerbegebiet besondere Bedeutung für die Region erlangen. Trends in der Gewerbeentwicklung und in zukünftigen Arbeitswelten sollen bei der Entwicklung mitgedacht werden. Städtebauliche Qualität im Gebiet ist zu sichern und mit multimodalen Mobilitätskonzepten zu verknüpfen. Weitere Schritte: Abschluss eines landesplanerischen Vertrags, Gründung einer gemeinsamen Entwicklungsgesellschaft, stufenweise Entwicklung.





### **Z7 U 81 | Ratingen – Düsseldorf Flughafen – Meerbusch**

Der Flughafen Düsseldorf soll an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden. Dafür ist eine neue Stadtbahnlinie „U 81“ vorgesehen. Diese soll neben der Anknüpfung des Flughafens an das städtische Stadtbahnnetz durch die Fortsetzung im Westen über die Station Arena/Messe Nord hinaus und eine Rheinquerung Anschlüsse in Richtung Neuss, Meerbusch und Krefeld finden. Nach Osten ist eine Verlängerung zum bestehenden Fernbahnhof und nach Ratingen geplant.

### **Z8 Düsseldorf Seestern**

Das Plangebiet in Düsseldorf-Lörick ist ca. 12.000 qm groß. Vorgesehen ist die Entwicklung eines Wohnstandorts auf einem bisher gewerblich genutzten Grundstück mit insgesamt ca. 200 WE. Das Gebiet liegt im Übergangsbereich zwischen den großmaßstäblichen Baukörpern des Bürostandorts „Seestern“ und Wohnbebauung. Hier findet das Handlungskonzept Wohnen der Stadt Düsseldorf mit Elementen des geförderten und preisgedämpften Wohnungsbaus Anwendung. Das städtebauliche Konzept sieht drei Baukörper vor, die sich um einen zentralen, begrünten Innenhof gruppieren. Im Südosten des Plangebiets ist ein Hochpunkt mit 18 Geschossen vorgesehen.

### **Z9 Güterbahnhof Oberkassel II**

Das Plangebiet mit einer Größe von 6,8 ha umfasst die westliche Hälfte des stillgelegten Güterbahnhofs Oberkassel und die Flächen einer bis Anfang 2015 dort ansässigen Holzgroßhandlung. Auf der östlichen Hälfte des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes wurde bereits ab 2010 unter dem Namen „Belsenpark“ ein Wohngebiet mit großzügigem öffentlichen Park und Fußgängerzone realisiert. Das Plangebiet soll entsprechend

der Rahmenplanung „Güterbahnhof Oberkassel“ für eine Wohnnutzung und im westlichen Bereich für Büronutzungen entwickelt werden. Insgesamt sollen rund 650 WE und ca. 29.000 qm Büroflächen geschaffen werden.

### **Z10 Radschnellweg zwischen Ratingen und Düsseldorf**

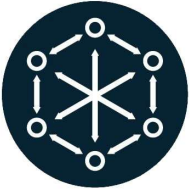
Aufgrund der starken Pendlerbeziehungen zwischen Ratingen und Düsseldorf, die größtenteils über Kfz-Fahrten abgewickelt werden, soll die bestehende Radverkehrsverbindung als Radschnellweg attraktiviert werden. Ziel ist die Vernetzung ab Ratingen-Lintorf bis Düsseldorf-Zentrum. Diese Verbindung würde eine Netzergänzung in Bezug auf den geplanten Radschnellweg zwischen Düsseldorf, Ratingen und Duisburg darstellen (L7).

### **Z11 Düsseldorf Westfalenstraße**

Im Südtteil von zwei insgesamt 6,7 ha großen ehemaligen Betriebsflächen entstehen derzeit auf Grundlage eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans ca. 150 WE, ein neuer Quartiersplatz, eine Kita und in Ergänzung des Stadtteilzentrums ein 5.000 qm großes Einkaufszentrum. Im Nordteil können weitere 400 – 500 neue WE geschaffen werden. Das neue Quartier liegt in der Nähe des S-Bahnhaltepunkts Düsseldorf-Rath, der an die Ratinger Weststrecke angebunden werden soll.

### **Z12 Ratingen Felderhof**

Die Wohnflächenentwicklung auf dem Gelände einer ehemaligen Spiegelglasfabrik umfasst ca. 260 WE in durchmischter Bebauung. Geplant ist ein Lärmschutzwall zur Bahnlinie. Ein Nahversorger sowie eine fußläufige Anbindung an den südwestlich gelegenen Erholungspark Volkardey mit Grünem See und Silbersee bestehen bereits. Ein großer Bereich dieses Wohnquartiers liegt im



1.000-m-Radius des Westbahnhofs. Durch den Straßenbahnhaltepunkt Felderhof (ca. 550 m entfernt) ist das Wohnquartier über die U 72 an Ratingen-Mitte und an Düsseldorf angeschlossen.

### **Z13 Ratingen Umfeld Westbahnhof**

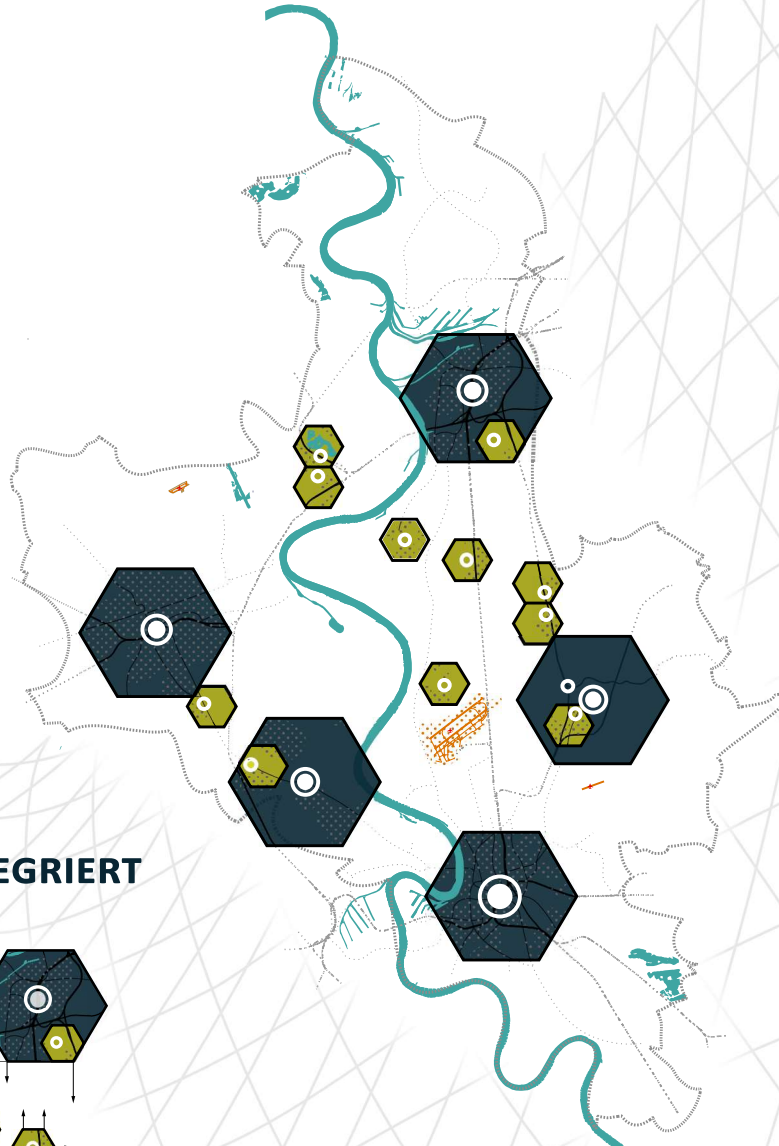
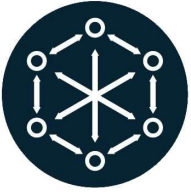
Neue Siedlungsflächen sollen durch eine Umwandlung von heutigen Gewerbeflächen in Wohnbauflächen mobilisiert werden. In einem moderativen Wettbewerb wurden dazu im Jahr 2002 perspektivisch Flächenpotenziale ermittelt. Ein Standortsuchverfahren soll neue Standorte für die zu verlagernden Gewerbebetriebe finden. Beim Umfeld des Westbahnhofs handelt es sich um einen attraktiven Freizeitstandort mit Freizeiteinrichtungen. Der geplante Bahnhof liegt südlich der Fußgängerbrücke als wichtiges Verbindungselement zwischen den Stadtteilen West und Mitte. Das Umfeld wird fußläufig durch die Ratinger Weststrecke erschlossen.

### **Z14 Ratingen Bahnhofsumfeld Tiefenbroich**

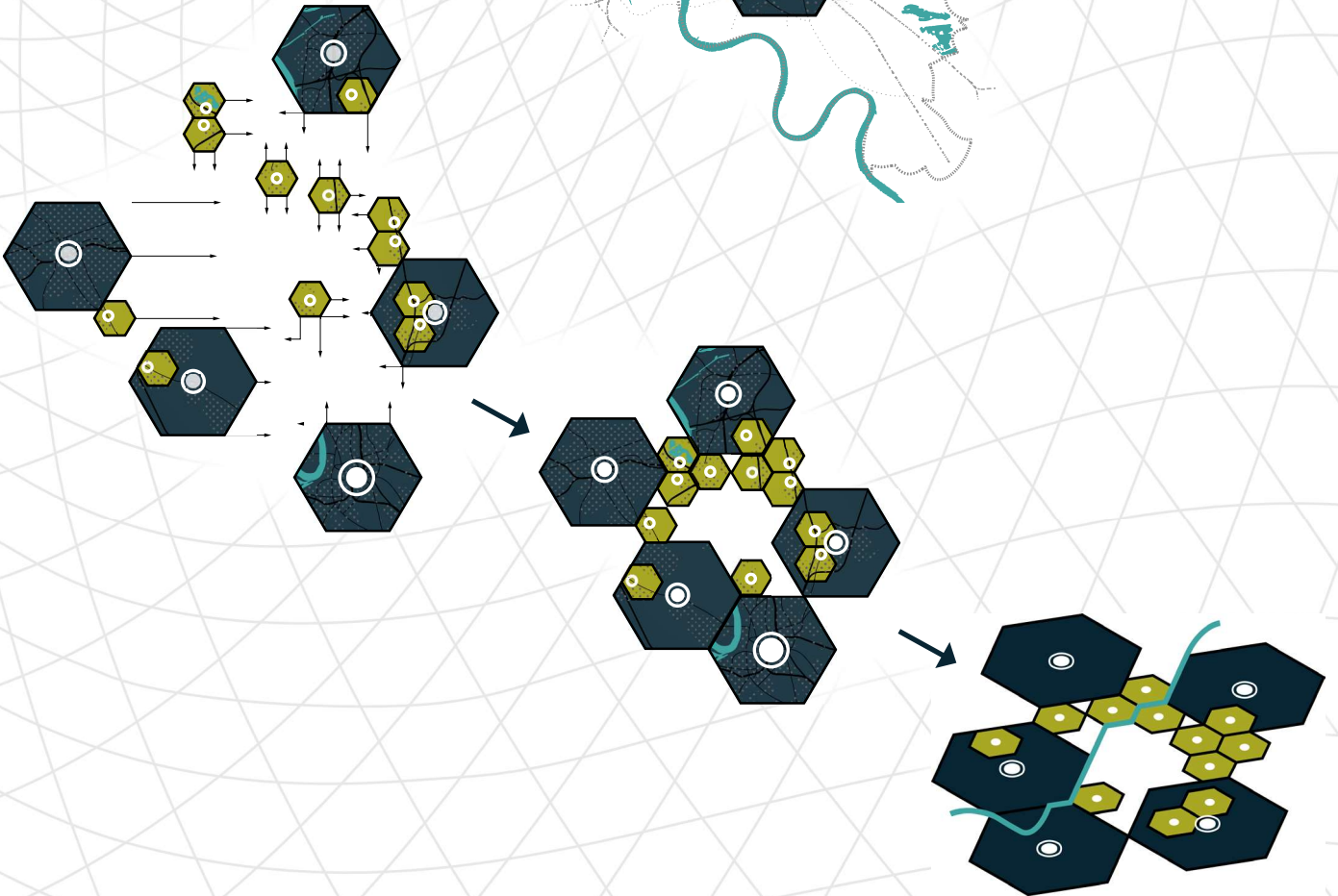
Das Tiefenbroicher Bahnhofsumfeld erfährt durch die Ratinger Weststrecke eine deutliche Aufwertung. Die Jugendherberge, der neue Sportpark und die Finnenlaufbahn liegen im östlichen Bahnhofsumfeld. Die attraktive ÖPNV-Anbindung befördert auch die umliegenden Gewerbebetriebe. Die westlich der Ratinger Weststrecke liegenden Wohnquartiere sollen über eine Fuß- und Radwegeverbindung an den S-Bahn-Haltepunkt Tiefenbroich angeschlossen werden.

### **Z15 Ratingen Lintorf West**

In Lintorf ist eine innovative familien- und seniorengerechte Siedlungsentwicklung am westlichen Siedlungsrand vorgesehen. Die Fläche umfasst ca. 6 ha für ca. 300 WE und ist in 500 m fußläufig über den S-Bahn-Haltepunkt Lintorf an die Ratinger Weststrecke und den kommunalen ÖPNV angebunden. Mit der Gestaltung der Freiraumstrukturen wird eine Verbindung zum westlich gelegenen Waldgebiet geschaffen. Die Anbindung an den geplanten Radschnellweg L7 ist über ein vorhandenes Wegenetz in ca. 500 m Entfernung gesichert. Der gewerbliche Bereich nördlich des geplanten S-Bahn-Haltepunkts soll langfristig für Wohnnutzungen und wohnverträgliche Nutzungen aufbereitet werden.

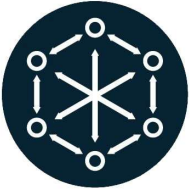


**DAS WERK INTEGRIERT**









## KAPITEL 6: EIN BESONDERER BEITRAG FÜR DIE INTEGRIERTE RAUMENTWICKLUNG LABORE DES LERNENS

Im Fokus des RegioNetzWerks steht die Beantwortung der Zukunftsfragen der integrierten Raumentwicklung. Dazu sind Qualitätskriterien bestimmt worden, die in allen Leitprojekten Berücksichtigung finden. Um auch experimentell mit diesen Zukunftsfragen umzugehen, sollen in jedem Leitprojekt der Siedlungsentwicklung zusätzlich Experimentierräume definiert werden: Die Labore des Lernens.

In den Laboren werden zu einzelnen Themenschwerpunkten zukunftsweisende Ideen und Herangehensweisen sowie gesellschaftliche und technische Innovationen erprobt. Die entstehenden Reallabore erproben und entwickeln das Stadtleben der Zukunft. Durch intensive regionale Begleitung, Beratung, Unterstützung und Austausch entsteht ein regionales Lernfeld: aus den thematischen Laboratorien werden regionale Lernlabore.

Fünf Labore wurden herausgearbeitet:

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

*Umsetzung auf Teilflächen der Leitprojekte Düsseldorf Nördlich Kalkumer Schlossallee und Meerbusch Kamper Weg*

Ziel des Labors ist es, ein Quartier unter der Prämisse des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung mit besonderem Augenmerk auf den Naturraum und den Siedlungsrand zu entwickeln. Dabei wird den Belangen der Landschaft und den Umweltschutzgütern besondere Aufmerksamkeit eingeräumt und ein Optimum nachhaltiger Energieversorgung erreicht. Hocheffiziente, Co<sub>2</sub>-neutrale, mit nachhaltigen Öko-Ressourcen betriebene Energiesysteme für Strom und Wärme werden auf der Ebene des Quartiers und der Gebäude eingesetzt, die gepaart mit optimaler Dämmung und Wärmerückgewinnung in den Ge-

bäuden zu Plusenergiesystemen werden, sodass ein deutlicher Überschuss an Energie erreicht wird, die für die Versorgung von Gemeinschaftsflächen/-einrichtungen und angrenzende Quartiere genutzt werden kann.

Gemeinsam mit den Energieversorgern sollen neue quartiersbezogene Infrastruktursysteme entwickelt und realisiert werden. Neue Geschäftsfelder werden erprobt.

Zweites wichtiges Element: Materialien aus umweltfreundlichen Herstellungsprozessen haben im gesamten Bauvorgang Vorrang. Auch bei der Infrastruktur wird auf die Demontage-, Trenn- und Recyclingfreundlichkeit der Materialien geachtet.

Das System soll durch ein hochmodernes Regenwassermanagement komplettiert werden.

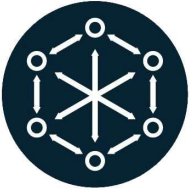
### **Labor 2:** **Das grüne bewegte Quartier**

*Umsetzung auf Teilflächen des Leitprojekts Duisburg Wedau/Bissingheim*

Das grüne und bewegte Quartier zeichnet sich insbesondere durch vielfältige, niederschwellige und herausfordernde Bewegungsstationen und -anreize im Freiraum aus. Die Bewohner werden damit ermuntert, sich zu bewegen und gesünder zu werden. Der Freiraum hält auch Angebote für ruhige und sinnesanregende Erholung bereit, was ebenfalls zu Wohlfühlen und Gesundheit beiträgt.

Fuß- und Radwege sind optimale Angebote der Nahmobilität und machen alltägliche Bewegung angenehm. Verbindungen in und aus dem Quartier stehen in einem engen Kontext zu grünen und bewegungsfördernden Stationen und Strukturen. Im gesamten Gebiet gibt es kleinteilige





Grünflächen. Gestützt werden soll dies durch Maßnahmen wie z. B. bewegter Kindergarten und Schule, Kooperationsprojekte mit Sportvereinen und -einrichtungen, Bewegungsstationen für Wohnen im Alter.

**Labor 3:**  
**Das smarte digitale Quartier – Sharing leicht gemacht**

*Umgesetzt auf Teilflächen in Ratingen Lintorf und Meerbusch Kamper Weg*

Im Labor 3 wird das Leben mit digitaler Vernetzung ausprobiert – möglichst ohne eigenes Auto. Im Quartier sind Angebote für gemeinschaftliche Elektromobilität (Pedelecs, Lastenfahrräder, Autos und Fahrradanhänger) vorhanden. Alle Nutzer sind über ein Onlineleihsystem vernetzt und optimieren damit die Ausnutzung und Effizienz der eingesetzten Mobilität und Energie.

Die wegfallenden Stellplätze werden zu vielfältigen, kleinteiligen Quartiersplätzen und Gemeinschaftsflächen. Neben dem Leihsystem für Fahrzeuge ist über einen Quartiersserver der Verleih und Tausch von Produkten (z. B. Werkzeuge) oder Zeit (z. B. Betreuungsangebote für Kinder) möglich.

Die soziale Vernetzung erfolgt über eine Onlinequartierszeitung oder E-Partizipation der Bewohnerschaft in Anlehnung an die Quartiersakademie mit dem Themenschwerpunkt „Zukunft der Quartiere in einer digitalen und lebenswerten Heimat“.

**Labor 4:**  
**Qualitative grüne Dichte**

*Umgesetzt auf Teilflächen in Krefeld Planker Heide*

Labor 4 beantwortet die Frage, wie dicht eine Bebauung in Quartieren am Stadtrand sein kann.

Um trotz hoher Dichte eine gute Akzeptanz zu erreichen, sollen Grün- und Gemeinschaftsflächen Ausgleich bieten. Hoher Wert wird auf eine besondere Architekturqualität gelegt, mit der trotz hoher Dichte Individualität schützende Strukturen geschaffen werden.

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

*Umgesetzt auf Teilflächen des Leitprojekts Meerbusch Kamper Weg*

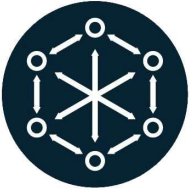
Labor 5 hält ein überdurchschnittliches Angebot an besonderen Partizipationsmöglichkeiten vor und während der Projektumsetzung bereit. Es gibt vielfältige Möglichkeiten der Einflussnahme und durch geeignete Methoden eine hohe Transparenz.

Bei Interesse werden Flächen für Nutzergruppen freigehalten, die nach den regionalen Qualitätskriterien, fachlich begleitet und moderiert, in Eigeninitiative entwickelt werden. Die gemeinschaftliche Rauman eignung und die Kommunikation bilden in diesem Labor die Herausforderung.

**Labore der Zukunft: Verknüpfung der Laborergebnisse mit Bestandsquartieren**

In der ersten Phase der Labore werden die Themen auf den neuen Siedlungsflächen erprobt. Da die künftigen Herausforderungen der nachhaltigen Stadtentwicklung in der gesamten Region aber verstärkt auf der Transformation und Umgestaltung der bestehenden Stadtstrukturen liegen und 95 % unserer Strukturen bereits heute bestehen, sollen – je nach Entwicklung und Möglichkeit – die Erkenntnisse und zukunftsweisenden Perspektiven der Labore später auf die bestehenden Strukturen der Region übertragen werden.





## KAPITEL 7: UNSER AUSBLICK – DIE PERSPEKTIVE MENSCH

### Zum Abschluss die Perspektive Mensch

Die Menschen im RegioNetzWerk wohnen in einem schon heute hoch attraktiven und eng vernetzten Raum. Die Dichte und Qualität von Arbeits- und Bildungsmöglichkeiten, von Freizeit-, Kultur- und Naherholungsmöglichkeiten sowohl in urbanen als auch traditionellen dörflichen Lebensräumen und die hervorragende Versorgungsinfrastruktur machen das Leben hier für immer mehr Menschen attraktiv. Diese hohe Attraktivität bedingt, dass hohe Zuwächse zu verzeichnen und bei gleichzeitiger Flächenknappheit zu bewältigen sind.

### Aber Dichte im eigenen Quartier? Und das freiwillig ohne Auto?

Mit der Umsetzung des Projekts RegioNetzWerk werden diese elementaren Fragen der sorgsamen Flächenentwicklung auf innovativem Weg erprobt und beantwortet. Aber findet dies auch Akzeptanz? Bei der Fülle an Herausforderungen und der gebotenen Schnelligkeit verstellen die Aufgaben manchmal den Blick auf das Wesentliche: Was kennzeichnet eigentlich für die Menschen, für die wir planen, ein glückliches und zufriedenes Leben im Quartier? Und wie können die Bedürfnisse nach Freiheit und eigenem Raum mit Dichte in Einklang gebracht werden?

Dazu eine interessante Aussage aus dem Metron Themenheft, 7 Tools zur Innenentwicklung: „Der größte Feind der Dichte ist der Nachbar, denn im Kontext von Eigentum funktionieren die Leute oft irrational.“

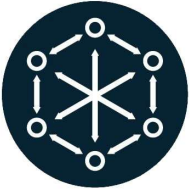
Verdichtung ist jedoch unausweichlich, um die vielfältigen Anforderungen an unseren Raum erfüllen zu können. Um eine Akzeptanz zu erreichen sind intelligente, hochattraktive Gebäude und Siedlungs- und Freiraumstrukturen erforder-

lich, die aufgrund vieler anderer Vorteile Dichte akzeptieren lassen. Ebenso müssen attraktive, kurze und bequeme Wege der Nahmobilität sowie ein leistungsfähiger Öffentlicher Nahverkehr erleichtern, das Auto stehen zu lassen und idealerweise darauf zu verzichten. Beides darf die Individualität und Entscheidungsfreiheit nicht einschränken. Übergeordnetes Ziel des RegioNetzWerks ist daher, durch Qualität und Experimentierfreudigkeit Menschen und zukünftige Nutzer zu überzeugen, sich nachhaltig zu verhalten.

Ein neuer Wohnstandort ist aus Sicht der Nutzer immer ein enormer Schritt. Neue Wohnung, eigenes Haus, Hoffnung auf gute Nachbarschaft, emotionaler Stress durch Neustart und Hypothek, die Sorge um den glücklichen Lebenslauf der Kinder und um Dauerhaftigkeit und Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes etc. treibt die Menschen um. Wird der neue Wohnstandort in dem neuen Quartier meinen Wünschen und Vorstellungen entsprechen?

Das RegioNetzWerk widmet sich somit nicht nur den rein planerischen Fragen, sondern lenkt durch die regionale gegenseitige Aufmerksamkeit immer wieder den Blick auf die Lebenswirklichkeit der Menschen. Durch die regionale Kooperation werden die angestrebten Qualitäten den erforderlichen Qualitätssprung schaffen. Im Ergebnis wird das RegioNetzWerk für Menschen in der Region so planen und bauen, dass ein nachhaltiges und gesundes Arbeiten, Wohnen und Leben in allen Lebensphasen möglich ist.

**Nichts Neues eigentlich, oder? Aber trotzdem in seiner Intensität und regionalen Überzeugung hoch innovativ!**



## Impressum



Landeshauptstadt  
Düsseldorf

**Landeshauptstadt Düsseldorf**  
Stadtplanungsamt

Frau Selter  
Brinckmannstraße 5  
40225 Düsseldorf  
Tel. 0211/89-21076  
charlotte.selter@duesseldorf.de



**Stadt Duisburg**  
Amt für Stadtentwicklung und  
Projektmanagement

Herr Lorz  
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7  
47051 Duisburg  
Tel. 0203/283-4604  
a.lorz@stadt-duisburg.de

### Projektbegleitung



Stadt- und Regionalplanung  
Dr. Jansen GmbH

Stadt- und Regionalplanung  
Dr. Jansen GmbH  
Neumarkt 49  
50667 Köln

**Layout und Grafik der Plakate  
(Logo und Icons Bericht)**  
Rispler & Rispler Designer PartG  
Bürgerstraße 28  
40219 Düsseldorf



**KREFELD AM RHEIN**  
Stadt wie Samt und Seide

**Stadt Krefeld**  
Stadtplanung

Herr Dr. Böttges  
Parkstraße 10  
47829 Krefeld  
Tel. 02151/3660-3713  
dr.k-w.boettges@krefeld.de



**STADT  
RATINGEN**

**Stadt Ratingen**  
Amt für Stadtplanung,  
Vermessung und Bauordnung

Frau Fieweger-Stockmann  
Stadionring 17  
40878 Ratingen  
Tel. 02102/550-6121  
maria.fieweger-stockmann@  
ratingen.de



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Planersocietät  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

**Zukunftsbild und Storyline  
(Plakat 4 und Bericht)**  
orange edge  
Lüneburger Straße 16  
21073 Hamburg



STADT MEERBUSCH

**Stadt Meerbusch**  
Stadtplanung und Bauaufsicht

Frau Steffens  
Wittenberger Straße 21  
40668 Meerbusch Lank-Latum  
Tel. 02150/916-101  
kirsten.steffens@meerbusch.de



Kreis Mettmann  
**Kreis Mettmann**

Kämmerei –  
Nahverkehrsplanung

Herr Beckmann  
Düsseldorfer Straße 26  
40822 Mettmann  
Tel. 02104/99-1413  
nahverkehr@kreis-mettmann.de

### Projektleitung, Text und Redaktion

Dipl.-Geogr. Ursula Mölders  
Stadt- und Regionalplanung  
Dr. Jansen GmbH, Köln

**Fotos**  
Stadt- und Regionalplanung  
Dr. Jansen GmbH, Köln