

Journal

01 22

Thema In Bewegung

04

**Begehrtes Wohnen
im autofreien Quartier**
Bochum setzt Trends

25

**Integrierte Konzepte
für Bus, Bahn und Rad**
Paderborn im Aufbruch

14

**Mit der Weststrecke
in die Zukunft**
Ratingen stellt Weichen





12 **Infrastrukturplanung**
Siedlungsentwicklung und Nahverkehrsplanung



22 **Bau.Land.Bahn**
Bahnhofsquartiere mit Aufenthalts- und Wohnqualität



33 **Grundstücksfonds NRW**
Beispiel für einen gelungenen Strukturwandel

- 03 **Editorial**
- 04 **Begehrtes Wohnen im autoarmen Quartier**
Der Bochumer Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke und NRW.URBAN-Geschäftsführer Ludger Kloidt diskutieren beim Baustellenrundgang Wohn- und Mobilitätsqualitäten der Zukunft.
- 10 **Rückenwind für den Radverkehr**
Das neue Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen [FaNaG]
- 12 **Infrastrukturplanung**
- 14 **Mit der Raterger Weststrecke in die Zukunft**
Eine neue Nahverkehrsverbindung in NRW ist projektiert
- 18 Duisburg: Wohnen am Wasser, fahren mit der Bahn
- 19 Ratingen-Lintorf: Kleine Korrektur mit großer Wirkung
- 20 Ratingen-West: U-Bahn trifft S-Bahn
- 21 Ratingen-Tiefenbroich: Gute Anbindung von Gewerbestandorten
- 22 **Bau.Land.Bahn**
- 25 **Eine kleine Großstadt im Aufbruch**
Paderborn erstellt ein Integriertes Mobilitätskonzept [IMOK]
- 29 **3 Fragen an ...**
Claudia Warnecke, Technische Beigeordnete der Stadt Paderborn
- 30 **Zurück in die Zukunft**
Bahnhofsquartier Jüchen gilt als besonders förderwürdig
- 31 **„Starke Projekte“ im Rheinischen Revier**
So unterstützt die Landesregierung NRW Städte und Gemeinden
- 33 **Beispiele für einen gelungenen Strukturwandel**
Immer mehr Projekte des Grundstücksfonds NRW sind komplett vermarktet
- 34 **Alles dreht sich ums Rad**
HASE BIKES expandiert am Standort Zeche Waltrop
- 38 **Baureife Gewerbeflächen in NRW**



Ludger Kloidt und Henk Brockmeyer
Geschäftsführer von NRW.URBAN

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Es war einmal ... die Doppelgarage am Eigenheim, die Sonntagsausfahrt mit dem repräsentativen Automobil, der lange Parkstreifen in der Wohnsiedlung. In Zeiten des pandemiebedingten Stillstands haben viele für sich Mobilität neu definiert und alte Formen der Fortbewegung wiederentdeckt: Nie wurde so viel gewandert und Fahrrad gefahren, wie in den vergangenen zwei Jahren. Doch bereits zuvor hat sich ein Trend deutlich abgezeichnet: Nachhaltige Mobilitätsprodukte! Junge Generationen fordern ein Mobilitätsparadigma, das dem Auto zunehmend seine Bedeutung als

Statusobjekt nimmt. Die Aufgabe, die sich für die Stadtentwicklung aus dieser vernünftigen Forderung ergibt: Intelligente Mobilitätsangebote müssen zu integrierten Bestandteilen der Quartiersplanung und Stadtentwicklung werden.

Und wären da nicht die Bequemlichkeit und die Angst vorm Komfortverlust, so wären sicher noch mehr Menschen überzeugt, wie wichtig es ist, Straßen und Parkplätze für Autos zunehmend in öffentliche Räume der Mobilität umzuwandeln, Radwege und Bürgersteige auszubauen und gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr zu priori-

sieren. Da der Platz in unseren Städten begrenzt ist, geht dies jedoch nicht, ohne den Raum fürs Auto zu reduzieren.

Wir zeigen Ihnen in dieser Journal-Ausgabe, wie Stadt- und Mobilitätsplanung ineinander greifen und wie der Rückbau autozentrierter Städte die urbane Lebensqualität erhöht. Und es wird manche von Ihnen vielleicht überraschen: In Bochum gibt es mehr Anfragen für das autoarme Quartier Ostpark, als die Vermarktungsexpertinnen und -experten bewältigen können. Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre! ■

Die Stadt
Bochum
setzt Trends

Begehrtes Wohnen im autoarmen Quartier

Stadt- und Verkehrsentwicklung haben sich in der Stadtbaugeschichte schon immer gegenseitig bedingt. Stadtplanerische Interventionen bewirken nachweislich eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens, neue Mobilitätsmuster spiegeln sich in räumlichen Zuordnungen. Eingeschliffenes Mobilitätsverhalten verändert sich oft nur langsam: Das zeigt sich bildlich an manchem Trampelpfad, das verdeutlichen Unfälle oder Fastunfälle, wenn Verkehrsleitungen verändert werden. Stadtplanung muss heute das denken, was Jahre später funktionieren und Akzeptanz finden soll. Wie kann das gelingen?

Die Stadt Bochum hat ein Mobilitätsleitbild erarbeitet, aus dem sich konkrete Maßnahmen ableiten. Das Wechselverhältnis von Stadtplanung und Verkehr soll bei allen Quartiersentwicklungen und bei der Infrastrukturplanung besondere Berücksichtigung finden. Das NRW.URBAN-Journal machte sich mit dem Bochumer Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke und NRW.URBAN-Geschäftsführer Ludger Kloidt auf den Weg, repräsentative Orte der Stadtentwicklung in Augenschein zu nehmen. Das Auto ließen sie stehen ...

Im Leitbild Mobilität der Stadt Bochum heißt es, ein Ziel sei die „Großstadt mit Lebensgefühl“ – das kann vieles bedeuten und ein Autonarr versteht darunter etwas anderes als begeisterte Biker ...

Dr. Markus Bradtke: Auch in den politischen Gremien der Stadt Bochum wurde sehr kontrovers diskutiert, ob autoarme Quartiere Akzeptanz finden können – ein Viertel ohne Parkplätze am Straßenrand, ohne Stellplatz oder Garage vor der Tür ... Andererseits wünschen sich viele Menschen, dass ihre Kinder wieder auf der Straße Fahrradfahren lernen können, oder sie von ihrer Terrasse ins Grüne und nicht auf parkende Fahrzeuge blicken. Der Vermarktungserfolg bezüglich des Ostparks motiviert uns, in Zukunft noch mehr autoarme Quartiere zu planen. Viele Menschen suchen gezielt nach Wohnorten, in denen Rad- und Fußverkehr Vorrang haben.

Welche allgemeinen Ziele haben Sie im Leitbild Mobilität der Stadt Bochum verankert?
Dr. Markus Bradtke: Wir möchten den Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr

in Bochum von heute 55 Prozent auf 40 Prozent senken – der Umweltverbund von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr soll sich auf 60 Prozent steigern. Das ist ein realistisches Ziel.

Wie wollen Sie das erreichen?

Dr. Markus Bradtke: Indem wir es allen Menschen ermöglichen, ihren Mobilitätsbedürfnissen nachgehen zu können. Auch der Wunsch, ein Auto zu benutzen, hat seine Berechtigung. Idealerweise entstehen aber die meisten Mobilitätsbedürfnisse erst gar nicht, wenn wir kompakte Städte mit gesunden Nutzungsmischungen bauen. Hier im Ostpark wird es ausreichend Angebote der Nahversorgung, Arztpraxen und Kindertagesstätten geben – Straßenbahn- und Bushaltestellen sind gut erreichbar. Da wird es nicht schwer fallen, das Auto stehen zu lassen.

Der Bochumer Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke [r.] und NRW.URBAN-Geschäftsführer Ludger Kloidt diskutieren beim Baustellenrundgang Wohn- und Mobilitätsqualitäten der Zukunft.





Nun ist es einfacher, autoarme Konzepte in neuen Quartieren anzubieten, als bestehende Quartiere zu verändern. Was wollen Sie in Bochum flächendeckend umsetzen?

Dr. Markus Bradtke: Mobilitätsangebote müssen umweltfreundlich, flexibel, niedrigschwellig, barrierefrei und zielgruppenorientiert sein. Wir haben uns die konsequente Förderung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr auf die Fahnen geschrieben. Unter anderem haben wir aktuell ein Ingenieurbüro aus Deutschland und den Niederlanden beauftragt, das ein Radverkehrskonzept

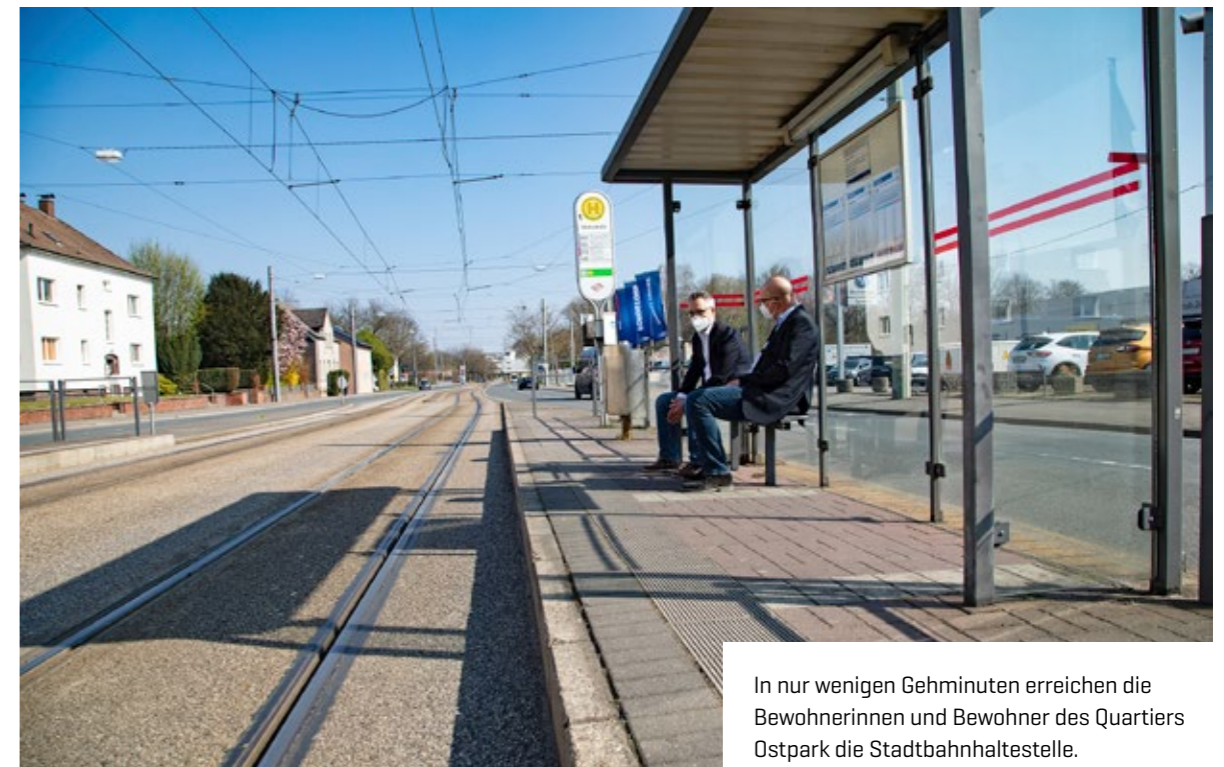
erstellt. Eine Empfehlung lautet, nicht die Hauptverkehrsachsen umzubauen, sondern Nebenstraßen entlang dieser Achsen zu Velorouten auszubauen.

NRW.URBAN entwickelt das Quartier Feldmark ebenso wie die benachbarte Havkenscheider Höhe als treuhänderischer Entwicklungsträger – was ist zukunftsweisend an beiden Quartiersentwicklungen?

Ludger Kloidt: Mitten in Bochum entstehen bis 2025 Wohnungen für mehr als 3.000 Menschen – verdichteter Geschosswohnungsbau ebenso wie großzügiger Einfamilienhausbau. Hochbau und Freiraumplanung greifen durch eine kluge Anordnung der Gebäude, durch einen Wasserlauf und durch die Begrünung des Straßenraums so ineinander, dass optimale klimatische Bedingungen bewirkt werden können – hinzu kommen eine kluge Verkehrsführung und innovative Konzepte, das Mobilitätsverhalten der Menschen im Quartier zu verändern: Quartiersgaragen ersetzen Parkplätze und Garagen am Haus, aus den ebenerdigen Fahrradboxen an den Häusern rollt man sein Rad ohne Anstrengung schnell heraus, als Ortsmittelpunkte sind Nahversorgungseinrichtungen und Arztpraxen geplant, die gut zu Fuß erreichbar sind. Straßenbahnhaltestelle und Bushaltestellen

„Viele Menschen suchen gezielt nach Wohnorten, in denen Rad- und Fußverkehr Vorrang haben.“

Dr. Markus Bradtke,
Stadtbaurat Stadt Bochum



In nur wenigen Gehminuten erreichen die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers Ostpark die Stadtbahnhaltestelle.

befinden sich in unmittelbarer Nähe. All das sind Aspekte, die zum Umstieg vom Auto aufs Rad oder auf Bus und Bahn motivieren.

Das zweite Wohnquartier im Ostpark Bochum neben dem Quartier Feldmark ist die Havkenscheider Höhe. Mit dem Projekt „Havkenscheider Höhe – höchst mobil“ hat sich die Stadt Bochum 2021 beim Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ beworben und ist ausgezeichnet worden. Warum?

Dr. Markus Bradtke: Auch hier planen wir wie im Quartier Feldmark Quartiersgaragen. Das sind übrigens keine hässlichen Parkhäuser oder Tiefgaragen, sondern attraktive Mobilstationen mit vielen Angeboten: Vom Fahrradreparatur-Service über Carsharing-Angebote oder den Verleih von E-Bikes, Bollerwagen oder E-Lastenrädern ist dort alles möglich. Weitere Planungsdetails, mit denen wir punkten konnten, sind Mobility Points mit Fahrradladestation an Bushaltestellen oder barrierefreie Fuß- und Radwege im Quartier.

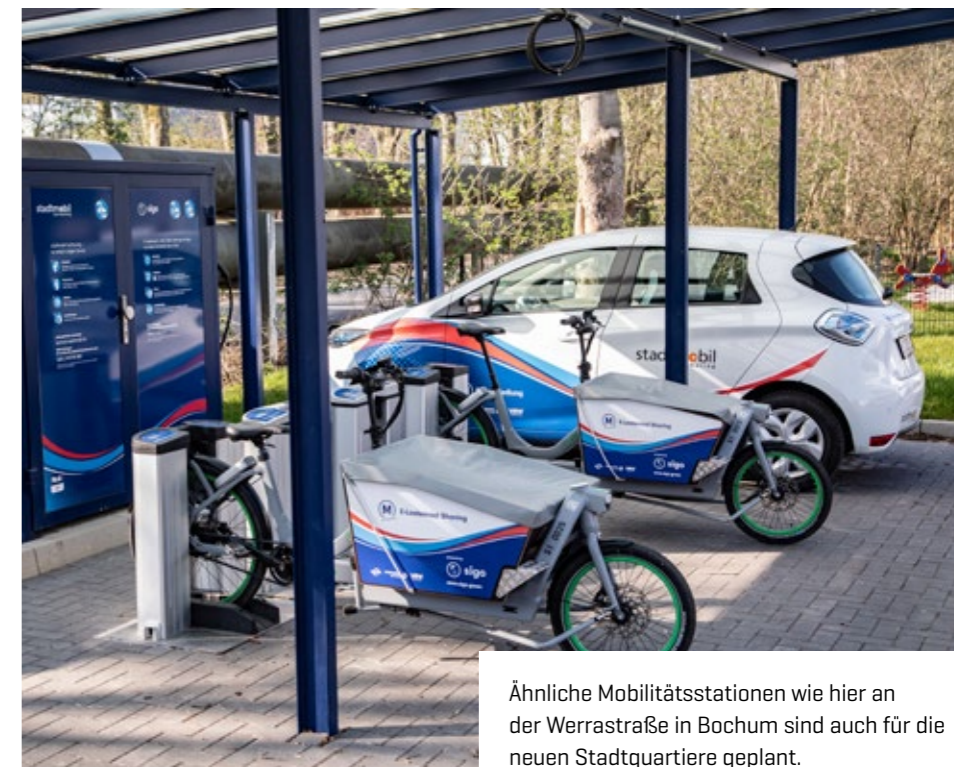
NRW.URBAN unterstützt Kommunen in ganz NRW bei Planungen und Quartiersentwicklungen. Macht das Bochumer Modell bereits Schule?

Ludger Kloidt: So konsequent und umfassend wie hier in Bochum hat bisher noch keine andere Kommune, für die wir tätig sind, eine autoarme Quartiersplanung realisiert. Aber es gibt immer mehr Anfragen nach Best-Practice-Beispielen. Bei einem Projekt in Meerbusch – einer eher ländlich geprägten Kommune – kam die Frage nach Mobilitätshubs, Quartiersgaragen und Car-Sharing-Angeboten direkt von den Bürgerinnen und Bürgern selbst. Die Akzeptanz für konstruktive, in die Zukunft gerichtete Ideen ist größer, als manche Planer oder Politiker vermuten würden.

„So konsequent und umfassend hat bisher noch keine andere Kommune, für die wir tätig sind, eine autoarme Quartiersplanung realisiert.“

Ludger Kloidt,
Geschäftsführer NRW.URBAN

Auch in Bochum-Gerthe entsteht auf einer rund zwölf Hektar großen Fläche ein neues Neubaugebiet: das Anne-Frank-Quartier. Herr Bradtke, was entsteht in Gerthe?
Dr. Markus Bradtke: Das Gebiet erstreckt sich vom ehemaligen Kirmesplatz am Castroper Hellweg auf Höhe der Heinrichstraße im Süden über weitgehend unbebaute Flächen bis zur Straße „Hiltroper Landwehr“ und von dort östlich der Straße „Am Hillerberg“ weiter bis über die Sodinger Straße hinaus. Im Südwesten grenzt an das Plangebiet der Volkspark Hiltrop, der bereits durch einen schmalen Fußweg entlang des ehemaligen Kirmesplatzes mit dem Castroper Hellweg im Bereich der Heinrichstraße verknüpft ist. Insgesamt entstehen rund 380 mit weiteren 35 optionalen Wohneinheiten. Es soll ein gemischtes Quartier werden, in dem sich Familien mit Kindern, Seniorinnen und Senioren, Paare und Singles wohlfühlen. Ein besonderes Freiflächenkonzept sieht einen verbindenden Grünzug vor – mit einer „Wildnis für Kinder“ und Gemeinschaftsgärten.



Ähnliche Mobilitätsstationen wie hier an der Werrastraße in Bochum sind auch für die neuen Stadtquartiere geplant.

Vom Ostpark in die City – die Stadtbahn bringt Pendler in wenigen Minuten stressfrei ans Ziel.



Wie zahlt dort die Mobilitätsplanung auf das Bochumer Leitbild ein?

Dr. Markus Bradtke: Auch in Gerthe planen wir ein ressourcenschonendes, autoarmes Quartier, in dem Fuß- und Radverkehr Vorrang haben – mit 280 Stellplätzen in Quartiersgaragen und Mobilitätsstationen an drei zentralen Orten mit alternativen Mobilitätsangeboten für die „letzten Meter“.

Herr Kloidt, wie unterstützt NRW.URBAN die Stadt Bochum in diesem Prozess?

Ludger Kloidt: In Gerthe ist NRW.URBAN über das Programm „Kooperative Baulandentwicklung“ aktiv. Die gesamte Finanzierung des Projektes läuft also via Bürgschaft des Landes über einen Kredit der NRW. Bank – NRW.URBAN bietet allumfassende Betreuung, vom Ankauf, von der Erschließung bis zur Vermarktung der Flächen. Das geschieht in enger Abstimmung mit der Stadt Bochum, die Entscheidungskompetenz bleibt aber zu jedem Zeitpunkt bei der Stadt.

Dr. Markus Bradtke: In Gerthe war es extrem hilfreich, dass NRW.URBAN nicht nur Planungsbüros und Dienstleister für Entwicklung, Erschließung und Vermarktung ausgewählt und beauftragt hat, sondern den Dialogprozess konzeptioniert und moderiert. Wir hätten jetzt nicht einen so großen Konsens für die ersten städtebaulichen Planungen, wenn wir uns nicht so intensiv mit den Bürgerwünschen auseinandergesetzt hätten. Wir haben alle Beteiligungsformate – analoge, digitale, hybride – angeboten. Am Ende führte das zu einem breit getragenen politischen Beschluss.

Von den neuen Ostpark-Quartieren ist die Anbindung an wichtige Fahrradverbindungen geplant, unter anderem an den Springorum-Radweg, der wiederum einen Knotenpunkt zur neuen Opel-Trasse bekommen soll. So wächst das Radwegenetz in Bochum. Wie ist der Verlauf der Opel-Trasse geplant?

Dr. Markus Bradtke: Die Opeltrasse wird von Wiemelhausen bis nach Laer führen, der Rad-

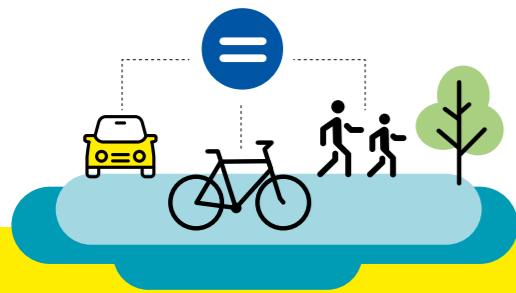
weg verbindet demnach nicht nur die beiden Stadtteile, sondern auch den Springorum-Radweg mit dem Parkway EmscherRuhr.

NRW.URBAN unterstützt die Stadt Bochum auch bei den Ausschreibungsverfahren für das Projekt Opel-Trasse, wie ist der Stand der Planung?

Ludger Kloidt: Die Opel-Trasse bietet neben der rein verkehrstechnischen Funktion auch Raum für attraktive Aufenthalts- und Erholungsnutzungen: So sind zum Beispiel auch attraktive Rastplätze mit Aufenthaltsqualität in Planung. Ein weiteres Stadtentwicklungsprojekt in Bochum – Mark 51°7 – soll an vier Stellen Anbindungen an die Opel-Trasse erhalten. Wir haben im September 2021 mit den Planungen begonnen und wollen Mitte 2023 mit dem Bau starten. Die ersten Räder werden Ende 2024 über die Opel-Trasse rollen.

Lieber Dr. Bradtke, lieber Herr Kloidt – vielen Dank für den Rundgang, vielen Dank für das Gespräch! ■

Rückenwind für den Radverkehr



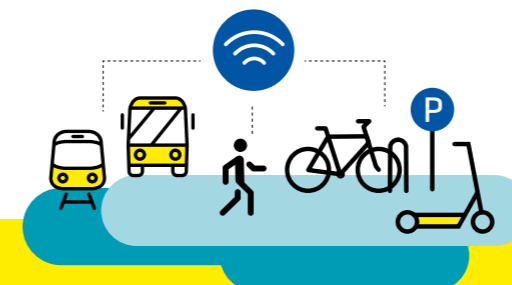
1. Gleichrangigkeit im Straßenverkehr

Rad- und Fußverkehr werden mit dem motorisierten Individualverkehr auf eine Stufe gestellt. Das Ziel: attraktive und barrierefreie Gehwege, ein durchgehendes Radwegenetz in jeder Stadt, das Pendeln mit dem Rad sicher und schnell ermöglicht, sowie Ampelschaltungen, die Fußgänger künftig gleichberechtigt zum Radverkehr und Motorverkehr berücksichtigen.



2. Radschnell- verbindungen

Bei Planung und Bau von Radschnellwegen macht die Landesregierung Tempo: Um mehr Planungssicherheit und damit schnelleres Bauen von Radschnellwegen zu ermöglichen, schreibt das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz die Erstellung eines verbindlichen Bedarfsplans fest.



3. Fahrrad mit Anschluss

Bestandteil des Gesetzes ist die verbindliche Förderung von Radstationen und Mobilstationen als Verknüpfungspunkt für verschiedene Verkehrsmittel – Bus und Bahn, E-Scooter, On-Demand-Shuttles oder Leih-Räder. Dabei sollen die Chancen der Digitalisierung genutzt und multimodale Wegeketten gefördert werden.



4. Mit Sicherheit ans Ziel

Wichtiger Bestandteil des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes: die Verkehrssicherheit! Die „Vision Zero“ – also das Bestreben, dass niemand im Straßenverkehr verunglückt – ist fest verankert. Dazu gehört auch die Mobilitätserziehung und -bildung, eine gesellschaftlich relevante Aufgabe. Erstmals gesetzlich festgeschrieben sind die Förderung der Landesverkehrswacht und die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes. Ein weiterer Aspekt ist die Ausrüstung aller landeseigenen LKW und Busse mit Abbiegeassistenten.

Nordrhein-Westfalen hat als erstes Flächenland in Deutschland ein eigenes Gesetz auf den Weg gebracht, das den Rad- und Fußverkehr attraktiver machen soll. Am 1. Januar 2022 ist das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen (FaNaG) in Kraft getreten, das Fußgängern, Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern gleiche Rechte einräumt. Im FaNaG NRW ist auch eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes verankert, denn nur durch eine entsprechende Infrastruktur kann die Umsetzung dieser Ziele erreicht werden. Insgesamt stellt die Landesregierung NRW 100 Millionen Euro für bessere Rad- und Fußwege zur Verfügung. Hinzu kommen weitere rund 50 Millionen Euro aus Bundesmitteln. NRW.URBAN unterstützt die NRW-Kommunen, ihre Radwegenetze vor Ort auszubauen und sicherer zu

gestalten. Expertinnen und Experten der Landesgesellschaft stellen die Förderprogrammatik zunächst in 50 ausgewählten Kommunen vor und beraten bei Bedarf dort Verwaltungen und politische Gremien zu möglichen Vorhaben. Im Anschluss wird NRW.URBAN bei der inhaltlichen Erarbeitung und der Antragstellung bei den Bezirksregierungen behilflich sein. Langfristig kann das Beratungsangebot weiteren interessierten Kommunen in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung stehen.

„Um tatsächlich gleiche Voraussetzungen für Fuß-, Rad- und Autoverkehr zu erreichen, müssen die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr deutlich verbessert werden. Fuß- und Radwege müssen durchgängig komfortabel, sicher und zur Bewegung einladend sein. Auf Landesebene ist die zü-

gige Realisierung des im FaNaG vorgesehenen Radvorrangnetzes mit direkten und hochwertigen Verbindungen wichtig. Dies darf aber nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen“, sagt Christine Fuchs, Vorstandin der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. Dabei sei vor allem in den Groß- und Mittelstädten eine Neuorganisation des Parkraums der Schlüsselfaktor. Christine Fuchs wünscht sich dazu eine andere Diskussion in der Öffentlichkeit: „Veränderung von Parkraum wird von vielen Beteiligten ausschließlich negativ bewertet, die positiven Effekte stehen zu wenig im Vordergrund.“ Zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs insgesamt und damit zur Förderung der Mobilitäts- und Verkehrswende bedürfe es zudem signifikant mehr Fachpersonal auf allen Ebenen.

Infrastruktur- planung

Das Mobilitätsverhalten ändert sich. Für jüngere Menschen spielt der eigene Pkw eine zunehmend geringere Rolle, sie steigen ein in Bus und Bahn und vor allem um aufs Fahrrad oder Car Sharing. Das zeigen zum Beispiel Studien der RWTH Aachen oder des Center of Automotive Management in Bergisch Gladbach. Voraussetzung für neue Siedlungsstrukturen sind demnach eine gut ausgebaute Infrastruktur für die Nahmobilität und eine gute ÖPNV-Anbindung. Für den wirtschaftlichen Betrieb einer neuen Bahnstrecke für den Personenverkehr wiederum sind Siedlungsstrukturen unabdingbar. Menschen, die das ÖPNV-Angebot nutzen. Wie dieser Kreislauf nicht zum Teufelskreis, sondern zu einem intensiven Schub für die Stadtentwicklung und ein modernes Mobilitätsverhalten werden kann, zeigt die Stadt Ratingen.

Neue Nahverkehrs-
verbindung in NRW
ist projiziert

Mit der Ratinger Weststrecke in die Zukunft

Das ist eine seltene Nachricht: Eine neue S-Bahnstrecke in Nordrhein-Westfalen ist projiziert. Das NRW-Verkehrsministerium fördert die Vorplanung zur „Ratinger Weststrecke“ von Duisburg über Ratingen nach Düsseldorf mit sieben Millionen Euro.

Eng verbunden mit dem Ausbau der bestehenden Güterstrecke für den Schienenpersonennahverkehr sind die Siedlungs- und zukünftigen Bahnhofsumfeldentwicklungen in Ratingen-West, Ratingen-Lintorf, Ratingen-Tiefenbroich und Duisburg-Wedau. Für die Projekte arbeiten die Städte Ratingen, Düsseldorf, Duisburg, der Kreis Mettmann, der VRR und die Deutsche Netz AG Hand in Hand.

Über „Bau.Land.Bahn“ und die Landesinitiative „Bauland an der Schiene“ sowie das Instrument „Bau.Land.Partner“ bringen die landeseigene Entwicklungsgesellschaft NRW.URBAN und die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft (BEG NRW), seit 2021 strategisch unter dem Dach NRW.URBAN zusammengeschlossen, Know-how und Strategien ein, die Projekte zielgerichtet voranzutreiben.

Potenzial für neues Verkehrsangebot

Aktuell wird der Weg für den Erwerb der notwendigen Flächen für die städtebauliche und verkehrliche Neuordnung an den geplanten Haltepunkten geebnet, unter anderem, um dort einen Nutzungsmix kombiniert mit preisgünstigem und gefördertem Wohnungsbau zu realisieren – und auch neue Verkehrsschnittstellen zu schaffen. Ratingen liegt auf der Achse zwischen den einwohnerstarken Städten Düsseldorf und Duisburg. In diesem Verdichtungsraum zwischen Rheinland und Ruhrgebiet ist ein großes Bevölkerungspotenzial für das neue Verkehrsangebot zu erwarten. „Hinzu kommt, dass wir mit einer erhöhten Zuwanderung von Schutzsuchenden rechnen, wodurch der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum und Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs weiter steigen wird“, ergänzt Petra Cremer, Technische Beigeordnete der Stadt Ratingen.

Bahnland wird Bauland

Als größtes Projekt von „Bau.Land.Bahn“ wurde die Fläche des ehemaligen Bahnausbesserungswerks in Duisburg-Wedau in Partnerschaft der NRW.URBAN mit der Stadt Duisburg und der DB Station&Service AG als Voreigentümerin der Fläche entwickelt.

Planerinnen und Planer mit Überblick –
auf der Fußgängerbrücke „Am Sandbach“
in Ratingen-West ...

Mittlerweile hat die GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH als einhundertprozentige Tochter der Stadt Duisburg die Gesamtfläche erworben. Bereits seit 2020 laufen die Bauarbeiten für das neue Quartier „6-Seen-Wedau“. Auf 90 Hektar nicht mehr genutzter Bahnfläche entsteht im Stadtteil Wedau Eindrucksvolles – und elementar Wichtiges. „3.000 Wohneinheiten im Ballungsraum Rhein-Ruhr werden in direkter Wasserlage auf rund 60 Hektar geschaffen, weitere 30 Hektar als Universitäts- und Gewerbestandort entwickelt“, berichtet Klaus Dieter Büttner von NRW.URBAN. Gemeinsam mit der Stadt Duisburg hatte NRW.URBAN ein umfangreiches Begutachtungs- und Rahmenplanungsverfahren durchgeführt und schließlich den entsprechenden Bebauungsplan zur Rechtskraft gebracht. Derzeit laufen die Erschließungs- und Lärmschutzarbeiten durch die GEBAG, die einzelnen Baufelder werden in Ausschreibungsverfahren nach städtebaulichen und wirtschaftlichen Kriterien an Investoren sowohl für frei finanzierten als auch öffentlich geförderten Wohnungsbau vergeben.

Der Streckenausbau hebt aber vor allem in Ratingen Potenziale für den Wohnungsbau, die große Chancen für die Stadtentwicklung eröffnen. Drei neue Haltepunkte verknüpfen mit Stadtentwicklungs- und Bahnhofsumfeldprojekten – das stellt Stadtplanerinnen und Stadtplaner vor enorme Herausforderungen. Die haben soeben den Wettbewerb „Zukunft Stadtraum“ des Landes Nordrhein-Westfalen mit einem Vorschlag zur Gestaltung des Stadtteilzentrums Lintorf gewonnen. Jetzt beugen sie schon wieder die Köpfe über die Planungen für die Stadtteilentwicklungen an den neuen Haltepunkten der Weststrecke. „Wichtig ist, die betroffenen Eigentümer zu motivieren, aktiv mitzu-

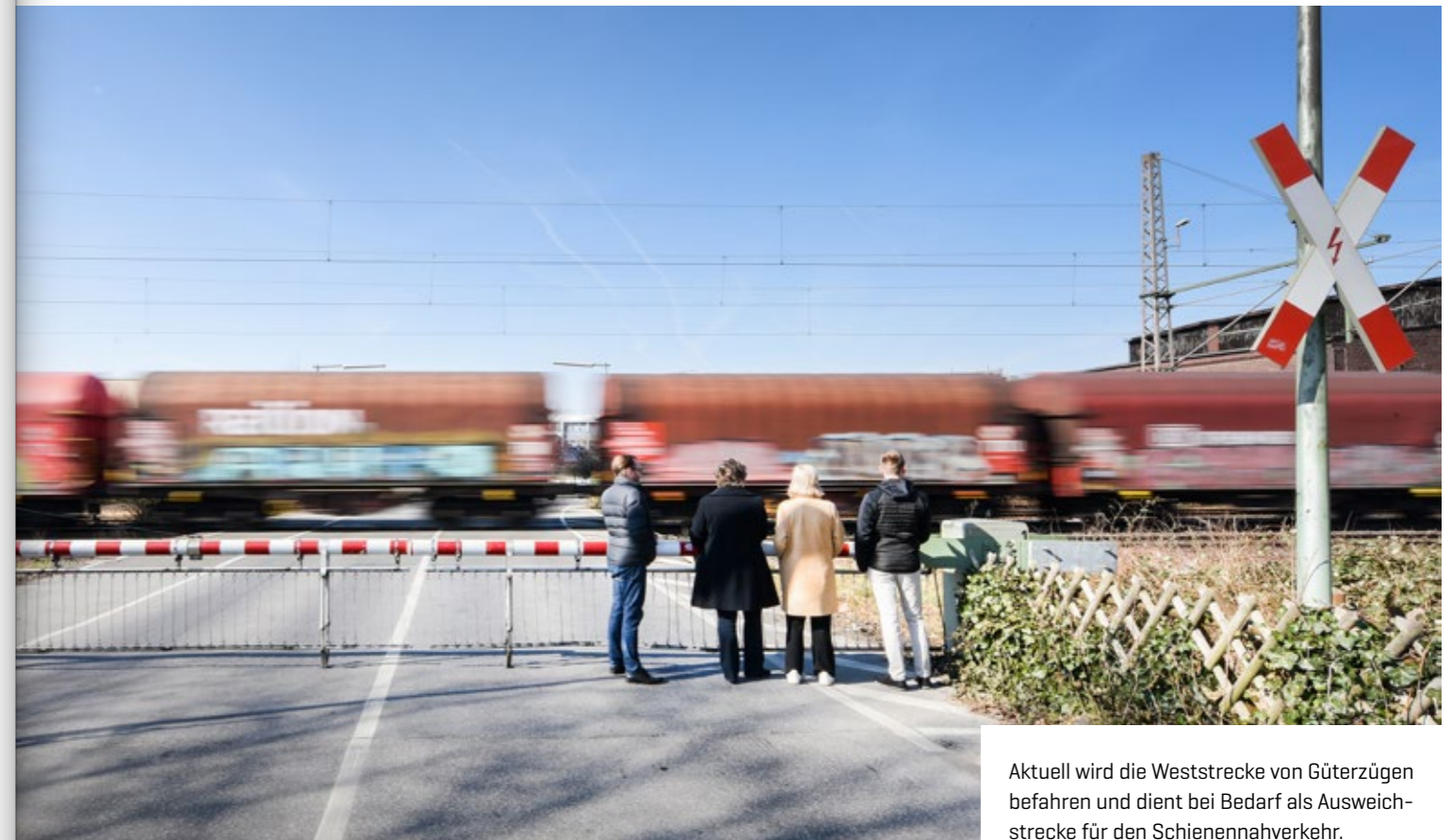




wirken“, sagt Petra Cremer. „Hier unterstützt uns derzeit NRW.URBAN an vielen Stellen – zum Beispiel durch Analysen und Umfragen, Baulandgespräche und Ersteinschätzungen. Wir sehen Stadtumbau als gemeinsame Aufgabe von Verwaltung, Bürgerschaft und Politik – mit NRW.URBAN als externer Moderatorin soll es gelingen, die Interessen aller Beteiligten zu berücksichtigen und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten.“

Um Verkehrs- und Stadtentwicklung sinnvoll miteinander zu verzahnen, laufen verschiedene Planungsstränge parallel. NRW.URBAN ist seit mehreren Jahren Mitglied einer Projektgruppe aus den Städten Düsseldorf, Duisburg und Ratingen, dem Kreis Mettmann und dem VRR zur Ratinger Weststrecke, in deren Rahmen das Vorgehen zur Streckenplanung und der Umfeldentwicklung abgestimmt wird. Der VRR als für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständiger Zweckverband unterstützt das Projekt der Ratinger Weststrecke und hatte 2019 eine neue Machbarkeitsstudie erstellen lassen, die die grundsätzliche Umsetzbarkeit und den Nutzen nachweist sowie ein Konzept für neue Haltepunkte in Ratingen und Duisburg beinhaltet. Derzeit wird eine Betriebsprogrammstudie für das S-Bahnnetz der Region durch die DB Netz AG erstellt, auf die dann die Vorplanung der Eisenbahninfrastruktur durch die DB Netz AG im Auftrag des VRR folgt. Das Land NRW fördert die Vorplanung in Höhe von 90 Prozent mit rund sieben Millionen Euro, der VRR und die Kommunen teilen sich den Eigenanteil. Zielsetzung ist dann die Aufnahme der Strecke in den ÖPNV-Bedarfsplan, um auch die Finanzierung der Investitionen sicherzustellen. Gleichzeitig gehen die Kommunen, der VRR und NRW.URBAN die weiteren Planungen für Umfeld und Verkehrsschnittstellen an.

NRW.URBAN setzt Planungen aufs Gleis
Schon bei der Konzeption von „6-Seen-Wedau“ war die zukünftige Anbindung an den SPNV Gegenstand der Abstimmungen mit der DB Netz AG und dem VRR. Im Zuge der Planungen wurde ein Flächenstreifen für die zukünftige Realisierung der Ratinger Weststrecke freigehalten. Ein Planungsverfahren von Stadt Duisburg, DB Netz AG und NRW.URBAN berücksichtigt auch die Lage des neuen Haltepunkts Wedau/Bissingheim zur Anbindung der zukünftigen S-Bahn an beide Stadtteile. Nun geht es auch in Ratingen um die entsprechenden



Aktuell wird die Weststrecke von Güterzügen befahren und dient bei Bedarf als Ausweichstrecke für den Schienenpersonennahverkehr.

Planungen der Bahnhofsumfelder“, sagt Carsten Kirchhoff, für NRW.URBAN Leiter des Projektteams Bau.Land.Bahn.

„Im Rahmen der Landesinitiative ‚Bauland an der Schiene‘ unterstützen wir die Stadt Ratingen sowie 51 weitere Kommunen unter anderem bei der Durchführung von Planungsprozessen mit externen Planungsbüros. Neue Wohnbauflächen an Haltepunkten der Schiene zu schaffen, ist dabei ein wichtiges Ziel. Aufgrund eines bestehenden Rahmenvertrages können die Kommunen für die Zusammenarbeit zwischen zehn Planungsbüros auswählen“, berichtet Thomas Machulla, Themenverantwortlicher der Landesinitiative „Bauland an der Schiene“ bei NRW.URBAN.

Projektleiterin Maria Fieweger-Stockmann vom Amt für Stadtplanung, Vermessung und Bauordnung der Stadt Ratingen ergänzt: „Damit können sonst langwierige Vergabeverfahren für städtebauliche und verkehrliche Rahmenplanungen abgekürzt werden, um schnell in die inhaltliche Arbeit einsteigen

zu können. Auch die praxisnahen Hilfestellungen, die NRW.URBAN aufgrund der Erfahrungen aus anderen Kommunen gibt, bringen uns schneller ans Ziel.“

Dabei kommt NRW.URBAN zugute, dass die Landesgesellschaft seit 2021 das Know-how von Bahnflächen- und Stadtentwicklungen in gemischten Teams vereint. Wo kann ein Haltepunkt liegen? Wie wird die Verkehrsschnittstelle zu Bus, Fahrrad und PKW aussehen? Welche Details sind bei der Umfeldplanung zu beachten? Und wie kann sich eine neue Siedlungsentwicklung an bestehende Wohnbebauung anschließen? All dies sind Fragen, die das Team um Carsten Kirchhoff und Thomas Machulla im engen Austausch und mit der Erfahrung aus zahlreichen Entwicklungsprojekten klären kann. „Wir haben bereits vor den Projekten von ‚Bauland an der Schiene‘ an zahlreichen Bahnhöfen in NRW die verkehrliche und städtebauliche Planung für Bahnhofsumfelder insbesondere auf entbehrlichen Bahnflächen mit Kommunen und Zweckverbänden gesteuert und

die Finanzierung mit den Fördergebern auf Seiten der Verkehrs- und Städtebauförderung moderiert“, berichtet Carsten Kirchhoff.

Auch die Moderationsfunktion, die NRW.URBAN im Rahmen von Baulandgesprächen übernimmt, hat geholfen, zügig Klarheit zu schaffen. Wenn früh deutlich wird, was an den verschiedenen geplanten Haltepunkten möglich ist, und wo es noch dringenden Handlungsbedarf gibt, können zeit- und geldfressende Fehler vermieden werden, sobald es in die Umsetzung geht. Als neutrale Mittlerin und Erklärerin konnte die Landesgesellschaft die Interessen von Kommune, VRR und Deutscher Bahn AG bisher weitgehend überein bringen. Auch beim Kontakt mit privaten Grundstückseigentümern kann NRW.URBAN eine ähnliche Moderationsfunktion übernehmen. Jetzt geht es als Nächstes darum, in Kooperation mit dem Kreis Mettmann die bestehende Nahverkehrsplanung zu evaluieren und den neuen Perspektiven entsprechend anzupassen. ■

Duisburg: Wohnen am Wasser, fahren mit der Bahn

6-Seen-Wedau ist ein Projekt, das weit über die Stadtgrenzen hinaus strahlt. Hier entsteht nicht nur dringend benötigter Wohnraum. Die Planung in Duisburg-Wedau verbindet auf attraktive Weise die Geschichte des Standorts mit zukunftsweisender Stadtentwicklung: Dort bleiben denkmalgeschützte Bauwerke wie ein Heizwerk, ein Stellwerk und ein Ziegelwasserturm sowie eine rund 18.000 Quadratmeter große Werkshalle erhalten. Auf der Nordfläche des Areals wird in Zusammenarbeit mit der Universität Duisburg-Essen das sogenannte Campusquartier für Forschung, Technologie und Existenzgründung errichtet. Der Haltepunkt der Ratinger Weststrecke ist demnach in zweifacher Hinsicht ein wichtiger Impuls, eine klimagerechte Verkehrsinfrastruktur zu stärken. Zum einen ermöglicht die Anbindung den zukünftigen Bewohnern, umwelt-

freundlich zu ihren Arbeitsplätzen zu pendeln, zum anderen erreichen die Mitarbeitenden des zukünftigen Campusquartiers ihre Arbeitsstellen bequem aus den umliegenden Städten. Außerdem erarbeitet die Stadt Duisburg aktuell ein Mobilitätskonzept. Der Verkehr mit dem Fahrrad soll darin einen Schwerpunkt bilden und die Anbindung von 6-Seen-Wedau, einem der größten Stadtentwicklungsprojekte in ganz Deutschland, kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Bei der Planung aller Quartiere von 6-Seen-Wedau spielen Aspekte wie eine wassersensible Stadtentwicklung, umweltfreundliche Mobilität und klimagerechte Architektur eine zentrale Rolle. ■



Ratingen-Lintorf: Kleine Korrektur mit großer Wirkung

In Ratingen-Lintorf hat NRW.URBAN im Rahmen von „Bauland an der Schiene“ zahlreiche Gespräche geführt, um die Voraussetzungen für eine neue Siedlungsentwicklung sowie einen neuen Haltepunkt zu analysieren. Die Ergebnisse werden aktuell in verschiedene Gremien gespeist. Bereits vorliegende Planungen von VRR und Deutscher Bahn AG bezüglich des dortigen Haltepunkts kamen noch einmal auf den Prüfstand.

Petra Cremer: „Hier müssen wir schnell mit der Deutschen Bahn AG und dem Landesbetrieb Straßen.NRW in Kontakt treten.“ Um den Bahnhalt optimal im Stadtgebiet zu positionieren und gleichzeitig bestehende Siedlungsdefizite auszugleichen, müsse die inzwischen veraltete Planung für den Bahnübergang Kalkumer Straße korrigiert werden.

Denn zwischenzeitlich hat eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Ratinger Weststrecke ergeben, dass in Lintorf eine Begegnungsmöglichkeit für Züge geschaffen werden muss. In Lintorf wird neben der zweigleisigen Güterstrecke auch die zum Teil eingleisige Weststrecke vorübergehend zweigleisig – es muss also Platz für insgesamt vier Gleise geschaffen werden. Dafür war die Planung einer wichtigen Unterführung aus dem Jahr 2004 bisher nicht ausgelegt. Petra Cremer ist zuversichtlich, dass auch diese Hürde bald genommen sein wird: „Unsere Studie zeigt, dass sich alle wesentlichen verkehrstechnischen Ziele allein dadurch miteinander verzahnen lassen, dass die Unterführung um maximal 40 Meter nach Süden verlegt wird.“ ■



Ratingen-West:

U-Bahn trifft S-Bahn

In Ratingen-West sehen Kommune und NRW.URBAN die größten Potenziale für die Stadtentwicklung in Ratingen. Für den Bahnhofpunkt liegt bereits ein tragfähiges Grundkonzept vor, das NRW.URBAN und die Kommune gemeinsam beauftragt hatten. Dieses Grundkonzept ist ein Baustein der zurzeit laufenden Rahmenplanung in Ratingen West. NRW.URBAN hat bezüglich der Siedlungsentwicklung zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme der Flächen durchgeführt. Parallel zu den Reaktivierungsplanungen der Strecke wird jetzt mit Mitteln des Landesinstruments Bau.Land.Partner in einem ersten Schritt ein Gesamtbild der unterschiedlichen Interessenslagen am Standort Ratingen-West erstellt.

Eigentümer und Unternehmen werden zu ihren Plänen für die weitere Entwicklung ihrer Liegenschaft befragt. Die Ergebnisse aus der Befragung fließen später in eine gesamtheitliche Perspektivfindung ein.

Der neue Haltepunkt ist im Bereich der heutigen Fußgängerbrücke „Am Sandbach“ vorgesehen. Eine neue moderne Verkehrsschnittstelle sowie eine Gastronomie sollen den Haltepunkt aufwerten, eventuell wird ein P+R-Parkhaus oder ein P+R-Parkplatz zum Umstieg vom Auto auf die Bahn motivieren. Aktuell läuft parallel zu den Tätigkeiten von NRW.URBAN eine Machbarkeitsstudie, die darstellen soll, wie die Haltepunktverknüpfung von der Düsseldorfer Flughafenbahn U81 zur Weststrecke optimal gestaltet werden kann. Im Zuge der konkreten Rahmenplanung für das Bahnhofsumfeld haben NRW.URBAN und Stadt Ratingen bereits den möglichen Endhaltepunkt der U81 mit der Rheinbahn vorabgestimmt. Entlang der Bahntrasse sind Büronutzungen vorgesehen. Geplant ist weiter, Einzelhandelsflächen im Nordwesten umzustrukturieren und durch Sport- und Freizeitangebote zu ergänzen. ■

Ratingen-Tiefenbroich:

Gute Anbindung von Gewerbestandorten

In Tiefenbroich läuft aktuell eine Planung des engeren Bahnhofsumfelds um den zukünftigen Haltepunkt. Der Haltepunkt soll sowohl den Einwohnern des vor allem von Ein- und Mehrfamilienhäusern geprägten Stadtteils zugutekommen als auch die im Westen gelegenen Gewerbebestände und im Osten gelegenen Freizeiteinrichtungen für Berufspendler und Tagestouristen besser anbinden. In einem ersten Schritt wollen NRW.URBAN und Stadt Ratingen mit der DB Netz AG, dem VRR und dem beauftragten Planungsbüro die Lagemöglichkeit des Haltepunkts an der Strecke abstimmen, bevor dann die Planung der Verkehrsschnittstelle erfolgt. ■

Im Kontext der Planungen für die Ratinger Weststrecke verzahnte das interdisziplinäre Team von BEG/NRW.URBAN verschiedene Landesinstrumente aus der Bauland-Familie: Es führte zahlreiche Baulandgespräche, zum Einsatz kamen zudem Bau.Land.Bahn, Bauland an der Schiene und Bau.Land.Partner.

**Bauland
aktivieren.**

Kontakt:

Projekt

„Ratingen Weststrecke“

Carsten Kirchhoff
0201 74766-16
Carsten.Kirchhoff@
nrw-urban.de

Landesinitiative

Bauland an der Schiene

Thomas Machulla
0211 54238-317
Thomas.Machulla@
nrw-urban.de

Bau.Land.Partner

Jessica Hupe
0201 74766-1050
Jessica.Hupe@
nrw-urban.de

Projekt

„6-Seen-Wedau“

Klaus-Dieter Büttner
0201 74766-19
Klaus-Dieter.Buettner@
nrw-urban.de



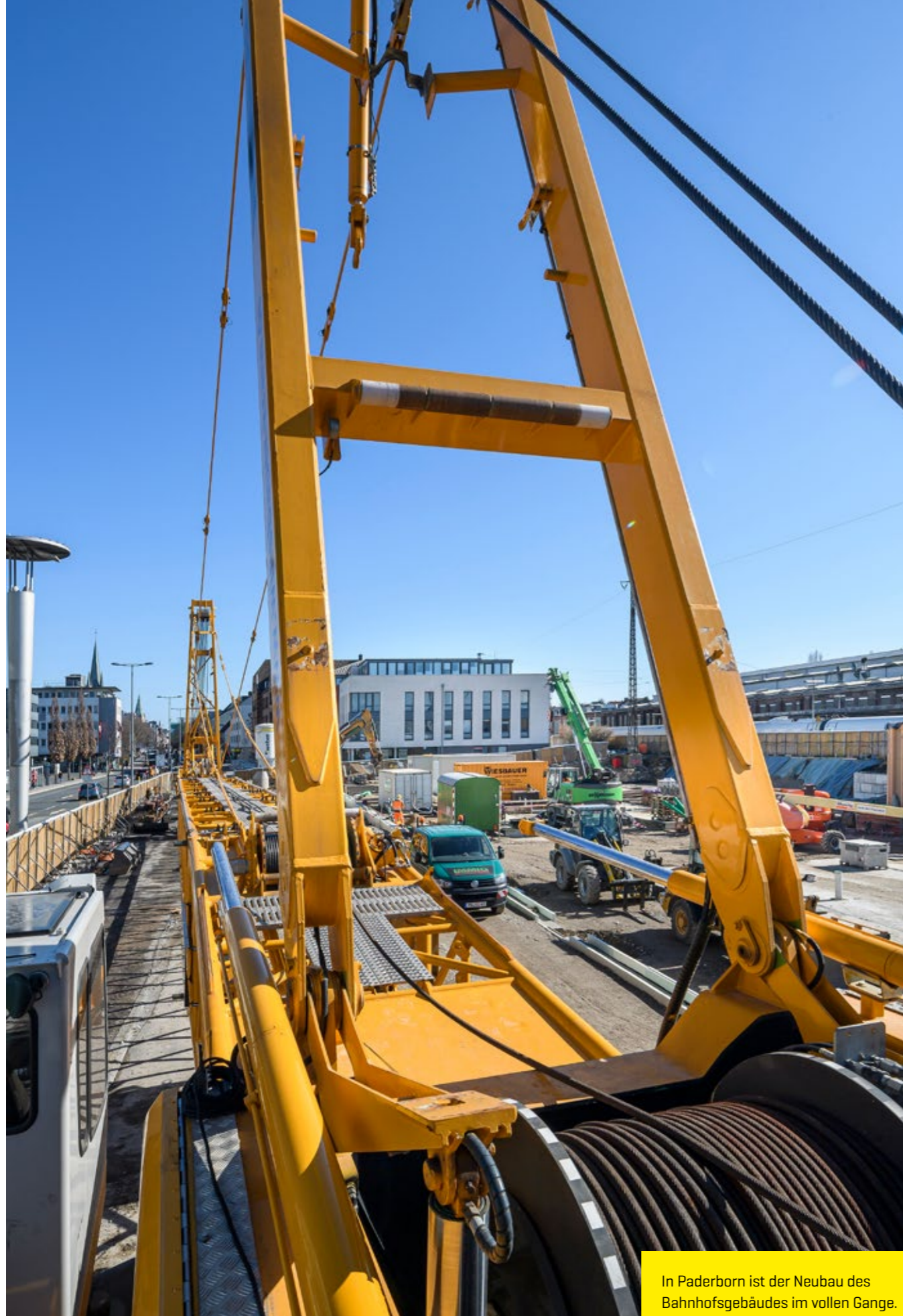
Eine Initiative des
Ministeriums für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Bau.Land.Bahn

Das Landesprogramm Bau.Land.Bahn bündelt die Flächenentwicklungskompetenz, die BEG und NRW.URBAN in mehr als 20 Jahren erworben haben. Tausende Hektar nicht mehr betriebsnotwendiger Liegenschaften der Deutschen Bahn AG wurden für die kommunale Flächenentwicklung aktiviert und konnten zur Stadtentwicklung im Innern genutzt werden. Das Unterstützungsangebot verschafft Städten und Gemeinden zunächst Klarheit darüber, welche Entwicklungspotenziale auf den Bahnliegenschaften bestehen. Die Expertinnen und Experten klären zudem rechtliche und technische Rahmenbedingungen. In den komplexen Bahnflächenentwicklungsprojekten kommen häufig Fördermittel-Kombinationen zum Einsatz, die Stadt- und Verkehrspotenziale optimal heben.

... bequemer bauen
BREMER
 www.bremerbau.de
 MASSIVE KONSTRUKTION IN PERFEKTION



In Paderborn ist der Neubau des Bahnhofsgebäudes im vollen Gange.

Paderborn erstellt
Integriertes
Mobilitätskonzept

Eine kleine Großstadt im Aufbruch

Die Stadt Paderborn erstellt aktuell in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsbüro Planersocietät aus Dortmund ein Integriertes Mobilitätskonzept (IMOK). Das Ziel: eine in die Zukunft gerichtete, nachhaltige Verkehrsplanung. Mit dem Mobilitätskonzept sollen sinnvolle Maßnahmen und Handlungsfelder für die Gesamtstadt sowie für Teilbereiche der ostwestfälischen Bischofsstadt aufgezeigt werden.

Quartiersentwicklungen wie die Projekte auf den Konversionsflächen, der Bahnhofneubau, ein neuer zentraler Busbahnhof/ZOB, der Ausbau der E-Mobilität und des Radverkehrs – all dies soll eng verzahnt und sinnvoll aufeinander abgestimmt werden. Paderborn plant aber nicht mehr nur, sondern ist bereits im Tun: Die Stadt, die am kürzesten Fluss Deutschlands liegt, hat viel vor – oder, wie die Lokalzeitung kürzlich titelte: Ganz Paderborn ist eine Baustelle.

Ein neues Tor zur Stadt

An zentraler Stelle ist der Abriss des alten Empfangsgebäudes am Paderborner Hauptbahnhof zwischenzeitlich abgeschlossen und der Neubau im vollen Gange. „Der Bahnhofsbau aus den 1950er-Jahren entsprach weder heutigen Ansprüchen, noch

war er ein erhaltenswertes Zeitzeugnis seiner Ära“, sagt Claudia Warnecke, Technische Beigeordnete der Stadt Paderborn. Großzügig, hell, transparent und nachhaltig – so soll das neue Empfangsgebäude nun zur Mobilitätsdrehscheibe für die Region und sein Umfeld zum lebendigen Mittelpunkt der City werden. Bei dem Projekt ziehen die Stadt Paderborn, die DB Station&Service AG als Infrastrukturtochter der Deutschen Bahn AG, die Investorin PB1 GmbH und die Generalunternehmerin BREMER AG, an einem Strang. Mit der BREMER AG hat die Stadt Paderborn für das Bahnhofprojekt eine kongeniale Partnerin gefunden, die nicht nur selbst in Paderborn ansässig ist, sondern Konzepte für Nachhaltigkeit in ihre Unternehmens-DNA eingeschrieben hat. „Wir legen Wert auf Nachhaltigkeit: An der Fassade des neuen Bahnhofs werden auf 1.000 Quadratmetern Photovoltaik-Anlagen angebracht“, sagt Heinrich Hillebrand, Geschäftsführer der Investorengesellschaft PB1 GmbH. Die BREMER AG zählt in Deutschland zu den führenden Unternehmen im schlüsselfertigen Bauen mit Stahlbetonfertigteilen, die in den eigenen Werken am Hauptsitz in Paderborn und in Leipzig geplant und produziert werden, und verwendet ausschließlich Materialien, die entweder recycelt oder sauber entsorgt werden können.



„Wir legen Wert auf Nachhaltigkeit: An der Fassade des neuen Bahnhofs werden auf 1.000 Quadratmetern Photovoltaik-Anlagen angebracht.“

Heinrich Hillebrand, Geschäftsführer der Investorengesellschaft PB1 GmbH

Besonderen Wert haben die Planerinnen und Planer auf eine nachhaltige und ökologische Gebäudetechnik mit Photovoltaik und Grundwasserwärmepumpen gelegt. Geheizt und gekühlt wird das neue Bahnhofsgebäude mit Wasser aus der Pader. Ein Teil des benötigten Stroms wird durch Photovoltaikanlagen auf dem Gebäude und an der gleisseitigen Fassade erzeugt. Die neue Empfangshalle wird zum attraktiven Eintrittstor in die Stadt, direkt darüber wird ein IntercityHotel bis zu 380 Gäste beherbergen können. Die Fertigstellung ist für Herbst 2023 geplant. Die Stadt selbst errichtet im Anschluss im Rahmen der Gesamtmaßnahme Fahrrad- und PKW-Parkhäuser.

Bereits in der frühen Planungsphase dieses Großprojektes stand die BEG – inzwischen mit NRW.URBAN zusammengeschlossen – an der Seite der Stadt Paderborn. Carsten Kirchhoff von NRW.URBAN: „Besondere Herausforderung war einerseits die Abstimmung des Vertrags- und Finanzierungsmodus,

das sowohl den Interessen der Stadt hinsichtlich einer neuen städtebaulichen Landmarke als auch den Interessen der DB AG zur eigenen Präsenz mit Mietflächen am Standort gerecht werden sollte. Andererseits galt es, für die komplexen bahntechnischen Rahmenbedingungen eine Lösung zu finden. Dazu gehören zum Beispiel die Unterbauung einer 15kV-Stromleitung der DB und die Überbauung eines Telekommunikationsknotens der DB. Die Partner haben aber alle an einem Strang gezogen.“ Nicht zuletzt hat die BEG auch die behördliche Abstimmung zum Fachplanungsrecht der Eisenbahn und dem kommunalen Bau-recht moderiert, so dass die notwendigen Genehmigungsverfahren entsprechend des Zeitplans abgeschlossen werden konnten.

„Ohne die BEG hätten wir das Projekt wahrscheinlich gar nicht in dieser Form, und wenn, sicherlich nicht so schnell verwirklichen können“, sagt Claudia Warnecke. Die BEG als versierte Vermittlerin

zwischen DB AG und privaten Akteuren sowie als aktive Unterstützerin von Kommunen habe Kompetenzen eingebracht, die eine Kommune wie Paderborn nicht vorhalten könne.

Konversion als Chance

Die Kooperation mit NRW.URBAN wiederum hat sich vor allem bei den Konversionsprojekten in Paderborn bewährt. Wie kaum eine andere Stadt in Nordrhein-Westfalen ist Paderborn vom Abzug der Briten aus Deutschland betroffen. In der Kernstadt befinden sich zwei Areale in einem umfassenden Konversionsprozess. Zunächst sollten alle fünf Kasernenstandorte, der Standortübungsplatz Lieth sowie der Truppenübungsplatz Senne, in Paderborn in neue Nutzungen geführt werden. Nach umfangreichen Voruntersuchungen und einer Neuorientierung der Briten verblieben drei ehemalige Kasernenstandorte. Weit fortgeschritten: das Alanbrooke-Quartier, 18 Hektar groß und als REGIONALE-Projekt ausgezeichnet.

Fast dreimal so groß: Das ebenfalls als REGIONALE-Projekt ausgezeichnete Areal der ehemaligen Barker Barracks, das heutige Zukunftsquartier an der Driburger Straße. Was muss Paderborn bieten, um als Zuzugsort, Wirtschafts- und Hochschulstandort auch künftig attraktiv zu sein? Ein wichtiges Thema in diesem Zusammenhang: die Anbindung des neuen Quartiers an den öffentlichen Nahverkehr, Angebote zur E-Mobilität und Anreize, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen.

„Paderborn ist eine kleine Großstadt“, sagt Claudia Warnecke. Die Stadt hat schon lange ihr beschauliches Image abgelegt. Nur noch wenige Studierende kommen zur Priesterausbildung ins Leokonvikt. Dafür studieren 20.000 junge Menschen an der hochmodernen Universität Kultur- oder Wirtschaftswissenschaften, Maschinenbau oder Informatik. Durch die Universität verzeichnet Paderborn nicht nur den Zuzug vieler junger Menschen. Im attraktiven Forschungsumfeld haben sich



Ein attraktives Eintrittstor zur Stadt entsteht in Paderborn: Neben dem topmodernen Bahnhofsgebäude errichtet ein Investor ein IntercityHotel.

„Die jüngeren Generationen legen Wert auf attraktive Mobilitätsketten.“

Claudia Warnecke,
Technische Beigeordnete
Stadt Paderborn

auch zahlreiche Technologiefirmen angesiedelt. Mehr als 40.000 Einpendler zählt Paderborn zusätzlich zur wachsenden Stadtbevölkerung. „Die jüngeren Generationen legen Wert auf attraktive Mobilitätsketten“, sagt Claudia Warnecke. Und so soll das Zukunftsquartier sogar einen eigenen Bahnhof bekommen.

Bauland an der Schiene

Bei den Projektplanungen für das Zukunftsquartier konnte NRW.URBAN seit dem Jahr 2019 mit dem Landesinstrument „Bauland an der Schiene“ Unterstützung leisten – praxisorientiert und fundiert. Die Stadt Paderborn nahm Hilfe bei Ausschreibungs- und Vergabeverfahren in Anspruch, NRW.URBAN führte Bürgerinformationen durch. Den Beteiligten war wichtig, von Anfang an alle Planungen transparent zu kommunizieren und den Paderborner Bürgerinnen und Bürgern frühzeitig Gelegenheit zu geben, eigene Ideen und Wünsche beizusteuern.

Intelligente Mobilitätsketten zu schaffen, das ist das Ziel der Stadt Paderborn – ein Augenmerk liegt auf guten Anbindungen an den Schienenverkehr.



So kamen im November 2021 rund 500 Paderborner Bürgerinnen und Bürger der Einladung nach, sich an einem Zukunftscamp zur Masterplanung des Zukunftsquartiers zu beteiligen. An den zahlreichen Camp-Stationen wurde rege diskutiert. Auch eine Mobilitäts-Station beleuchtete, wie sich zukünftige Bewohner und Besucher durch den neuen Stadtteil bewegen könnten. Gemeinsam mit den Paderbornern entstand ein aussagekräftiges Stimmungsbild zum zukünftigen Mobilitätsmix. Besonderes Augenmerk galt hier dem neuen Bahnhofpunkt.

Die BEG beriet die Stadt Paderborn strategisch zur Lage und Ausgestaltung des neuen Haltepunkts „Universität“. Sie empfahl die Anbindung an die vorhandene Bahnstrecke und trat frühzeitig mit den notwendigen Akteuren von DB AG und Zweckverband Personennahverkehr in Verbindung. Herausforderungen waren die bahntechnischen Rahmenbedingungen der Streckentrassierung mit besonderen Kurvenlagen und Steigungen, die Einplanung des Haltepunkts in das Betriebsprogramm der Strecke sowie die Bestellung der SPNV-Leistungen. Thomas Machulla von NRW.URBAN fasst zusammen: „Die geförderte Planung im Rahmen der Landesinitiative „Bauland an der Schiene“ ist mittlerweile in weiten Teilen abgeschlossen.“ Größe und Standort für den neuen Haltepunkt wurden in enger Abstimmung zwischen DB Netz AG, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Stadt Paderborn und BEG erörtert und definiert. Die Flächen für den neuen Haltepunkt flossen in die Rahmenplanung ein und wurden von dem beauftragten Büro „Agentur Bahnstadt“ musterhaft konkretisiert. Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe hat den Haltepunkt „Paderborn-Universität“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen, in Zukunft sollen hier RE- und S-Bahnen halten. Carsten Kirchhoff: „Der neue Haltepunkt wird ein wichtiger Motor für die Siedlungsentwicklung, gemeinsam mit der Anbindung der Universität entfalten sich enorme Nutzungspotenziale. Auch hier ziehen die Partner Stadt, DB und NWL nun an einem Strang.“ ■

Kontakt:

Carsten Kirchhoff
0201 74766-16
Carsten.Kirchhoff@
nrw-urban.de

Drei Fragen an ...

Claudia Warnecke, Technische Beigeordnete der Stadt Paderborn

Sehr geehrte Frau Warnecke, an welcher Stelle des Projektverlaufs haben Sie für das Zukunftsquartier „Bauland an der Schiene“ ins Spiel gebracht?

Dieses Förderinstrument hatte ich bereits zu Beginn des Projektes im Auge. Aufmerksam geworden bin ich auf „Bauland an der Schiene“ bei einem Baulandgespräch im Oktober 2019. Da habe ich sofort Kontakt zu NRW.URBAN geknüpft, um eine Verbindung des Programms mit unserer Standortentwicklung auszuloten.

Wie entlastet Sie das Instrument aus der „Bau.Land.Bahn“-Familie?

Auf der einen Seite ist da natürlich die finanzielle Unterstützung, die alle Kommunen gut gebrauchen können. Die Landesregierung gewährt nach der zweiten Stufe für geeignete Standorte einen Finanzierungsanteil von 50 Prozent für städtebauliche Rahmenplanungen. Vor allem sind es aber die Übernahme von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren, die Moderation von Abstimmungsterminen, die professionelle und wirkungsvolle Öffentlichkeitsbeteiligung, die erheblich unterstützen können. Dafür liefert NRW.URBAN Know-how und Ressourcen, die viele Stadtverwaltungen nicht vorhalten können. Der wichtigste Punkt für Paderborn war insbesondere die Planungsbegleitung und das Zusammenbringen der Partner DB, Stadt, NWL und Planungsexperten, um die voraussichtliche, zukünftige Lage des neuen Haltepunkts gleich von Beginn mit der DB richtig zu definieren und in der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenplanung entsprechend berücksichtigen zu können.

Und was muss Paderborn in Sachen Mobilität tun, um noch attraktiver zu werden?

Wir haben unsere Studierendenzahl durch Profilierung der Universität in kurzer Zeit verdoppelt. Paderborn ist eine junge Stadt. Und die jungen Menschen legen großen Wert auf smarte Technologien und auf Nachhaltigkeit. Das sehen wir unter anderem an der positiven Resonanz darauf, dass wir das Paderquellgebiet als Naturraum gestärkt haben. Was die gewünschten Mobilitätsangebote und -ketten angeht, bewegt sich Paderborn im Vergleich zu anderen Städten unserer Größe im gesunden Mittelfeld. Da ist also noch Luft nach oben. Wir werden unsere neuen Wohn- und Innovationsstandorte gut anbinden und dabei ÖPNV, Radverkehr und E-Mobilität stärken. Aber auch in die bestehende Infrastruktur greifen wir ein – nicht nur mit dem Bahnhofsneubau, sondern zum Beispiel auch durch die Optimierung des Stadtbussystems. Bald enden die Bauarbeiten an der neuen zentralen Omnibushaltestelle, städtebaulich harmonisch eingebettet in die historische Wallanlage Paderborns in direkter Nachbarschaft zur City.

Bahnhofsquartier
Jüchen besonders
förderwürdig

Zurück in die Zukunft



Im Süden der Stadt Jüchen liegt der Tagebau Garzweiler, bis zum endgültigen Abbauende wird er die komplette südliche Hälfte der Stadt in Anspruch genommen haben. Die kommenden Jahrzehnte stehen also im Zeichen des Strukturwandels: Die Stadt Jüchen wird sich intensiv mit den Planungen für die Landschaftsgestaltung der Flächen beschäftigen, die der Tagebau hinterlässt.

Mit der Entwicklung des Bahnhofsquartiers stellt die Stadt Jüchen bereits heute die Weichen für die künftige Entwicklung am Rande des Tagebaus – einen „Sprung zurück in die Zukunft“ nennen die Planer eine erste Projektskizze zum „Bahnhofsquartier Jüchen“. Der Planungs-

entwurf brachte Jüchen den ersten Stern der Zukunftsagentur Rheinisches Revier ein, damit gilt das Projekt als besonders förderwürdig. Nachdem Beteiligte der Stadt, des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKBG), der Starke Projekte GmbH, der Bezirksregierung Düsseldorf sowie der Zukunftsagentur Rheinisches Revier erste Konzepte im Dialogverfahren im Oktober 2021 erörtert hatten, haben Vertreter der städtischen Planungsabteilung und der Starke Projekte GmbH die Projektskizze für ein neues Bahnhofsquartier ausgearbeitet. Die Starke Projekte GmbH unterstützt jetzt die Stadt bei der weiteren Qualifizierung des Projektes, beschafft notwendige Gutachten

und Planungsleistungen und hilft somit, die Grundlagen für die Projektrealisierung zu erarbeiten.

Die Stadt Jüchen möchte in Zukunft das Bahnhofsumfeld aufwerten, es soll ein lebendiger, sicherer und freundlicher Bezirk werden, der Gäste willkommen heißt und von den Jüchenern vielfältig genutzt wird. Besonderes Augenmerk liegt auf der Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt. Denn aktuell trennen Autobahn und Bahntrasse das Gebiet. Eine planerische Herausforderung, die aber die Chance eröffnet, zukunftsfähige Infrastrukturen aufzubauen, die eine ganzheitliche Siedlungsentwicklung und Anbindung der Tagebauflächen ermöglichen. ■

INFO Unterstützung des Landes für „starke Projekte“ im Rheinischen Revier

Mit der Landesgesellschaft „Starke Projekte GmbH“ bietet das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bauen und Gleichstellung (MHKBG) Städten und Gemeinden im Rheinischen Revier Unterstützung bei der Bewältigung langwieriger und oftmals komplizierter Planungsprozesse. Denn vielen Kommunen fehlt es schlicht an Personal für die Qualifizierung ihrer städtebaulichen Projekte. Die „Starke Projekte GmbH“, eine Tochtergesellschaft von NRW.URBAN, wird finanziert aus Mitteln des Bundes und des Landes NRW. Neben der Qualitätssicherung durch Beratung und der Beschaffung gutachterlicher Expertisen und Planungsleistungen, stellt sie auch ein zentrales Fördermittelmanagement für nicht-investive Leistungen bereit.

Am Rande des Braunkohlentagebaus – der Aussichtspunkt, von dem aus dieses Foto entstand, liegt am südlichen Rand von Jüchen.

Kontakt:
Valerie Milicevic
0211 54238-242
Valerie.Milicevic@
nrw-urban.de



Grundstücksfonds
NRW

Beispiele für einen gelungenen Strukturwandel

Nordrhein-Westfalen ist das Bundesland, das als erstes vom Strukturwandel in der Montanindustrie betroffen war. Zu ersten Zechenstilllegungen kam es bereits in den späten 1950er-Jahren. Somit waren früh Instrumente gefordert, sich dieser Entwicklung zu stellen und Konzepte für eine sinnvolle Weiternutzung brachliegender Flächen zu erarbeiten. Den Vorläufer des heutigen Grundstücksfonds NRW brachte die damalige Landesregierung bereits 1979 auf den Weg. Zunächst für Flächen im Ruhrgebiet, ab 1984 für ganz Nordrhein-Westfalen. Der Grundstücksfonds NRW wuchs kontinuierlich, hinzu kamen Programme wie der Bahnflächenpool NRW zur Aktivierung entbehrlicher Bahnflächen. Seit 2005 kauft das Land keine neuen Flächen mehr an. Heute – im Jahr 2022 – stehen nur noch wenige Teilflächen aus dem Programm des Grundstücksfonds NRW zur Veräußerung zur Verfügung.

Auch das vergangene Jahr 2021 verlief aus Vermarktungssicht sehr erfolgreich, und dass obwohl potenzielle Käufer, Branchen und Gewerke unter dem Eindruck der Coronapandemie standen. Die Bilanz weist insgesamt 48 geschlossene Kaufverträge aus, 53 Hektar Flächen gingen an neue Eigentümer über. Alle Veräußerungen generierten über 19 Millionen Euro Verkaufseinnahmen.

Sowohl auf dem Areal der Bochumer Innenstadt-West rund um den Gerard-Mortier-Platz als auch auf PHOENIX West in Dortmund entstehen weitere ansprechende und zukunftsweisende Bürostandorte. Wo früher Stahl produziert wurde, lassen sich Unternehmen aus Zukunftsbranchen nieder. Mit einer Gesamtgröße von fast 100 Hektar ist das Gebiet des ehemaligen Stahlwerks „Schalker Verein“ eine der größten Entwicklungsflächen der Stadt Gelsenkirchen. Seit November 2021 sind 14 Hektar der Gewerbeflächen verkauft. Ein bereits in Gelsenkirchen ansässiges Dienstleistungsunternehmen wird seinen Firmensitz in den Gewerbepark Schalker Verein verlegen, Baubeginn ist im

Frühjahr 2022. Für die noch verbleibenden 3,7 Hektar stehen ebenfalls bereits Käufer fest. Somit sind die Gewerbeflächen des „Schalker Vereins“ fast komplett vermarktet. Das ehemalige Kraftwerksgelände der Zeche Graf Bismarck liegt in der geografischen Mitte Gelsenkirchens – in attraktiver Lage direkt am Rhein-Herne-Kanal. Inzwischen prägt das insgesamt 80 Hektar große Areal eine Mischung aus attraktivem Wohnungsbau und Gewerbe, eine Marina für Sportboote und ein Fahrgastschiffanleger für die Personenschifffahrt. Im März 2021 konnte NRW.URBAN ein weiteres Gewerbegrundstück veräußern. Eine Gesamtfläche von 1,7 Hektar wurde für den Wohnungsbau veräußert. So konnte auch dem weiterhin großen Bedarf an Wohnflächen in NRW Rechnung getragen werden.

Weitere Informationen:
Burkhardt Bahrenberg
0231 4341-280
Burkhardt.Bahrenberg
@nrw-urban.de

HASE BIKES
am Standort
Zeche Waltrop

Alles dreht sich ums Rad

Moderne Architektur trifft auf historische Gebäude – die Hallen der Firma HASE BIKES entstanden nach und nach, der Baustil folgt einem strengen Gestaltungskonzept.



Es war im Jahr 2001, als die noch junge Fahrradmanufaktur von Marec Hase aus der Hinterhofwerkstatt im Garten seiner Eltern herausgewachsen war und sich der ehemalige Jugend-Forscht-Gewinner auf die Suche nach einer größeren Fertigungshalle machte. Da hatte der umtriebige Tüftler bereits eine Reihe Spezialräder – Falträder, Liegefahrräder, Tandems, Trikes und Fahrräder für Menschen mit und ohne Handicap – entwickelt und Kontakte zu Händlern in ganz Europa und den USA aufgebaut. „Wir haben intensiv nach einer größeren Halle gesucht, nach einem Ort mit Raum zur Expansion und mit Atmosphäre“, berichtet Marketingchefin Kirsten Hase. Von Anfang an wollte das Unternehmerehepaar seinen Mitarbeitenden einen hellen, freundlichen Ort mit „einem gewissen Etwas“ bieten, zudem sollte der Unternehmenssitz repräsentativ und persönlich zugleich sein – um dort Händler zu schulen und Kooperationspartner zu begrüßen.

Stil und beste Qualität

2001 ist es schließlich soweit: Die Firma zieht auf das Gelände der denkmalgeschützten Zeche Waltrop. Im Erdgeschoss des Magazingebäudes bauen die Mechaniker innovative Räder, unter dem Dach lebt Familie Hase. HASE BIKES befindet sich in Nachbarschaft zu anderen Unternehmen,

die für Stil und beste Qualität stehen: Unter anderem hat sich das „Warenhaus der guten Dinge“ Manufactum hier angesiedelt. In der früheren Lokhalle werden Volvo-Oldtimer repariert und restauriert.

Heute ist die Werkhalle im Magazingebäude wieder so leer wie am ersten Tag. Nur Mitarbeitende aus Verwaltung, Forschung, Marketing, Einkauf und Entwicklung arbeiten weiterhin in den oberen Etagen des Backsteinbaus. Alle anderen zogen über die Jahre in neue Gebäude auf einer 2,2 Hektar großen Erweiterungsfläche um. Nach und nach baute HASE BIKES neu: erst eine Lagerhalle, dann weitere Büroflächen und differenzierte Werkstätten zur Fertigung spezieller Drehteile und schließlich 2021 eine neue Montagehalle. Die Halle des Magazingebäudes wird jetzt zur HASE-Erlebniswelt mit Showroom, Museum und kleinem Shop.

Projekt des Grundstücksfonds NRW

„Offiziell sind noch 8.761 Quadratmeter Fläche hier am Standort übrig“, berichtet Marion Ikemeyer von NRW.URBAN, zuständig für die Vermarktung. Interessenten für diese Flächen gibt es bereits: eine Tischlerei für Möbel und individuelle Inneneinrichtungen und – HASE BIKES. Damit wäre das im Jahr 1984 begonnene Projekt des Grundstücksfonds NRW abgeschlossen.

Kirsten Hase: „Wir plädieren seit mehr als 20 Jahren dafür, dem Fahrrad im Mobilitätsmix mehr Bedeutung zuzuschreiben. Unser stetiges, aber bewusst nachhaltig und besonnen gestaltetes Wachstum gibt uns Recht.“ Die explodierende Nachfrage nach Fahrrädern und die gleichzeitigen Lieferengpässe bei hochwertigen Teilen in Zeiten der Pandemie hätten den Spezialfahrradhersteller allerdings fast an seine Grenzen gebracht. Dario Valenti, Mitarbeiter des Marketing-Teams von HASE BIKES, ergänzt: „Die neue Halle ist sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung, um mit unseren Produkten die steigende Nachfrage zu bedienen.“ So beschleunigt nicht nur die neue – von Marc Hase nachträglich optimierte – Montagelinie die Produktion erheblich. Das Unternehmen baut seine Vorräte an Bremsen und Elektromotoren aus, für das perfekte Einspeichen und Zentrieren von Rädern haben die Entwickler gar eine eigene computergesteuerte Anlage gebaut.

Wichtiger Imageträger für die Stadt Waltrop
„Die Zeche Waltrop ist für die Stadt nicht nur ein wichtiger Gewerbestandort, sie ist neben dem Schiffshewerk auch Imageträger und beliebtes Ausflugsziel“, sagt Burkhard Tiessen von der Wirtschaftsförderung der Stadt Waltrop. „Auf der einen Seite die denkmalgeschützten Backstein-Gebäude aus der Zeit des Historismus, auf der anderen Seite die nach strengen Gestaltungsrichtlinien errichteten Neubauten – es hat sich gelohnt, auf qualitativ hochwertige Unternehmen zu warten, die das IBA-Konzept ‚Arbeiten im Park‘ bei ihrer Ansiedlung fortgeschrieben haben.“

„Der Mix aus Alt und Neu ist wirklich gelungen“, bestätigt Kirsten Hase. Allerdings konnten sich ihre Mitarbeitenden nur sehr schweren Herzens vom historischen Magazin-gebäude trennen. Deshalb ließen die Hases in der neuen Halle kurzerhand eine alte Zechenwand nachbauen, hinter der sich nun Küche und Sozialräume befinden.

Mobilitätsanbindung

Und wie kommen die rund 100 Mitarbeitenden von HASE BIKES zur Arbeit? Kirsten Hase schmunzelt: „Mit dem Fahrrad natürlich!“ Etwas Ironie schwingt dabei mit, denn das Gelände ist zwar für Freizeitradler mit dem Emscher-Park-Radweg und über die Route der Industriekultur gut angebunden, in die Innenstadt von Waltrop selbst gibt es jedoch noch keine attraktive Radwegeverbindung, und das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs beschränkt sich auf eine Buslinie. Burkhard Tiessen erläutert: „Wir haben das Gewerbegebiet so genommen wie es ist, nämlich als ehemaliges Zechengebiet, das außerhalb der Kernstadt liegt.“ Es gibt zwar einen Radrastplatz, teilweise gesponsert von HASE BIKES, viele Besucherinnen und Besucher und Mitarbeitende der ansässigen Unternehmen steuern die Zeche Waltrop jedoch mit dem Auto an. Da sei noch „Luft nach oben“, so der Wirtschaftsförderer. Aktuell lasse die Stadt Waltrop ein Integriertes Mobilitätsentwicklungskonzept erstellen, bei dem auch das betriebliche Mobilitätsmanagement und die Verbesserung des Verkehrsnetzes eine wichtige Rolle spielen sollen. Ein Vorschlag ist zum Beispiel, die Radwegeverbindung zwischen Innenstadt und Zeche durch den Moselbachpark und den Zechenwald zu qualifizieren. ■



Kontakt:
Marion Ikemeyer
0231 4341-301
Marion.Ikemeyer@
nrw-urban.de



Weil die Mitarbeitenden von HASE BIKES sich im historischen Backsteingebäude so wohl gefühlt haben, ließ Kirsten Hase auch in der modernen Fertigungshalle eine Backsteinmauer nachbauen.

„Wir plädieren seit mehr als 20 Jahren dafür, dem Fahrrad im Mobilitätsmix mehr Bedeutung zuzuschreiben.“

Kirsten Hase, Marketingchefin
HASE BIKES



INFO 38 Jahre Entwicklungsarbeit

Von der Zechenbrache zu einem der schönsten Gewerbegebiete im Ruhrgebiet: Die Zeche Waltrop ist nach Zollverein in Essen das zweitgrößte zusammenhängende Zechenensemble seiner Art in NRW. Mittlerweile haben sich rund 40 Unternehmen mit über 400 Mitarbeitern teilweise in den historischen Zechengebäuden, teilweise in neu errichteten Gebäuden auf einer Erweiterungsfläche angesiedelt. Die LEG als Vorläufergesellschaft von NRW.URBAN hatte das rund 38 Hektar große Areal 1984 für den Grundstücksfonds NRW erworben und in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Waltrop entwickelt. Die Landesgesellschaft war unter anderem zuständig für die Projektsteuerung und -leitung, Sanierung und Baureifmachung, Erschließung, Grundstücksbewirtschaftung, die Entwicklung eines Gestaltungshandbuchs und die Vermarktung mit besonderer Berücksichtigung der Natur- und Landschaftsstrukturen.

Neue Perspektiven für Ihr Gewerbe auf Flächen des Grundstücksfonds NRW

Es gibt noch weitere Gewerbe- und Wohnbaugrundstücke in der Region, die zur Vermarktung stehen. Verschaffen Sie sich einen Überblick über die Standorte unter www.nrw-urban.de



Hattingen



Alsdorf

Essen
Zeche Fritz
9.000 m²

Hattingen
Gewerbe- und
Landschaftspark
Henrichshütte
50.000 m²

Alsdorf
Annapark
28.000 m²

Gelsenkirchen
Graf Bismarck
35.000 m²

Gelsenkirchen
Rheinelbe
3.000 m²

Leverkusen
Innovationspark
Leverkusen IPL
69.000 m²

Castrop-Rauxel
Mittelstandspark Ost
21.000 m²

Hagen
Nahmertal
39.000 m²

Arnsberg
Wildshausen
60.000 m²

Brilon
Brilon, Wald
32.500 m²

Marsberg
Ritzenhoff
36.000 m²

Lünen
Achenbach
3.000 m²

Hamm
Zeche Sachsen
15.000 m²

Dortmund
Phoenix-West
93.000 m²
Dortmund
Hansa
10.000 m²



Lünen



Dortmund, Phoenix-West



Brilon

IMPRESSUM: HERAUSGEBER NRW.URBAN Service GmbH, Fritz-Vomfelde-Straße 10, 40547 Düsseldorf, Tel. 0211 54238-0, Fax 0211 54238-430 | REDAKTION Aurélie Ölbey (V.i.S.d.P.), NRW.URBAN, KO2B – Agentur für Kommunikation, Dortmund | VISUELLE KONZEPTION UND LAYOUT Oktober Kommunikationsdesign GmbH, Bochum | FOTOS Frank Vinken [Titel, 2, 12-17, 19, 20], Christian Nieling [2, 22-28, 39, Rückseite], Christoph Kniel [2, 32-37], Martin Steffen [4-9], Stefan Klink [18], Steffi Lorbeer CC BY-SA [30], Johannes Kaßenberg [38-39], Franklin Berger [38] | DRUCK Druckverlag Kettler GmbH, Bönen | AUFLAGE 1.200

Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichten Lesbarkeit nur die männliche oder nur die weibliche Form verwendet wird.

ADRESSEN / SERVICE

NRW.URBAN

DÜSSELDORF

Fritz-Vomfelde-Str. 10
40547 Düsseldorf
Tel. 0211 54238-0
Fax 0211 54238-430
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

NRW.URBAN

DORTMUND

Revierstraße 3
44379 Dortmund
Tel. 0231 4341-0
Fax 0231 4341-325
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

NRW.URBAN

ESSEN

An der Reichsbank 8
45127 Essen
Tel. 0201 747-660
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

