

Stärken & Schwächen

Wohnumfeld / Lebensqualität

- | | |
|---|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> lebendige Quartiere mit urbanem Flair schnelle Erreichbarkeit mehrerer Zentren breites Spektrum von Wohnumfeld-Strukturen Nähe zu Natur und Landschaft | <ul style="list-style-type: none"> Barrierewirkung der Topografie Lärm- und Immissionsbelastung durch Verkehr teilweise mangelnde Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum |



Dr. Axel Mettmann ist ein starker Wohn- und Wirtschaftsstandort mit einem sehr lebenswerten Umfeld. Es bestehen intensive Verflechtungen zu den Bergischen Städten und zur Rheinschiene. Siedlungsdichte, Pendler- und Verkehrsströme wie auch der Erhalt der Erholungsräume stellen uns vor Herausforderungen, die wir am effektivsten partnerschaftlich mit den Großstädten meistern können. Ich unterstütze den Aufbau eines Bergisch-Rheinischen Kooperationsnetzwerks, um abgestimmte Lösungen zum Wohle der Menschen auf den Weg zu bringen.

Thomas Hendele, Landrat des Kreises Mettmann

Wohnungsmarkt

- | | |
|---|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> vielfältiges Angebot wachsende Nachfrage Zahl der Leerstände nimmt ab Zunehmende Investitionsneigung in Immobilien | <ul style="list-style-type: none"> Überhitzungstendenzen, wachsende Flächenknappheit zunehmende Nutzungskonkurrenzen fehlende überregionale Planungsleitbilder und Handlungskonzepte Nachholbedarf bei energetischer Sanierung und Barrierefreiheit |

Individualverkehr

- | | |
|--|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> dichtes Straßen- und Autobahnnetz Fahrradbezogene Infrastruktur im Aufbau | <ul style="list-style-type: none"> Sanierungstau bei Straßeninfrastruktur Kapazitätspässe v.a. auf Autobahnen Car-Sharing-Modelle schwach verbreitet technische Infrastruktur noch nicht auf neue Verkehrskonzepte ausgelegt Transitfunktion Anschlussdefizite |

Verflechtungen / Kooperationen

- | | |
|---|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> Nahezu einheitlicher Siedlungsraum Gen. Nutzung von Erholungsräumen und Infrastrukturen Kurze Wege Intensive Arbeits- und Freizeitpendlerverflechtungen Eingebiete interkommunale Kooperationsbeziehungen | <ul style="list-style-type: none"> Übergreifende Planungsansätze unterentwickelt Institutionelle und infrastrukturelle Nord/Süd-Verbindungen ausbaufähig Interkommunale Nutzungskonkurrenzen kein einheitlicher Verkehrsverbund Leistungsfähigkeit bleibt hinter Anforderungen einer Pendlerregion zurück Kapazitätspässe bei Eisenbahnverbindungen Versorgungslücken im ländlichen Raum Sanierungstau bei Bahnhofsinfrastruktur |

Freizeit / Erholung / Tourismus

- | | |
|--|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> Hoher Freizeitwert Überregionale Vernetzung durch Qualitätswander- und Radwege Dichtes und breites Kulturangebot | <ul style="list-style-type: none"> Kapazitätspässe bei Freizeitinfrastruktur Schwache Wahrnehmung der Angebote über kommunale Grenzen hinweg Vielzahl von öffentlichen Veranstaltungen Zahlreiche Attraktionen im Rang touristischer Reiseanlässe |

»In diesem geografisch und infrastrukturell eng vernetzten Raum erwarten die Menschen von uns zu Recht, dass wir zu den Themen Mobilitätsverbesserung und gute Wohnraumangebote gemeinsam abgestimmte, vernünftige Lösungen finden. Ich hoffe sehr, dass uns dieses gelingt.«
Dr. Bettina Warnecke, Bürgermeisterin der Stadt Haan

Eingeübte Kooperationsbeziehungen im Rheinland

Das neue interkommunale Bündnis wird seine Aktivitäten auf bestehenden und eingeübten Kooperationsformaten aufbauen können, die eine schnelle und effektive Zusammenarbeit gewährleisten:

Regionalmanagements als etablierte Kooperationsformate
Dafür stehen der Köln/Bonn e.V. u. a. mit der Stadt Leverkusen und dem Oberbergischen und dem Rheinisch-Bergischen Kreis, die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH mit Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie die Arbeitsgemeinschaft der Stadt Düsseldorf und der Kreise Mettmann und Rhein-Kreis-Neuss. Sie führen Kommunen bei strukturpolitischen Themen zusammen.

Tradition und Vertrauen in der kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land Kreise und Kommunen im Rechtsrheinischen haben sich schon 1953 in der KAG zusammengeschlossen, um gemeinsam aufzutreten. Aktuell wollen sie sich als bergischer Teil der Metropolregion Rheinland positionieren und sichtbar machen. Wichtig: Die das Bergische Land trennenden Regierungsbezirksgrenzen sollen überwunden werden.

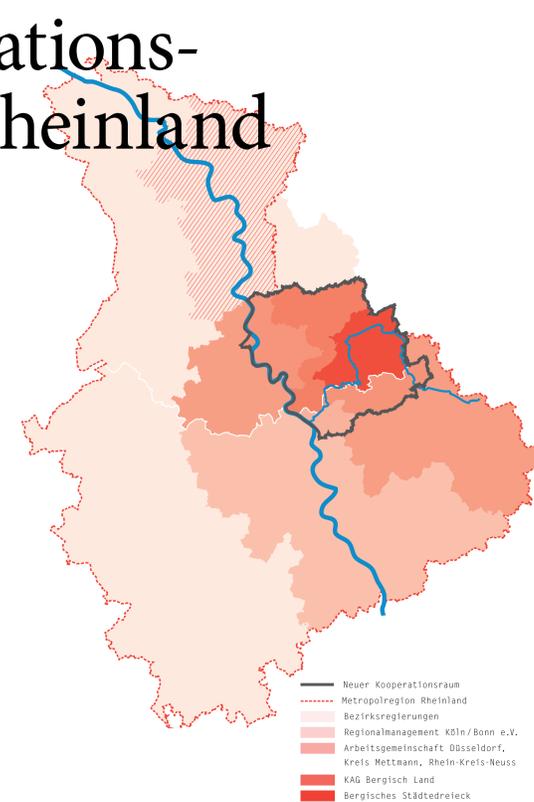


»Rheinland ist eine dynamische und aufgeschlossene Stadt, ein idealer Ort zum Wohnen, Wirtschaften und Wohlfühlen. Kontinuierlich und zielgerichtet möchten wir mit den Akteuren im Kooperationsraum in den Dialog treten, um im partnerschaftlichen Verbund künftige Herausforderungen gemeinsam zu bewältigen.«
Stefan Caplan, Bürgermeister der Stadt Burscheid

Metropolregion Rheinland auf dem Weg
Die Gebietskörperschaften, die Kammern und der LVR konstituieren unter der Federführung der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf einen Metropolregion Rheinland-Verein. Kooperationen in den Bereichen Verkehr, Kultur, Marketing, Forschung und Bildung sollen ausgeweitet werden.

Übergreifende Projekte als pragmatischer Kooperationsansatz
Touristische Infrastruktur, gemeinsames Marketing, Unternehmensnetzwerke – das alles sind Projekte, die zwischen Rhein und Wupper bereits Realität sind. Gemeinsam wurden dazu umfangreiche Abstimmungsprozesse bewältigt und Kompetenzen verbündet – auch bei der Akquisition und dem Einsatz von Fördermitteln.

Bezirksregierungen und Regionalräte als staatliche Klammer
Politische Beratung und Entscheidungsfindung zu wichtigen strukturpolitischen und Themen, das ist Aufgabe der Regionalräte. Als Gremien der Bezirksregierungen kennen sie in einem Punkt keine Grenzen: Bei der Aufstellung der Regionalpläne findet bereits ein Austausch über Stadtgrenzen hinweg statt.



»Gemeinsam mit unseren Nachbarstädten wollen wir den nachhaltigen Wohnungsbau und die gute Erreichbarkeit unserer Wohnquartiere stärken. Dabei können insbesondere die Radtrassen in der Region und darüber hinaus eine wichtige Rolle spielen.«
Andreas Mucke, Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal

Handlungsfeld I: Wohnen zwischen Rhein und Wupper

Inhalte
Adäquates Wohnungsangebot für alle Zielgruppen bereitstellen, gemeinsame Versorgungsziele formulieren, räumliche Funktionsteilung ermöglichen, gemeinsame Standortprofilierung vorbereiten

Instrumente
Wohnungsnachfrage ermitteln, Angebotsüberblick erstellen, gemeinsame Flächenbedarfs-ermittlung vornehmen, Beiträge für übergreifende Planungskonzepte erstellen, kommunale Flächennutzungsplanungen abgleichen, Fachaus-tausch organisieren, gemeinsames Alleinstellungsmerkmal herausarbeiten

Akteure
Kommunen, insb. Planungs- und Wohnungsämter, Gutachterausschüsse, Wohnungswirtschaft, Sozialverbände, Bezirksregierungen und Banken

Handlungsfeld II: Mobilität zwischen Rhein und Wupper

Inhalte
ÖPNV/SPNV-Angebot verbessern, neue Mobilitätskonzepte ermöglichen, Straßeninfrastruktur optimieren, Investitionsprioritäten abstimmen, Grundlage für gemeinsame Projekte schaffen

Instrumente
Verbesserungs-, Ausbau- und Anpassungsbedarfe ermitteln, Akteursvernetzung optimieren, regionales Mobilitätsmanagement betreiben, Fachbeiträge für übergreifende Planungen erstellen, Fachaustausch organisieren, Interessensvertretung organisieren

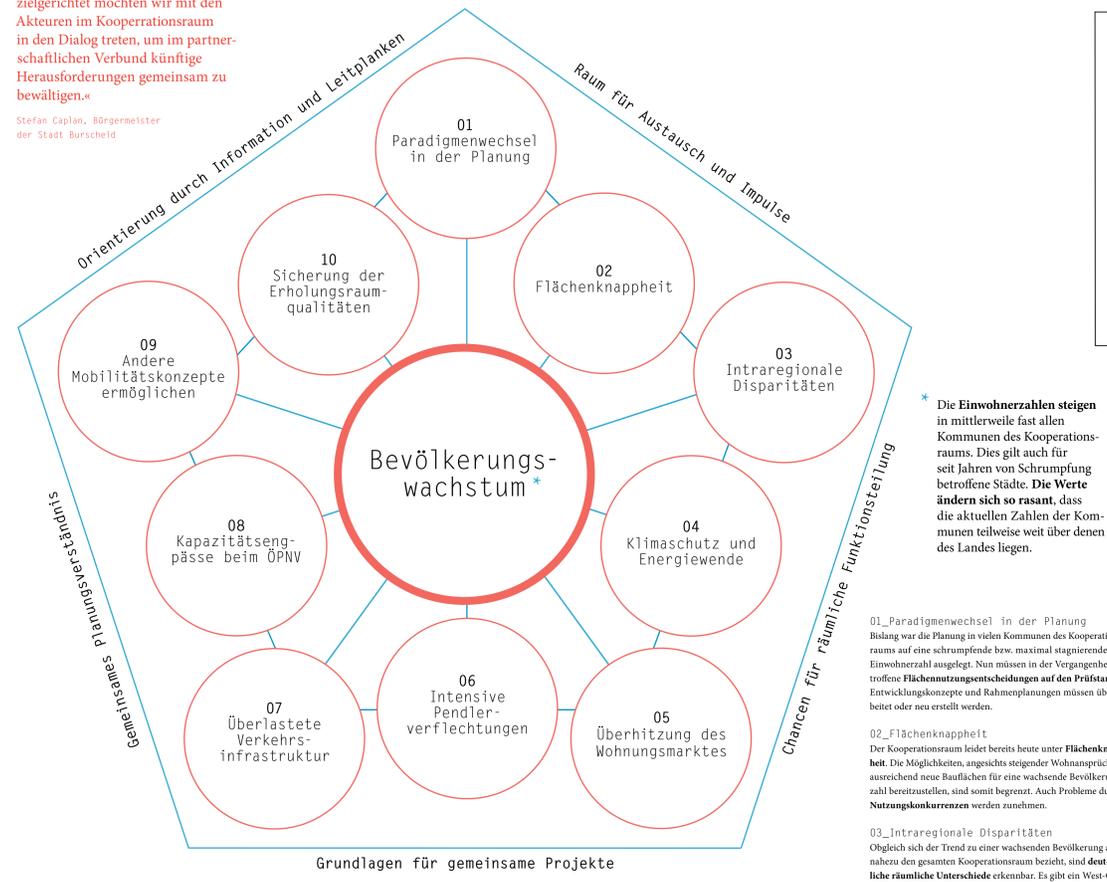
Akteure
Kommunen, insb. Verkehrs- und Planungsämter, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Bezirksregierungen, Landesbehörden, Kammern, Verbände und Forschungsinstitute

Handlungsfeld III: Freizeit & Erholung zwischen Rhein und Wupper

Inhalte
Erholungsräume sichern und weiterentwickeln, Nutzung touristisch relevanter Attraktionen verbessern, gemeinsame Standortprofilierung vorbereiten, räumliche Funktionsteilung ermöglichen

Instrumente
Erholungsräume mit überörtlicher Bedeutung festlegen, Fachbeiträge für übergreifende Planungen erstellen, Fachaustausch organisieren, gemeinsames Alleinstellungsmerkmal herausarbeiten, überörtliche Vernetzung organisieren, übergreifende Lösungen für Nutzungskonkurrenzen entwickeln

Akteure
Kommunen, Bezirksregierungen, Umweltverbände und Tourismusorganisationen



»Wir stehen vor der Herausforderung, bei begrenzter Flächenverfügbarkeit vor allem genügend Wohnraum zu schaffen, aber auch Gewerbeflächen zu erschließen und für ausreichend Naherholungsgebiete zu sorgen – ganz abgesehen von der angespannten Verkehrssituation in unserer Stadt. Weil unsere Nachbarkommunen vor ähnlichen Problemen stehen, bietet StadtUmland.NRW die große Chance, gemeinsame Strategien zu entwickeln und sich regional und überregional mit mehr Nachdruck positionieren zu können.«
Uwe Rührath, Bürgermeister der Stadt Leverkusen

Zwischen Rhein und Wupper: zusammen — wachsen

»Von einem gemeinsamen Verbund zwischen unseren Städten und Gemeinden profitiert die ganze Region, insbesondere da sich das Bergische und das Rheinland ergänzen. Gemeinsam können wir Angebote für Bürgerinnen und Bürger und für die Wirtschaft schaffen, wie es eine Stadt alleine nicht kann. Wichtig sind dabei vor allem Investitionen in eine gute ÖPNV-Struktur.«
Thomas Geisel, Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf

Herausforderungen & Chancen im Kooperationsraum

01_Paradigmenwechsel in der Planung
Bislang war die Planung in vielen Kommunen des Kooperationsraums auf eine schrumpfende bzw. maximal stagnierende Einwohnerzahl ausgelegt. Nun müssen in der Vergangenheit getroffene Flächennutzungsentscheidungen auf den Prüfstand. Entwicklungskonzepte und Rahmenplanungen müssen überarbeitet oder neu erstellt werden.

02_Flächenknappheit
Der Kooperationsraum leidet bereits heute unter Flächenknappheit. Die Möglichkeiten, angesichts steigender Wohnansprüche ausreichend neue Baulflächen für eine wachsende Bevölkerungszahl bereitzustellen, sind somit begrenzt. Auch Probleme durch Nutzungskonkurrenzen werden zunehmen.

03_Intraregionale Disparitäten
Obgleich sich der Trend zu einer wachsenden Bevölkerung auf nahezu dem gesamten Kooperationsraum bezieht, sind deutliche räumliche Unterschiede erkennbar. Es gibt ein West-Ost-Gefälle: Während die Kommunen in unmittelbarer Nähe zur Rheinschiene einen erheblichen Wachstumsdruck verzeichnen, nimmt dieser mit zunehmender Entfernung ab.

04_Klimaschutz und Energiewende
Neben den Herausforderungen durch das Bevölkerungswachstum werden die Kommunen weiterhin die Aufgaben der Klimaanpassung und des Klimaschutzes zu bewältigen haben. Sie haben eine zentrale Funktion bei der Umsetzung der Energiewende, weil die energetische Sanierung des Wohnungsbaubestandes einen der größten Beiträge leisten kann.

05_Überhitzung des Wohnungsmarktes
Bislang stiegen die Bodenpreise besonders in und um Düsseldorf. Mittlerweile ziehen auch in den von der Rheinschiene weiter entfernt gelegenen Städten die Bodenpreise und Mieten spürbar an. Was sich grundsätzlich positiv auf die Investitionsneigung auswirkt, führt gleichzeitig zu erheblichen Problemen bei einkommensschwächeren Haushalten.

06_Intensive Pendlerverflechtungen
Die Siedlungsdichte und die kurzen Wege haben zu intensiven Pendlerverflechtungen geführt, die eine hohe Persistenz aufweisen. Sie verbinden den Raum nicht nur funktional, sondern sind zugleich Grundlage für eine gemeinsame Identität. Im Zuge einer integrierten Planung wird die Pendlerbereitschaft genutzt werden können; mit einer räumlichen Arbeitsteilung werden aber auch ihre negativen Auswirkungen, etwa in Bezug auf das Verkehrsaufkommen zunehmen.

07_Überlastete Verkehrsinfrastruktur
Die intensiven Pendelbeziehungen im Kooperationsraum stellen die Straßeninfrastruktur für den Individualverkehr zu Stoßzeiten bereits heute vor große Herausforderungen. Zusätzlich erfüllt die Region vielfältige Transitfunktionen für den überörtlichen Verkehr. Das Netz braucht eine Leistungssteigerung insbesondere durch die Sanierung und den gezielten Ausbau von Straßen sowie eine Verbesserung von Anbindungen.

08_Kapazitätspässe beim ÖPNV
Auch das überörtliche ÖPNV-Angebot weist keine ausreichende Kapazität auf und stellt insofern dessen einen limitierenden Faktor für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens dar. Hier ist insbesondere im Bahnverkehr eine Angebotsausweitung in Verbindung mit einer Qualitätssteigerung erforderlich.

09_Anderen Mobilitätskonzepte ermöglichen
Elektronmobilität, Schwarmmobilität, Fahrradnutzung und andere Entwicklungen werden das Mobilitätsverhalten im Kooperationsraum in Zukunft massiv verändern. Das muss in künftigen Planungskonzepten berücksichtigt werden – bezogen auf die Pendlerneigung und insbesondere in interkommunaler Dimension. Neue Mobilitätskonzepte können bei entsprechender Finanzierung einen Ansatz zur Lösung der Probleme einer weiter zunehmenden Verkehrsbelastung bieten.

10_Sicherung der Erholungsraumqualitäten
Die wohnstandortnahen Erholungsräume sind ein wichtiger Faktor für die hohe Lebensqualität des Standorts. Sie in ihrer Ausgestaltung nicht nur zu erhalten, sondern systematisch weiterzuentwickeln, wird im Lichte zunehmender Nutzungskonkurrenzen eine besondere Herausforderung darstellen, die nur interkommunal gelöst werden kann.