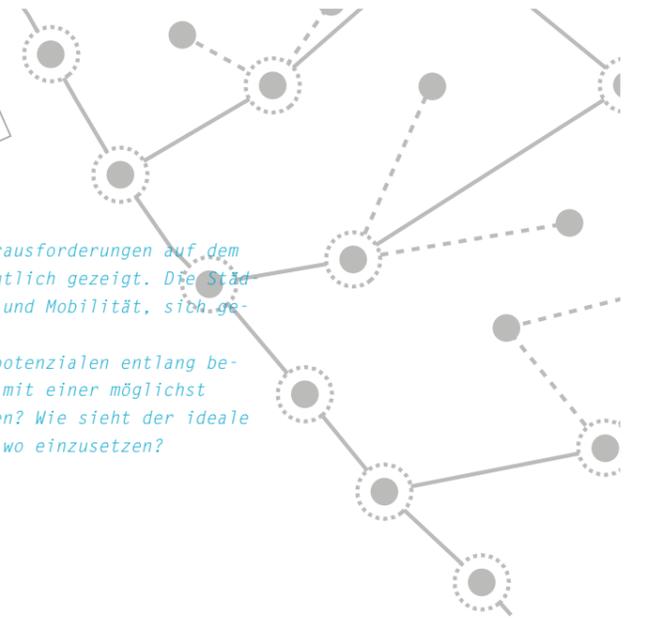
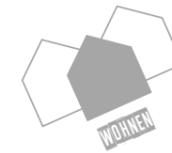
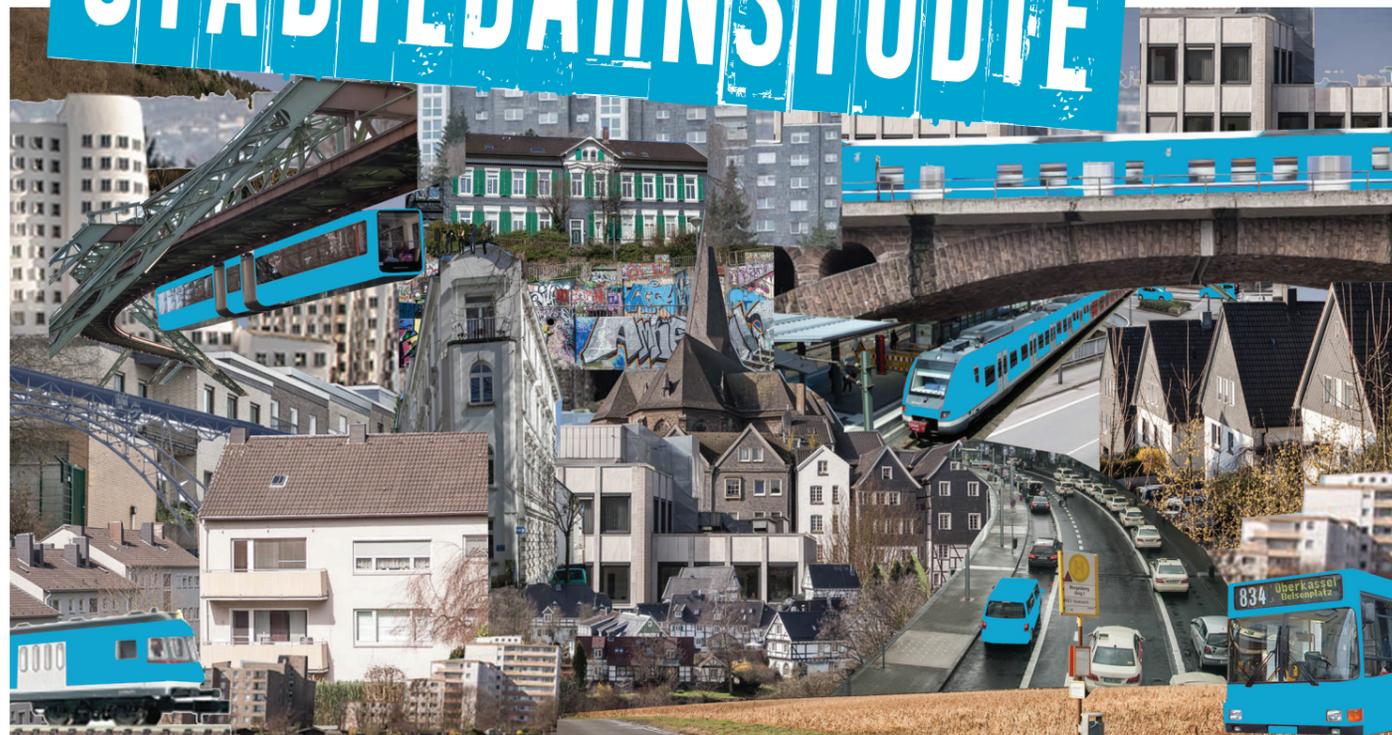


PILOTPROJEKT

# STÄDTEBAHNSTUDIE



Die Analyse und Diagnose des Kooperationsraumes hat die drängenden Herausforderungen auf dem interkommunalen Wohnungsmarkt und bei der inkonsistenten Mobilität deutlich gezeigt. Die Städtebahnstudie soll untersuchen, wie diese zwei Handlungsfelder, Wohnen und Mobilität, sich gegenseitig unterstützen, anregen und ergänzen können.

Hauptaugenmerk liegt hier auf der Identifikation von Nachverdichtungspotenzialen entlang bestehender und eventuell neu zu bauender SPNV-Linien. Wo können Knoten mit einer möglichst vollflächigen Abbildung bei Angebot und Infrastruktur entwickelt werden? Wie sieht der ideale Mobilitätsknotenpunkt aus? Welche Strategien der Nachverdichtung sind wo einzusetzen?

## Die Studie soll folgende Fragen bearbeiten:

- Welche Siedlungsstrukturen eignen sich für eine verträgliche Nachverdichtung?
- Welche Bewohnerzahl und Bebauungsdichte braucht es, um Investitionen und verbesserte Mobilitätsangebote attraktiv zu machen?
- Welche Qualitätszuwächse und Angebote bietet eine Nachverdichtung den bisherigen Anwohnern?
- Welche Taktung und Haltestellen-Dichte erfüllt die Anforderungen der Anwohner? Wo müssten neue Haltestellen entstehen, wo würden bestehende Haltestellen geringer priorisiert (z.B. Express-Verbindungen)?
- Lassen sich bei einer Bereitstellung von weiteren Gleisen, neuen Trassen (z. B. Nordschleife „Circle Line“) oder Änderung der Linienstruktur neue Knoten/Haltestellen erschließen oder aufwerten?
- Welche räumliche Betrachtungsweise bietet am meisten Potenzial für Nachverdichtungsmaßnahmen?
- Wie wirkt sich ein optimiertes Städtebahnnetz auf die räumliche Perspektive des Kooperationsraums aus?



## MEHRWERT FÜR DEN KOOPERATIONSRAUM

### Auf dem Weg zum Räumlichen Leitbild

Die Ergebnisse der Städtebahnstudie werden Ihrerseits zu einem Evaluierungstool der Betrachtungsweise und liefern wertvollen Input auf dem Weg zur Räumlichen Perspektive der Region.

### Überblick der interkommunalen Abhängigkeiten

Die Städtebahnstudie wird die Bedeutung des SPNV als Rückgrat der Region verdeutlichen und einen klaren Überblick auf die interkommunalen Abhängigkeiten des Kooperationsraums liefern.

### Erster Schritt zum Mobilitätskonzept

Die Städtebahnstudie ist als erster Schritt zu einem differenziertem Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum zu sehen in dem langfristig alle Mobilitätsformen berücksichtigt werden können.

### Auf dem Weg zu mehr Qualitätszeit

Die Städtebahnstudie funktioniert als Leitfaden mit dem neue Planungen & Projekte gezielt mit dem Ziel der Maximierung der Qualitätszeit der Bewohner umgesetzt werden können.



## AUFGABENSTELLUNG

### Status Quo Analyse

In einer Stärken-Schwächen Analyse werden zum einen die SPNV Linien (Regionalbahn und S-Bahn) analysiert, zum anderen die Haltestellen auf ihrer vorhandenen Qualitäten untersucht. Das vorhandene Verkehrsangebot, Multimodalität, die umgebenden Siedlungsstrukturen sowie infrastrukturelle Einrichtungen (Schulen, Versorgung, etc.) werden hierbei untersucht und ausgewertet.

### Ideale Anforderungen

Es werden Anforderungen für den optimalen Mobilitätsknotenpunkt formuliert (infrastrukturelle Einrichtungen, Multimodalität, Barrierefreiheit). Auf Basis dieser Erkenntnisse werden ideale Verkehrsknotenpunkte in unterschiedlichen Größen (S,M,L) ausgearbeitet.

Parallel werden anhand der unterschiedlichen Siedlungstypologien unterschiedliche Methoden der Nachverdichtung untersucht. Ergebnis ist ein Handbuch mit Nachverdichtungsvorschlägen, mit dessen die Kooperationspartner das Nachverdichtungspotenzial der jeweiligen Stadtteile ausloten und prüfen können.

### Definition von Nachverdichtungspotenzialen

Es werden Nachverdichtungspotenziale im Bestand formuliert. Ein Kataster an möglichen Nachverdichtungsflächen und Aufwertungen bestehender Siedlungsstrukturen erlaubt eine schnelle Übersicht der Potenziale der Region.

### Handlungsoptionen

Lokale Handlungsoptionen in Bezug auf neue SPNV und Bus Linien, neue Vernetzungsmöglichkeiten mit Bus und Rad als auch Nachverdichtungspotenziale werden aufgezeigt. Anhand der vorhandenen Versorgungslage und Anbindung an weitere Zentren des Kooperationsraums werden Priorisierungen vorgenommen. Ebenfalls soll untersucht werden wie mit Verbesserungen im SPNV neue Mobilitätsknotenpunkte erschlossen werden können.

### Abgleich mit anderen Mobilitätsformen

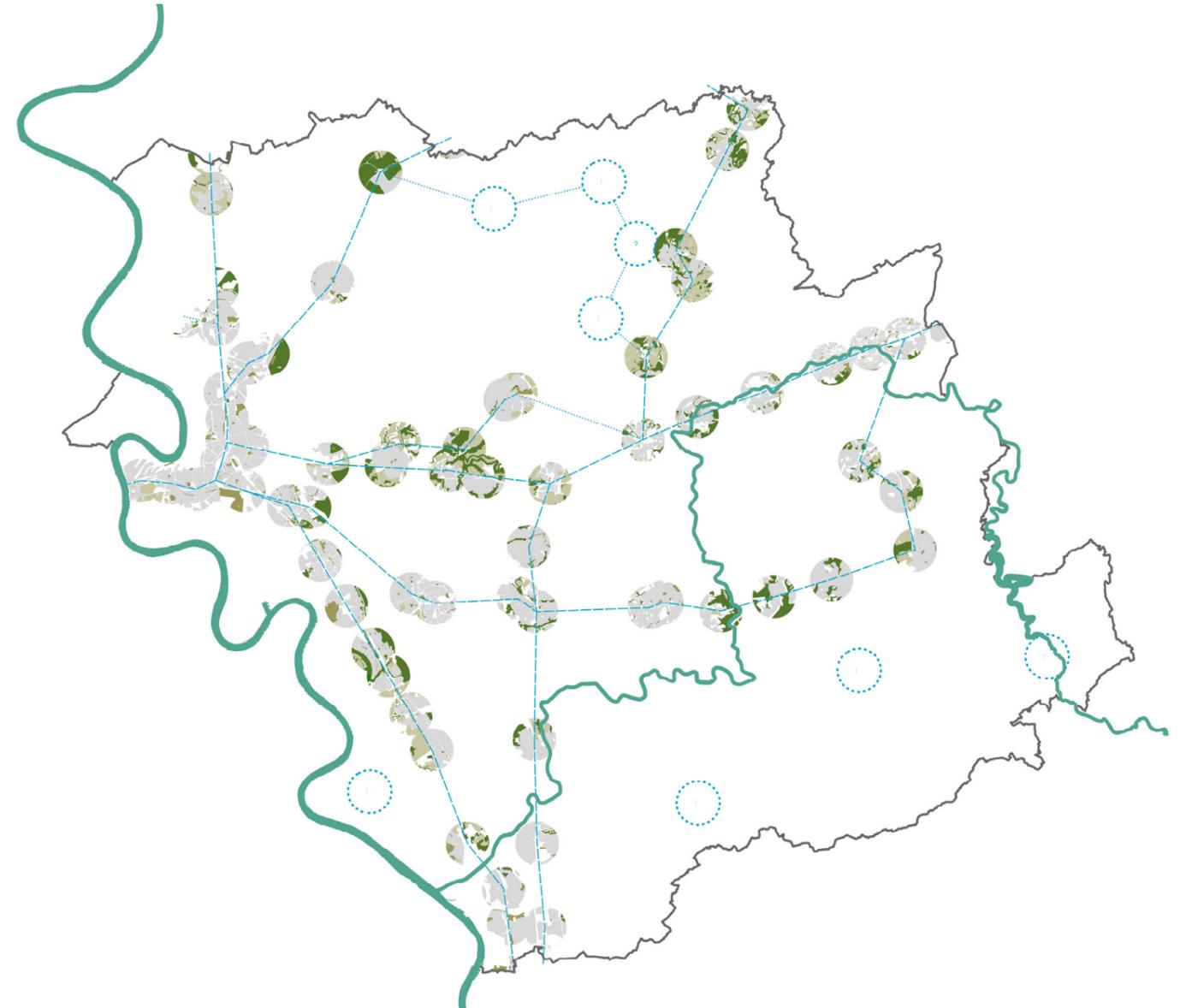
Die Städtebahnstudie ist nur ein erster Schritt zu einem integrativen Mobilitätskonzept des Kooperationsraums. Bereits in der Erarbeitung der Städtebahnstudie sollen die wichtigsten Buslinien und Anschluss an das Radfernnetz mitberücksichtigt werden. Auch einige Siedlungskerne außerhalb des SPNV Netzes (z.B. Wülfrath, Hückeswagen,...) werden mit ähnlichen Kriterien bezüglich ihrer Nachverdichtungspotenziale veranschaulicht.

### Abgleich mit den 5 Betrachtungsweisen

Im Laufe der Erstellung der Städtebahnstudie sollen Erkenntnisse regelmäßig mit den räumlichen Betrachtungsweisen abgeglichen werden.

### Umfang

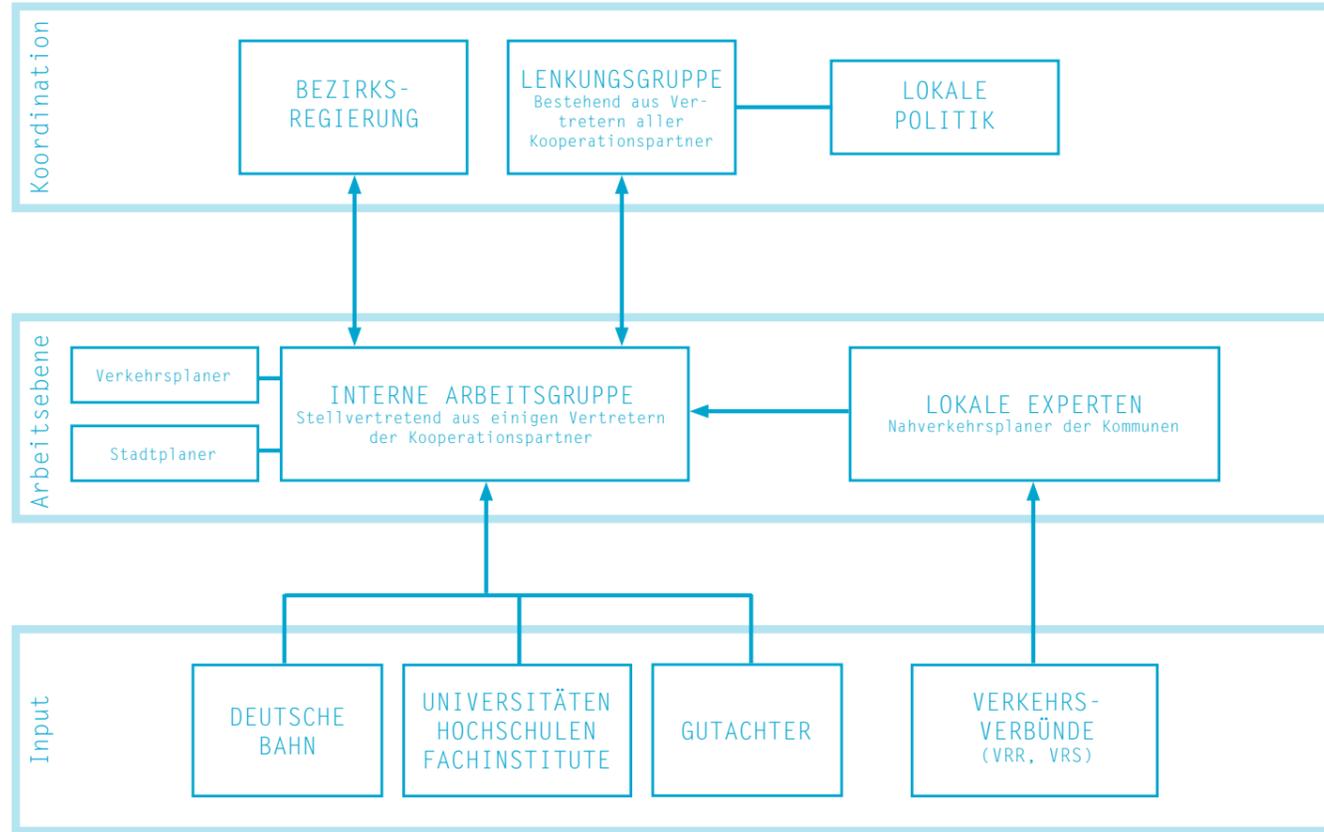
Im Zuge der Städtebahnstudie werden alle Regional- und S-Bahnlinien analysiert und überprüft. Es werden für alle Haltestellen entlang dieser Strecken Handlungsoptionen aufgezeigt und Verbesserungsvorschläge geliefert. Ebenfalls werden einige Siedlungszentren die nicht an dem SPNV Netz liegen komplementär betrachtet.





# UMSETZUNG

## REALISIERBARKEIT UND AKTEURE



Schema Akteure

### Akteure

Die Akteurskonstellation setzt sich aus drei Ebenen zusammen:

#### Arbeitsebene:

Die Arbeitsebene besteht aus der internen Arbeitsgruppe Städtebahnstudie. Diese wird durch 5 -7 Vertreter der Kooperationspartner geführt und übernimmt die Projektleitung. Ebenfalls der Arbeitsebene zugeordnet sind die lokalen Experten der Planungsämter - Mobilitätsexperten, Nahverkehrsplaner und Stadtplaner der jeweiligen Partnerstädte - als auch extern zu beauftragende Büros.

#### Koordinationssebene:

In der Koordinationssebene befinden sich die aus den 19 Kooperationspartnern bestehende Lenkungsgruppe. Diese besteht im Wesentlichen aus den Mitgliedern der Workshoprunde des Zukunftskonzepts. Sie lenkt den Prozess der Städtebahnstudie und übernimmt die Koordination mit der lokalen Politik.

#### Inputebene:

Die Dritte Ebene liefert den fachlichen Input sowie das lokale Know-how. Dieser Gruppe angehörig sind die Deutsche Bahn, die Verkehrsverbünde, externe Gutachter, und auch Fachinstitute, Hochschulen und Universitäten können hinzugezogen werden.

### Machbarkeit & Finanzierung

Die Städtebahnstudie soll teilweise aus eigenen Mitteln, teilweise mit Fördergeldern der Bezirksregierung und des Landes NRW finanziert werden. Die Arbeitsgruppe kümmert sich um Beantragung der Fördermittel und setzt den Eigenanteil des Kooperationsraums fest. Ebenfalls wird eine Unterstützung durch die Verkehrsverbünde geprüft.

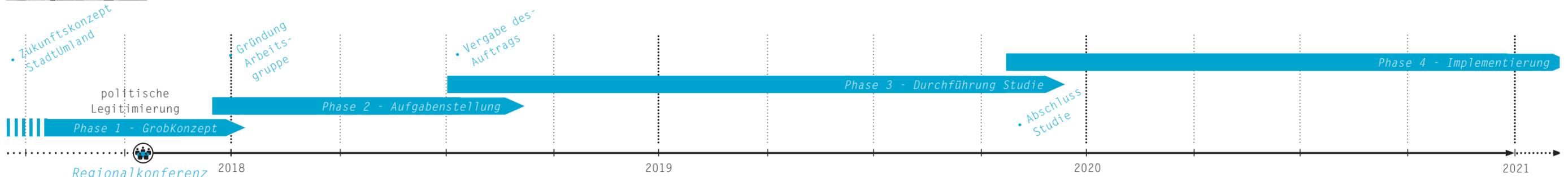
Phase 1: keine Mittel erforderlich.

Phase 2: geringe Mittel um externe Experten in die Erarbeitung der Aufgabenstellung einzubinden.

Phase 3: Hauptteil der Mittel um die Städtebahnstudie zu erstellen.

Phase 4: die Umsetzung der Ergebnisse wird durch die Gemeinden selber finanziert.

## NÄCHSTE SCHRITTE



### Phase 1

Bis Oktober 2017 wird das Grobkonzept der Städtebahnstudie erarbeitet und zur Regionalkonferenz den Vertretern der politischen Fraktionen vorgestellt. Im Anschluss wird die Teilnahme am Projekt beschlossen und die Arbeitsgruppe Städtebahnstudie wird gegründet.

### Phase 2

Nach der politischen Legitimierung beginnt die konkrete Ausarbeitung der Aufgabenstellung. Externe Gutachter werden angefragt, die Akteurskonstellation abgestimmt und der finanzielle Rahmen festgelegt. Gespräche mit dem Land NRW und der Bezirksregierung bezüglich der Fördermöglichkeiten werden gehalten. Im Anschluss wird durch Kooperationspartner der finanzielle Eigenanteil festgelegt.

### Phase 3

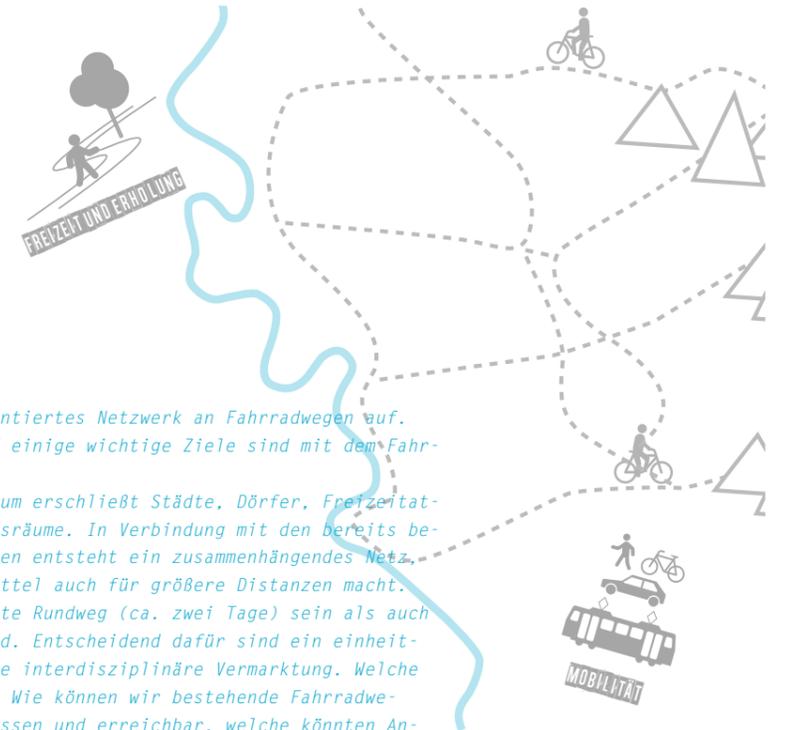
Die Vergabe des Auftrags Städtebahnstudie erfolgt im Herbst 2018. Die Arbeitsgruppe Städtebahnstudie unterstützt die Erarbeitung als Lenkungsgruppe, übernimmt die Kommunikationsschnittstelle mit den einzelnen Gemeinden und die Rücksprache mit den politischen Gremien. Die Laufzeit wird mit ca. 12-18 Monaten angesetzt.

### Phase 4

Die Städtebahnstudie wird voraussichtlich Ende 2019 abgeschlossen. Im Anschluss beginnt Implementierung der Ergebnisse. Vorschläge zur Verbesserung des SPNV Netzes werden an die Landesregierung weitergegeben. Durch die Kooperationspartner werden Aufwertungsmaßnahmen der Haltestellen vorgenommen. In Absprache aller Kooperationspartner werden Verdichtungsmaßnahmen des Wohnbestandes durchgeführt.

PILOTPROJEKT

# RHEINISCH-BERGISCHE RADWEGENETZ



Der Kooperationsraum weist ein teilweise stark fragmentiertes Netzwerk an Fahrradwegen auf. Teilweise fehlt es an durchgängiger Beschilderung und einige wichtige Ziele sind mit dem Fahrrad nur schwer erreichbar.

Das Rheinisch-Bergische Radwegenetz im Kooperationsraum erschließt Städte, Dörfer, Freizeitattraktionen sowie attraktive Landschafts- und Erholungsräume. In Verbindung mit den bereits bestehenden Strukturen der Radschnellwege und Velo-Routen entsteht ein zusammenhängendes Netz, welches das Fahrrad vom Freizeitmittel zum Verkehrsmittel auch für größere Distanzen macht. Teil des Netzes kann sowohl der touristisch vermarktete Rundweg (ca. zwei Tage) sein als auch die Teilstrecken, die im Alltagsverkehr attraktiv sind. Entscheidend dafür sind ein einheitliches Format, wiedererkennbare Beschilderung und eine interdisziplinäre Vermarktung. Welche Teilstrecken des Fahrradnetzes müssen ergänzt werden? Wie können wir bestehende Fahrradwege optimieren? Welche Naturräume sind bereits erschlossen und erreichbar, welche könnten Anschluss gewinnen?

Folgende Herausforderungen stellen sich:

- Durchgängige Konformität
- Tal- und Bachquerungen
- Lärmschutz entlang von Hauptverkehrsadern
- Anschlussstellen über kommunale Grenzen
- Abstimmung von Investitions- und Zeitplänen
- Fördermittel und Verhandlung/Ausgleich der proportionalen Finanzierungsanteile der einzelnen Kooperationspartner



## MEHRWERT FÜR DEN KOOPERATIONSRAUM

### Alle sind beteiligt!

Ein Gesamtkonzept zum Rheinisch-Bergischen Radwegenetz wird entwickelt, das den gesamten Kooperationsraum einbezieht und von dem alle beteiligten Kommunen profitieren können.

### Identifikation

Mit dem Rheinisch-Bergischen Radwegenetz werden sich viele Menschen identifizieren können, denn sie nutzen die Radwege im Alltag für den Weg zur Arbeitsstätte oder in der Freizeit, um Touren zu unternehmen.

### Verbesserung der Vernetzung

Das Rheinisch-Bergische Radwegenetz wird den Kooperationsraum stärker vernetzen und die Nähe zwischen einzelnen Orten erkennbar machen. Durch den Ausbau der E-Mobilität werden auch Orte im Bergischen problemlos erreichbar.

### Entdeckung der Langsamkeit

Das Radfahren ermöglicht es, seine Umwelt im Detail wahrzunehmen und jederzeit anzuhalten. Es lohnt sich! Die Region zwischen Rhein und Wupper bietet viel!



## AUFGABENSTELLUNG

### Analyse & potentieller Bedarf

In einer Analyse des Radwegenetzes werden die bestehenden Strecken untersucht. Welche Teilstrecken müssen nachgerüstet oder verbessert werden? Welche Verbindungsstrecken fehlen und wo werden neue Strecken benötigt? Bei der Entwicklung dieser Anforderungen sollten die Nutzer mitwirken können. Dies kann beispielsweise durch Befragungen geschehen - aber auch durch ein »open-map-Projekt« (Radfahrer/ Radinteressierte können sich in die Routengestaltung einbringen, indem sie ihre Vorschläge in einer App eintragen).

Das Radwegenetz wird anhand der unterschiedlichen Landschaftlichen und topografischen Gegebenheiten unterschiedlich ausgestaltet werden. Welche Radwege eignen sich für das dicht bebaute und flache Rheintal? Wie werden Radwege in der Topographie des Bergischen Landes gebaut?

Abschließend erfolgt eine Priorisierung der Streckenabschnitte und Auswahl von Pilotprojekten.

Folgende Punkte sollten im Rahmen der Analyse im Kooperationsraum untersucht werden:

- bestehende/ fehlende Strecken des Radwegenetzes, deren Nutzung, Qualität, Störungen, Topografie, Versorgungsinfrastruktur
- Pendlerverhalten und Entfernungen
- Mitnahme- und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Erreichbarkeit von Freizeitattraktionen für Radfahrer
- bestehende/ fehlende E-Bike-Stationen

### Gestaltung der Fahrradwege

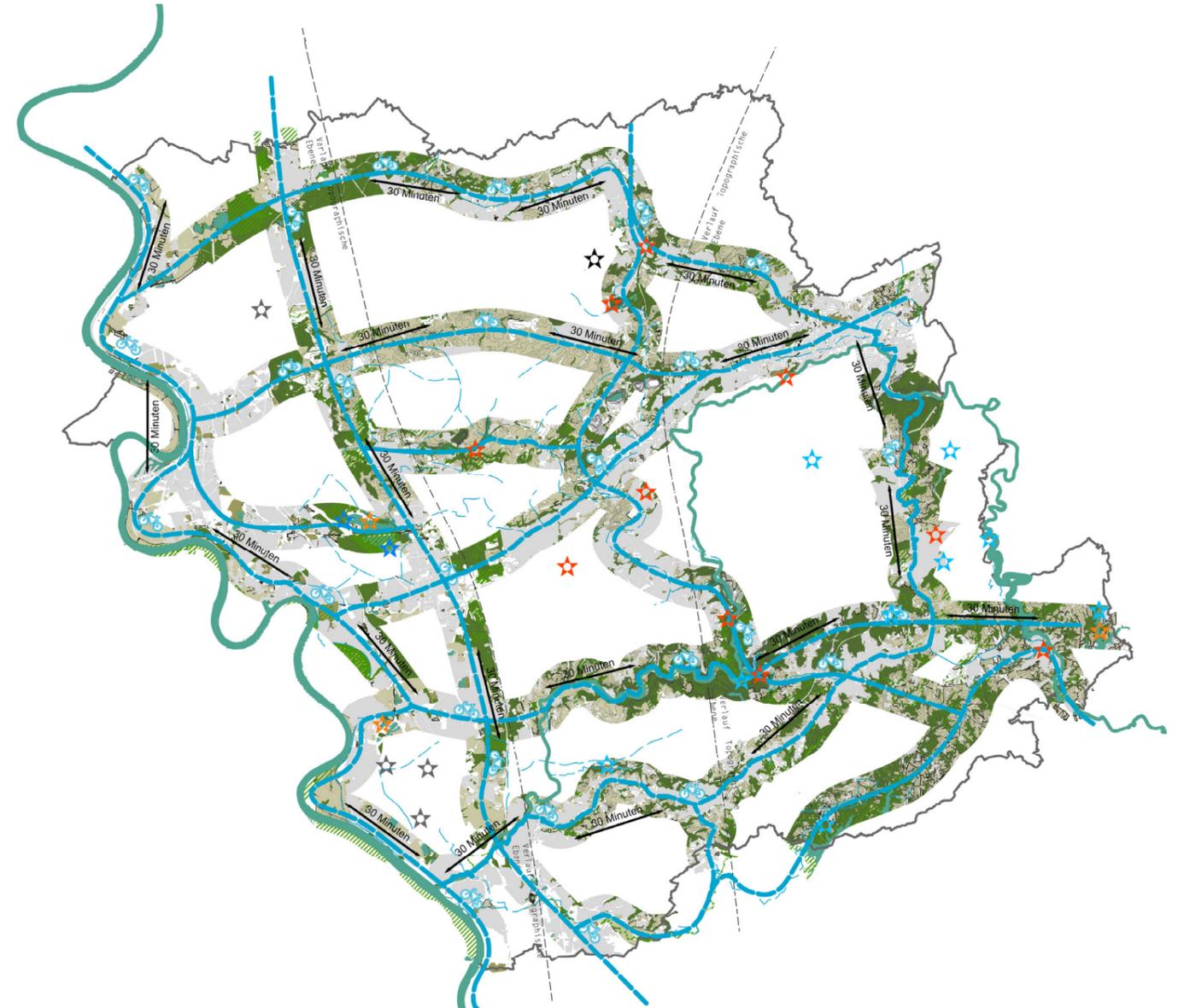
Zeitgleich soll ein umfassendes Corporate Design für die Rheinisch-Bergischen Radwege entwickelt werden. Eine einheitliche Beschilderung und Ausgestaltung fördert die Wiedererkennung. Ein gemeinsames Marketing entwickelt das touristische Potenzial, und steigert das Bewusstsein für die Radwege unter den Anwohnern.

### Welche Ziele sollen mit dem Rheinisch-Bergischen Radwegenetz erreicht werden?

- Erhöhung der Fahrradmobilität (Modal Split)
- bessere Verflechtung innerhalb des Kooperationsraumes
- Klimaschutz
- Erschließung neuer touristischer Angebote
- Identifikation der Bewohner mit dem Kooperationsraum und Erschließung des Raumes
- vielfältige Öffnung bisher unbekannter Wege

### Welchen Konzeptansatz könnte es geben?

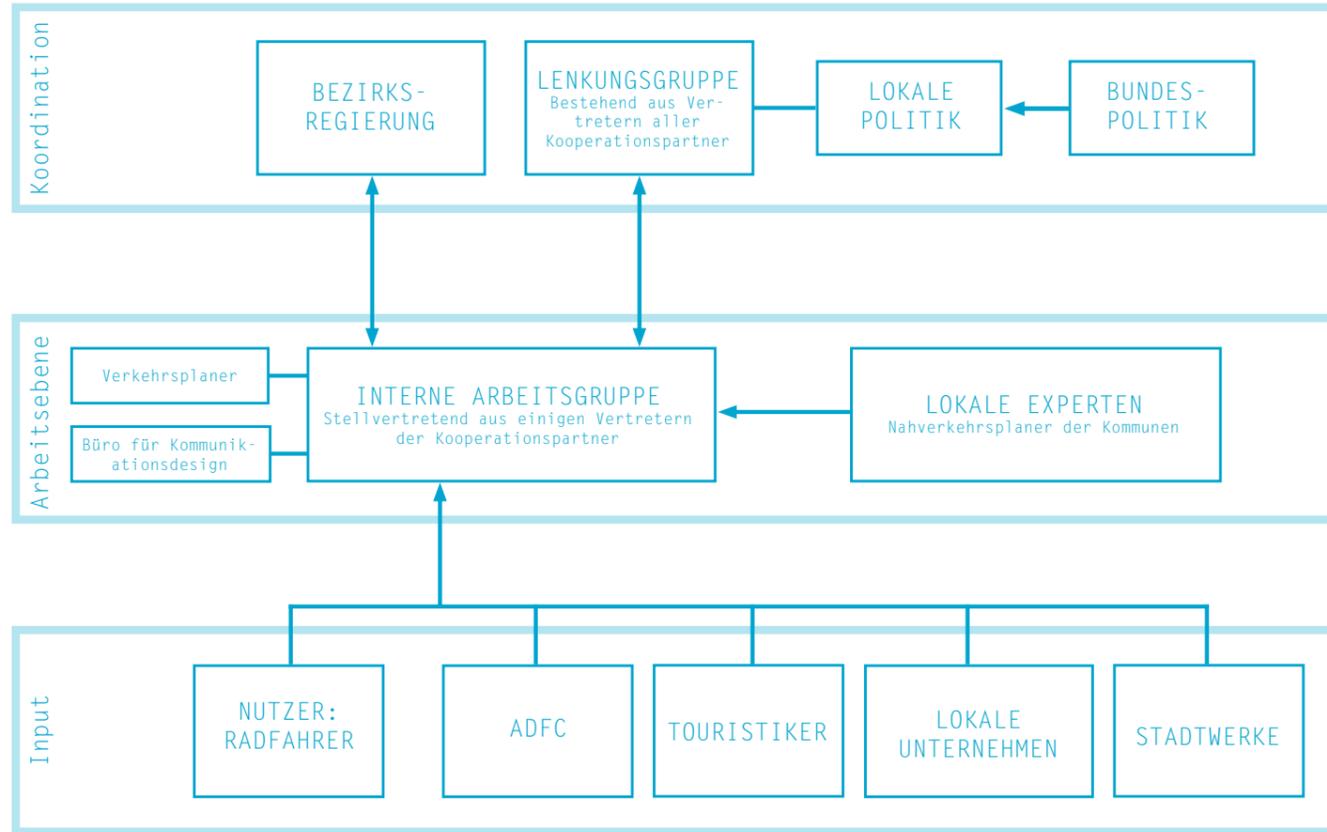
- Das Netz ist die Basis für Radrundwege.
- Eine halbe Stunde Fahrtzeit ist die Basiseinheit für den Alltag: das Radwegenetz enthält Netzpunkte mit Abständen von einer halben Stunde Fahrtzeit.
- Das Gesamtkonzept sollte die Freizeitattraktionen/ POIs - points of interest - auch unabhängig vom Autoverkehr - berücksichtigen.





# UMSETZUNG

## REALISIERBARKEIT UND AKTEURE



Schema Akteure

### Akteure

Die Akteurskonstellation setzt sich aus drei Ebenen zusammen:

#### Arbeitsebene:

Die Arbeitsebene setzt sich aus einer von Mitgliedern des Kooperationsraums besetzten internen Arbeitsgruppe unterstützt durch lokale Experten und einem extern beauftragtem Büro zusammen.

#### Koordinationsebene:

In der Koordinationsebene befindet sich die aus den 19 Kooperationspartnern bestehende Lenkungsgruppe. Diese besteht im Wesentlichen aus den Mitgliedern der Workshoprunde des Zukunftskonzepts. Sie lenkt den Prozess des Rheinisch-Bergischen-Radwegenetzes und übernimmt die Koordination mit der lokalen Politik.

#### Inputebene:

Nutzer - Radfahrer und der ADFC - sollen im Rahmen einer Analyse befragt werden. Bei der weiteren Ausarbeitung sind u.a. die Stadtwerke, Touristiker und lokale Unternehmen mit einzubeziehen.

### Machbarkeit & Finanzierung

Welche Mittel müssen wann zur Verfügung gestellt werden?

Die Analyse bietet die Möglichkeit bestehende Strecken des Radwegenetzes erstmals zu analysieren. Nutzer zu befragen, fehlende Teilstücke und benötigte neue Strecken zu eruieren und eine Kostenannahme für neue Radwege zu erstellen. Im Anschluss werden die Teilprojekte durch Fördermittel und Eigenanteil der jeweiligen Kooperationspartner finanziert. Phase 1: keine Mittel erforderlich. Phase 2 & 4: Ein Großteil der Mittel wird zur Erstellung der Analyse und Priorisierung der Teilprojekte benötigt. Phase 3: geringe Mittel erforderlich für die Beauftragung eines externen Grafikbüros mit Unterstützung eines Stadt- und Regionalplaners zur Erstellung eines corporate design. Phase 5: Eigenaufwand der Kommunen. Phase 6: abhängig von Pilotprojekten.

Welche Möglichkeiten der Querfinanzierung bestehen?

Für Fördermöglichkeiten des Rheinisch-Bergischen Radwegenetzes und des Radfahrens wären folgende Varianten denkbar:

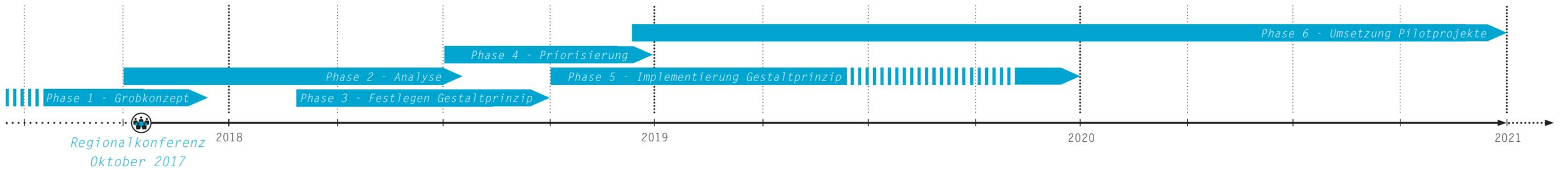
#### Fördermittel:

Fördermittelanträge für die jeweiligen Pilotprojekte des Rheinisch-Bergischen Radwegenetzes werden beim Land NRW eingereicht. Von der Einreichung der Förderanträge bis zum Förderbescheid ist mit einem Zeitraum von etwa einem halben Jahr zu rechnen.

#### Krankenkassen:

Krankenkassen könnten das Radfahren durch Reduzierung der Krankenkassenbeiträge für Versicherte unterstützen. Eventuell könnten sich Krankenkassen auch an der Finanzierung des Rheinisch-Bergischen Radwegenetzes beteiligen?

## NÄCHSTE SCHRITTE



### Phase 1 - Grobkonzept

Zur Regionalkonferenz im Oktober 2017 werden die Themen, die die Analyse zu den Rheinisch-Bergischen Radwegenetz behandeln soll, und die zeitliche Abfolge der Phasen vorgestellt. Im Anschluss wird die Akteurskonstellation ausgearbeitet und besetzt.

### Phase 2 - Analyse

Nach erfolgter Regionalkonferenz im Oktober 2017 wird die Angebotsaufforderung für die Analyse erarbeitet und beschrieben. Die Bearbeitung der Analyse wird etwa 6 Monate in Anspruch nehmen. Ziel der Analyse sollte es sein, ein Gesamtkonzept für das Rheinisch-Bergische Radwegenetz zu entwickeln und Pilotprojekte vorzuschlagen.

### Phase 3 - Festlegen Gestaltprinzip

Parallel zur Erarbeitung der Analyse wird ein CI für das Bergische Radwegenetz entwickelt. Eine einheitliche Gestaltung der Bergischen Radwege schafft einen Wiedererkennungswert und wird zum Identifikationspunkt des Kooperationsraums.

### Phase 4 - Priorisierung

Nach der Abschluss der Analyse (Phase 2), Mitte 2018, wird eine Priorisierung der einzelnen Projektvorschläge vorgenommen, und Förderantrag beim Land NRW bis Ende 2018 gestellt.

### Phase 5 - Implementierung Gestaltprinzip

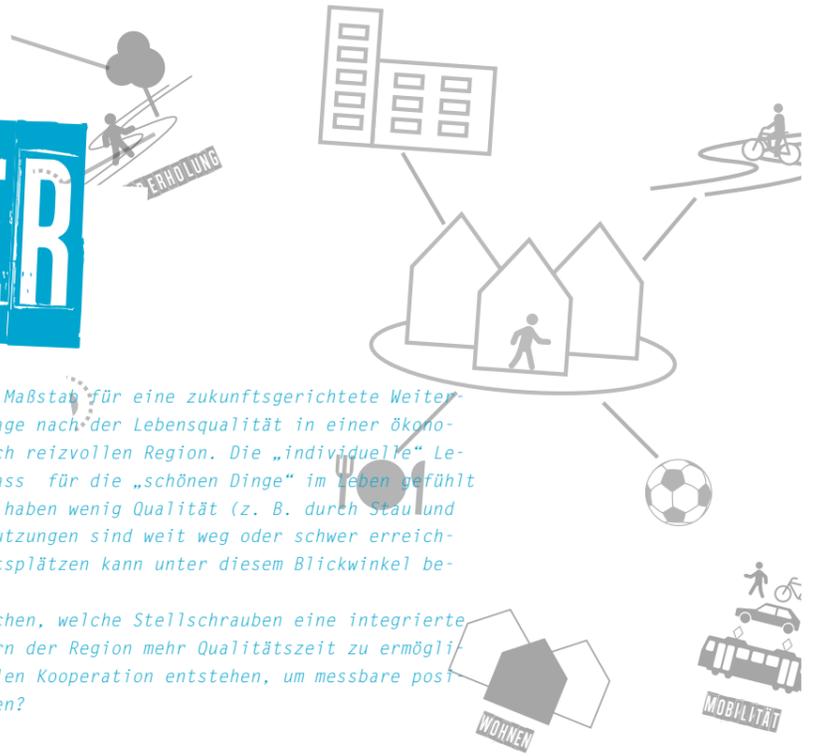
Nach Abschluss der Phase 3 können die nun festgelegten Gestaltprinzipien für die Rheinisch-Bergischen Fahrradwege von den Kooperationspartnern übernommen und schrittweise in dem Bestand implementiert werden.

### Phase 6

In der Phase 6 erfolgt die schrittweise Umsetzung der Pilotprojekte analog zu der in Phase 4 vorgenommenen Priorisierung.

PILOTPROJEKT

# WORK-LIFE-BALANCE MODELLQUARTIER



Das gesetzte Ziel „Eine Stunde mehr Zeit“ ist als Maßstab für eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung der Region zu sehen. Es stellt die Frage nach der Lebensqualität in einer ökonomisch dynamischen, urbanen aber auch landschaftlich reizvollen Region. Die „individuelle“ Lebensqualität scheint häufig darunter zu leiden, dass für die „schönen Dinge“ im Leben gefühlt zu wenig Zeit ist. Reisezeiten sind zu lang oder haben wenig Qualität (z. B. durch Stau und überfüllte Züge). Orte und Angebote für Freizeitnutzungen sind weit weg oder schwer erreichbar. Auch die Erreichbarkeit von reizvollen Arbeitsplätzen kann unter diesem Blickwinkel betrachtet werden.

Das Work-Life-Balance-Modellquartier soll untersuchen, welche Stellschrauben eine integrierte Stadt- und Regionalplanung bietet, um den Bewohnern der Region mehr Qualitätszeit zu ermöglichen. Welche Chancen können aus der neuen regionalen Kooperation entstehen, um messbare positive Effekte bezogen auf den Bewohner zu erarbeiten?

Die Fragestellung des Work-Life-Balance Modellquartiers hat also drei Ebenen:

- Bedürfnisse: Gibt es einen universellen Satz von Bedürfnissen und Fragestellungen, welche hinreichend verallgemeinerbar und gleichzeitig konkret sind, um hieraus Vorgaben für die Region ableiten zu können?
- Gute Beispiele: Welche Orte „zwischen Rhein und Wupper“ sind schon jetzt besonders attraktiv und bieten (vielleicht auch nur einzelnen Zielgruppen) einen guten Mix aus spezifischen Wohn-, Arbeits- und Freizeitangeboten?
- Neue Orte: Welche „Stellschrauben“ stehen Architekten, Stadtplanern, Verkehrsplanern, Ökonomen und Ökologen - also allen räumlichen Disziplinen zusammen - zur Verfügung von denen nachhaltige Effekte bezogen auf ein besseres Work-Life-Balance ausgehen?



## MEHRWERT FÜR DEN KOOPERATIONSRÄUM

### Schärfung des Narratives

Das Work-Life-Balance-Modellquartier ist eine ganz konkrete Umsetzung des Leitbildes „Eine Stunde mehr Zeit“ für bestimmte Bewohner an einem ganz konkreten Ort. Sowohl durch die Auseinandersetzung mit den Einwohnern und ihren Bedürfnissen, der Betrachtung von konkreten Beispielen als auch durch die neuen experimentellen Modellquartieren ergibt sich eine Überprüfung und Schärfung des Narratives.

### Abstimmung und Überzeugung üben

Bei der Auswahl der Standorte und der Definition der Nutzungsmischung wie auch Dichte kann unter dem Schirm einer regionalen Zusammenarbeit die Diskussion mit lokalen Kräften und auch Widerständen „geübt“ werden. Welchen Mehrwert kann eine regionale Erzählung mit zum Beispiel Bürger haben, deren größte Motivation NIMBY (not in my back yard) ist.

### Bürger mitnehmen

Das Work-Life-Balance-Quartier ist ein Quartier, welches speziell auf die Bedürfnisse der Einwohner abgestimmt ist. Mit der Ausstellung und Publizierung des Projekts können die Vorteile und Nutzen dieser neuen Siedlungen verdeutlicht werden und eine höhere Akzeptanz für diese und auch zukünftige Projekte geschaffen werden.

### Modellcharakter

Das Work-Life-Balance-Quartier ist ein Modellquartier, welches Input für alle Planungsdisziplinen liefert und somit als interdisziplinär fundierter Leitfaden und Entscheidungshilfe für künftige Planungen fungieren kann.



## AUFGABENSTELLUNG

Die Frage nach dem optimalen Work-Life-Balance-Modellquartier wird sich nie abschließend beantworten lassen. Dies würde eine ideale und auch uniforme Gesellschaft voraussetzen. Vielmehr ist die Frage des Work - Life - Balance eine Möglichkeit über Typologien, Infrastruktur und Orte nachzudenken. Je nach Blickrichtung, Art der Fragestellung oder Methode werden unterschiedliche und vielleicht auch widersprüchliche Thesen entstehen. Das Work - Life Balance Quartier wird somit zum Katalysator einer breiten Kommunikation und Diskussion, die parallel aus drei Richtungen geführt wird.

### 1. Bedürfnisse

Es gibt unzählige Ansätze und Ideen um die Region „besser“ zu machen. Aber funktionieren diese überall und für jeden? Welche Wünsche und Bedürfnisse sind verallgemeinerbar? Gelten diese für Jung und Alt? Für Singles und Familien? Ein wesentlicher Teil des WLB-Quartiers wird sich der Fragen widmen: Welche Bedürfnisse haben die Menschen an Rhein und Wupper? Wie unterscheiden sich diese? Wie glücklich und zufrieden sind die Bewohner?

Um die Diskussion nicht abstrakt und quantitativ zu führen, sondern zugänglich und an ganz konkreten individuellen Beispielen zu führen, ist der Startpunkt eine qualitative Studie mit Interviews vor Ort mit verschiedenen Bürgern „zwischen Rhein und Wupper“? Diese sollen in Ihrer Auswahl sehr unterschiedliche Lebenssituationen und Lebensentwürfe abbilden, um den Bürgern „zwischen Rhein und Wupper“ viele Anknüpfungspunkte für eine Identifikation zu bieten. Hierbei wird es nicht darum gehen allgemeingültige Prioritäten abzuleiten, sondern ein sinnbildliches Meinungsbild der Bedürfnisse der Bewohner zu erstellen.

Die Auswertung und grafische Aufbereitung der Interviews wird durch viel authentisches Bildmaterial unterstützt und mündet in einer Ausstellung.

### 2. Gute Beispiele aus der Region

Der zweite Ansatz geht von der Analyse und Diskussion bestehender guter Beispiele aus. Ziel ist es von neuen oder auch historischen Quartieren zu lernen, die interessante Ansätze für eine gute Work-Life-Balance zeigen. Die Beispiele können von Maßstabniveau das ganze Spektrum vom Haus bis zum Quartier abdecken. Alle Kooperationspartner sollen aus ihrem Stadt- oder Gemeindegebiet ein Beispiel benennen - die Erläuterung, warum gerade dieses Beispiel interessante Ansätze für eine andere Work-Life-Balance bietet, ist wesentlicher Teil der Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Beispiele werden im Rahmen des Projektes aufbereitet und Teil einer Ausstellung.

### 3. Neue Quartiere

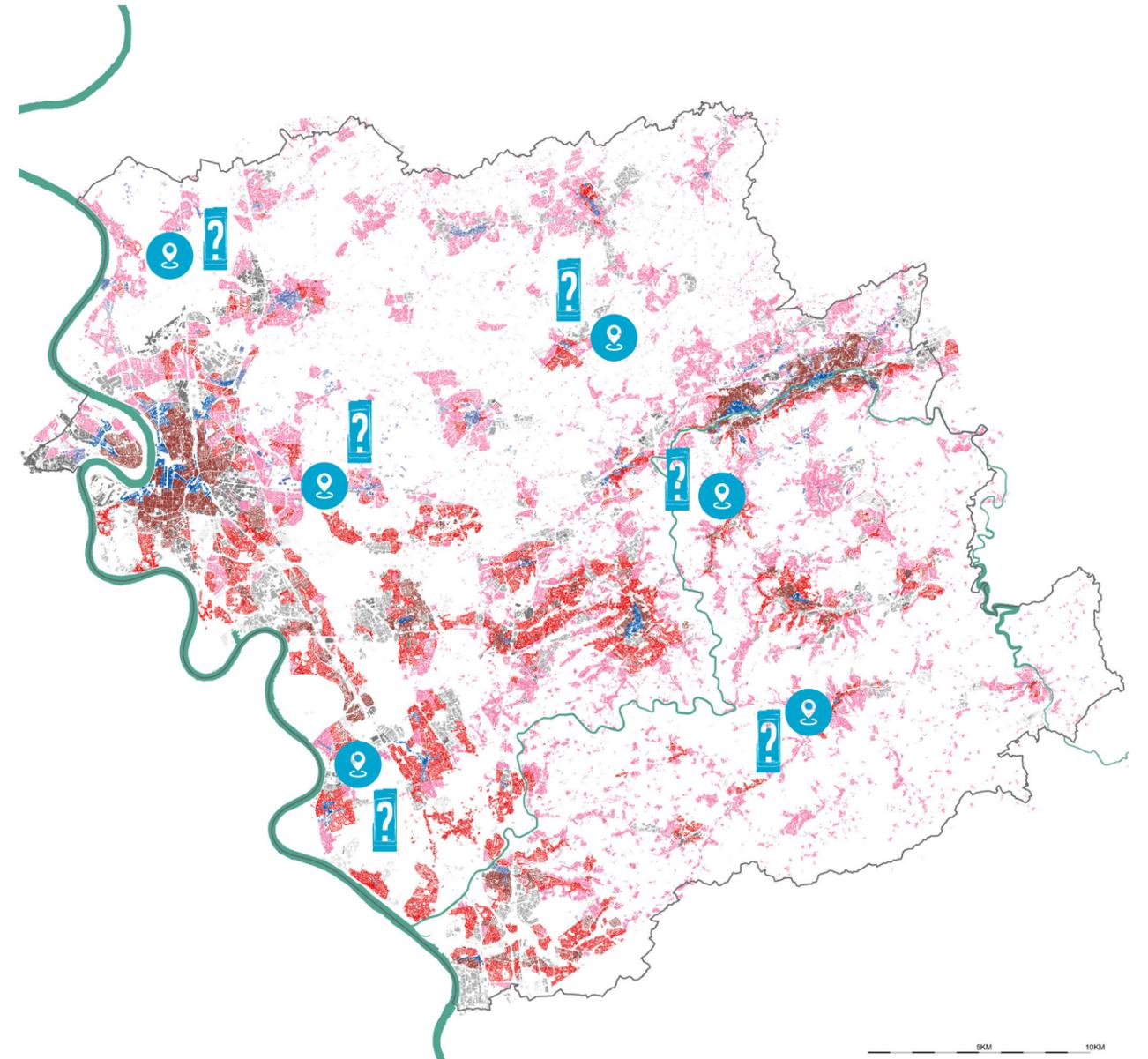
Die Angebote an einem Ort, wie auch die Erreichbarkeit von strategisch wichtigen Zielen, sind ein wesentliches Kriterium für eine gute Work-Life-Balance. Die Findung neuer Orte für neue Work-Life-Balance Quartiere setzt eine Diskussion zur Eignung und Begabung der Orte wie auch zu den geplanten Nutzungen und Dichten. Beides fließt in einer präzise formulierten Aufgabenstellung für entsprechende Wettbewerbe zusammen. In einem ersten Schritt werden im Kooperationsraum 3-5 Orte für Modellquartiere ausgelotet und Realisierungswettbewerbe ausgeschrieben. Im zweiten Schritt erfolgt die Durchführung der Wettbewerbe.

Die Ergebnisse der Wettbewerbe werden zusammen mit den Ergebnissen „Guter Beispiele“ und konkreter „Bedürfnisse“ ausgestellt.

### Implementierung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Bedürfnis-Analyse, die Ausstellung und Zusammenfassung der best-practice Beispiele sowie die aus den ersten Wettbewerben abgeleiteten Handlungsempfehlungen für Architekten und Stadtplaner können in einem Work-Life-Balance-Manual zusammengefasst werden.

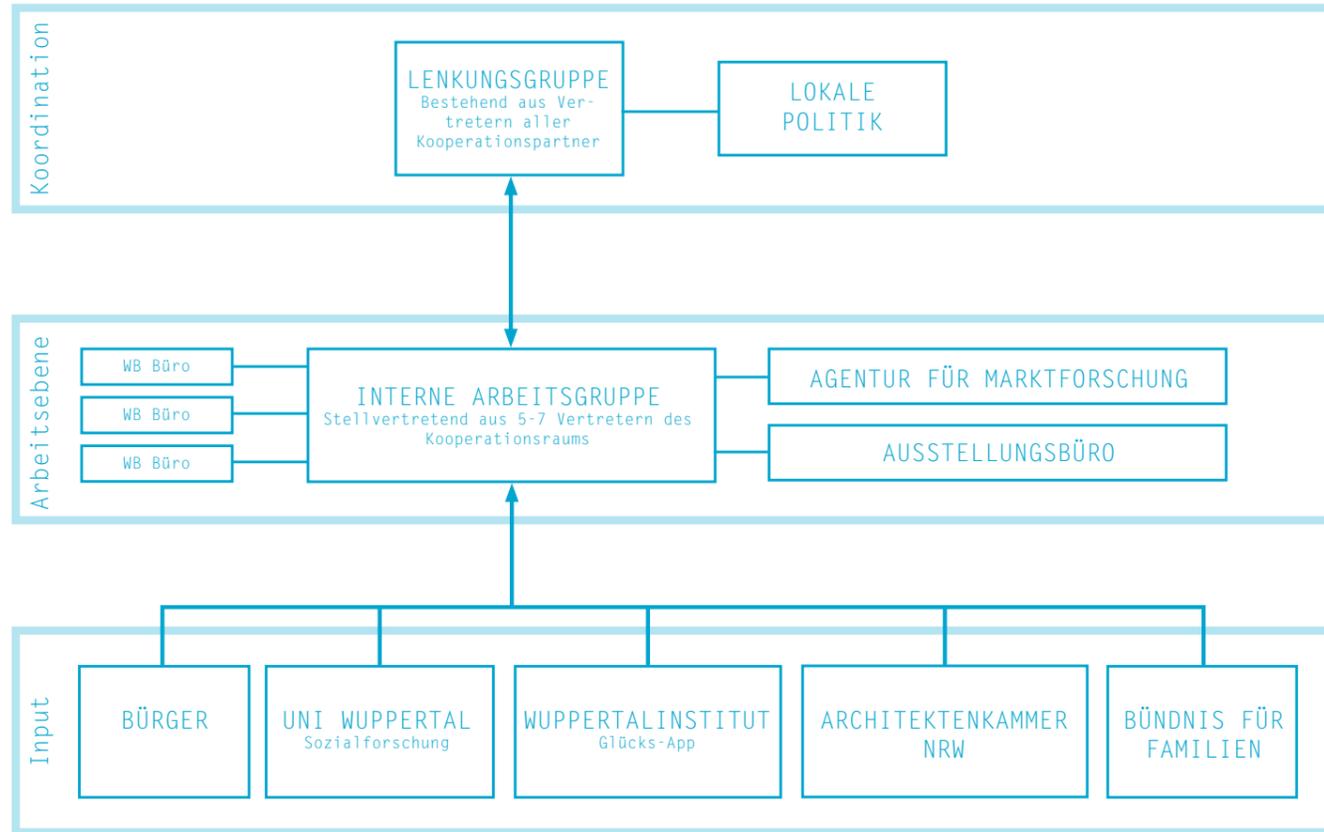
Diese Erkenntnisse können darauffolgend durch die Kommunen für auf der lokalen Planungsebene angewandt und implementiert werden.





# UMSETZUNG

## REALISIERBARKEIT UND AKTEURE



Schema Akteure

### Akteure

Die Akteurskonstellation setzt sich aus drei Ebenen zusammen:

#### Arbeitsebene:

Die Arbeitsebene besteht aus der internen Arbeitsgruppe, aus einem Planungsbüro, einer Agentur für qualitative Marktforschung (o.ä.) und einem Designer für die Aufbereitung Durchführung der Ausstellung. Die interne Arbeitsgruppe wird durch 5-6 Vertreter der Kooperationspartner geführt und übernimmt die Projektleitung. Insbesondere die Partner, die einen Standort in den Wettbewerb einbringen möchten, sollten in der Projektleitung vertreten sein.

#### Koordinationssebene:

In der Koordinationssebene befinden sich die aus den 19 Kooperationspartnern bestehende Lenkungsgruppe. Diese besteht im Wesentlichen aus den Mitgliedern der Workshoprunde des Zukunftskonzepts. Sie lenkt den Prozess des WLB-Modellquartiers und übernimmt die Koordination mit der lokalen Politik.

#### Inputebene:

Die Dritte Ebene liefert den fachlichen Input sowie das lokale Know-how. Mögliche Angehörige dieser Gruppe sind die Uni Wuppertal (Fachgebiet Sozialforschung), Das Wuppertal Institut (Die Glücks-App), die Architektenkammer NRW und das Bündnis für Familien.

### Machbarkeit & Finanzierung

Die Finanzierung setzt sich aus einem Basisbetrag durch das Stadt-Umland Projekt in Höhe von 100.000 Euro und einer Co-Finanzierung durch die entsprechenden Kooperationspartner in Höhe von 2000 Euro für jedes ausgestellte Projekt und 15.000 Euro für jeden Wettbewerbsstandort zusammen.

Die Durchführung der Wettbewerbe wird ausschließlich durch die Projektträger (kommunal/privat) der entsprechenden Entwicklungsprojekte getragen.

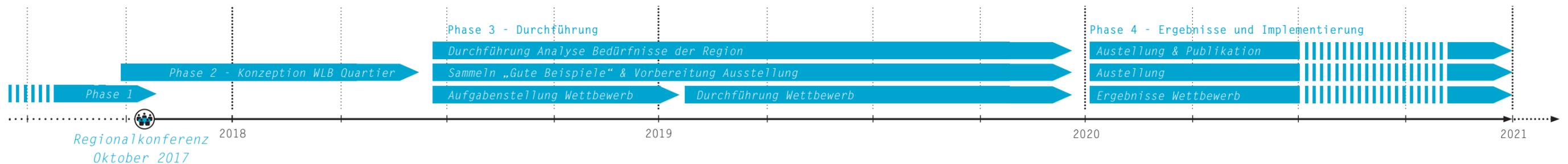
Phase 1: keine Mittel erforderlich.

Phase 2: geringe Mittel erforderlich.

Phase 3: ein Großteil der Mittel wird für die Durchführung der drei Handlungsskizzen eingesetzt.

Phase 4: geringe Mittel werden für die fortlaufende Dokumentation des Prozesses benötigt.

## NÄCHSTE SCHRITTE



### Phase 1 - Formulierung

Bis Oktober 2017 werden die Fragestellungen, die vorläufige Aufgabenstellung und das Grundgerüst des Projekts Work-Life-Balance Modellquartier formuliert und zur Regionalkonferenz vorgestellt. Anschließend wird die politische Legitimierung durchgeführt.

### Phase 2 - Konzeption

Im Rahmen der politischen Legitimierung wird der finanzielle Rahmen des Projekts erarbeitet und mit den Kooperationspartnern abgestimmt. Die Aufgabenstellung des Work-Life-Balance-Quartiers wird abschließend formuliert, die Akteurskonstellation abgestimmt und zusammengesetzt und die Ausschreibung zur Durchführung ausgegeben.

### Phase 3 - Durchführung

Im Laufe von ca. 12 - 18 Monaten werden die Untersuchungen zum Work-Life-Balance-Quartier auf den drei Ebenen durchgeführt. Parallel zu der Umfrage zu den Bedürfnissen der Region werden die best practice Projekte gesammelt und ausgewertet. Bei der Durchführung der Wettbewerbe wird zunächst eine Auslobung erstellt, anschließend die Wettbewerbe durchgeführt.

### Phase 4 - Ergebnis & Implementierung

Die Ergebnisse der Bedürfnis-Analyse werden zusammen mit den Ergebnissen der erfolgten Wettbewerbe veröffentlicht. Zeitgleich findet eine Ausstellung der best practice Bestands-siedlungen zusammen mit den Wettbewerbsresultaten statt. Erkenntnisse des W-L-B Quartiers werden von den Kooperationspartnern in die lokale Planungsebene übernommen.