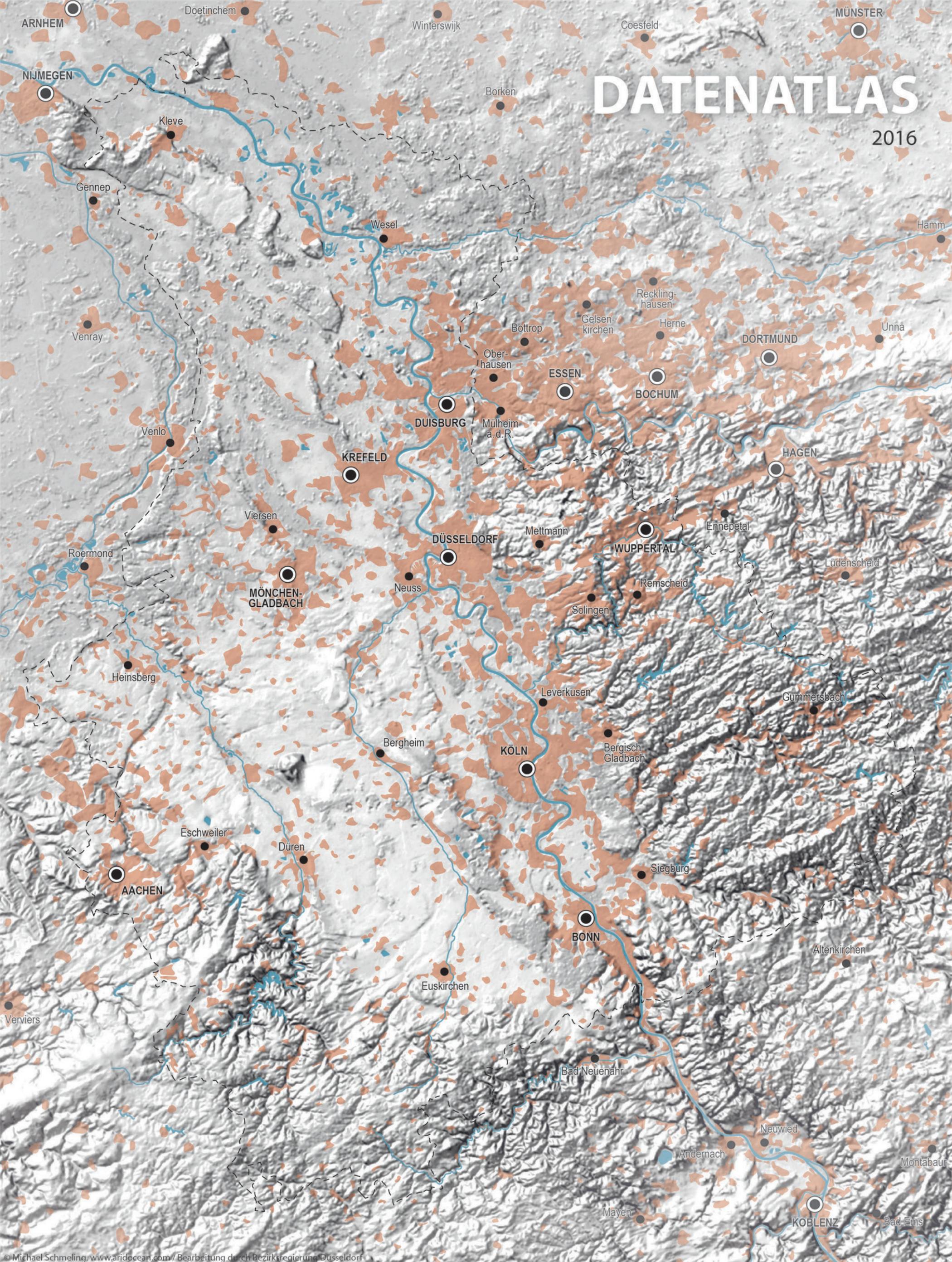


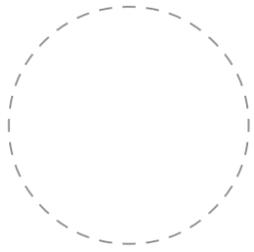
DATENATLAS

2016



© Michael Schmeling, www.aridocean.com / Bearbeitung durch Bezirksregierung Düsseldorf

METROPOLREGION RHEINLAND



Metropolregion Rheinland
Datenatlas 2016, 1. Auflage



Herausgeber

Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf
www.brd.nrw.de

und

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln
www.bezreg-koeln.nrw.de

Der Datenatlas wurde durch die Dezernate 32
der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf erstellt.

Layout und Grafik/Karten
Kirsten Bald und Günter Hinskes, Dezernat 32, Bezirksregierung Düsseldorf

Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie sowie Geobasis NRW

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers

Intro zur METROPOLREGION RHEINLAND



Steuerungsgruppe der Gründungsversammlung 2015

Steuerungsgruppe im Formatierungsprozess:

Michael F. Bayer (Hauptgeschäftsführer IHK Aachen)
Gregor Berghausen (Hauptgeschäftsführer IHK Düsseldorf)
Bertram Gaiser (Geschäftsführer Standort Niederrhein GmbH)
Thomas Geisel (Oberbürgermeister Düsseldorf)
Thomas Hendele (Landrat Kreis Mettmann)
Dr. Stephan Keller (Verkehrsdezernent Stadt Düsseldorf)
Michael Kreuzberg (Landrat Rhein-Erft Kreis)
Ulrike Lubek (LVR-Direktorin)
Anne Lütkes (Regierungspräsidentin Düsseldorf)
Burkhard Mast-Weisz (Oberbürgermeister Remscheid)
Dr. Reimar Molitor (Geschäftsführer Region Köln/Bonn e.V.)
Hans-Jürgen Petruschke (Landrat Rhein-Kreis Neuss)
Marcel Philipp (Oberbürgermeister Aachen)
Henriette Reker (Oberbürgermeisterin Köln)
Sebastian Schuster (Landrat Rhein-Sieg-Kreis)
Ashok-Alexander Sridharan (Oberbürgermeister Bonn)
Giesela Walsken (Regierungspräsidentin Köln)
Dr. Ortwin Weltrich (Hauptgeschäftsführer Handwerkskammer Köln)

Die Idee für eine Metropolregion Rheinland ist für Viele neu. Mit dem vorliegenden Datenatlas möchten wir Ihnen die Metropolregion Rheinland vorstellen. Zum ersten Mal wird dieser Raum insgesamt abgebildet. Mit Daten, Fakten und Grafiken soll die jüngste aller deutschen Metropolregionen vorgestellt werden. Diese Metropolregion ist ein Club der Handlungswilligen, die sich dem Rheinland verbunden fühlen und für das Rheinland Projekte machen wollen. Derzeit bilden die Planungsregion Düsseldorf zuzüglich des Kreises Wesel und der Stadt Duisburg sowie der gesamte Regierungsbezirk Köln den räumlichen Rahmen für die Metropolregion Rheinland.

Die Metropolregion Rheinland ist ein lebenswerter Raum im Herzen Europas. Sie besteht zum einen aus den stark verdichteten Ballungsräumen Düsseldorf, Köln, Bonn, Leverkusen und Duisburg in der Rheinschiene und weiteren Stadtregionen um Mönchengladbach, Krefeld, den bergischen Städten sowie der StädteRegion Aachen. Neben den städtischen Bereichen sind es die ländlicheren Regionen mit hoher Naturerlebnisqualität, die die Metropolregion Rheinland ausmachen. Gerade die Nähe von Stadt und Landschaft ist ein Kennzeichen von uns.

In der Metropolregion findet sich eine deutschlandweit einzigartige Hochschullandschaft, welche für hervorragende Bildungschancen sorgt. Das reichhaltige Kulturangebot der Zentren wird ergänzt durch vielfältige Freizeitangebote im Grünen. Diese Qualität wird schon heute von zahlreichen großen Wirtschaftsunternehmen wahrgenommen, die den Standort auch aufgrund der hervorragenden internationalen Erreichbarkeit und der großen Messeplätze schätzen. Immer mehr Menschen wird es auch zukünftig in diese Region ziehen. Umso wichtiger ist es, dass sich die Metropolregion Rheinland im nationalen und internationalen Wettbewerb langfristig gut aufstellt. Denn neben den erwähnten Stärken gibt es auch Schwächen in der Region.

Den Tausenden von Pendlern werden täglich die Defizite im Verkehr vor Augen geführt: Veraltete Straßeninfrastruktur, Mängel im Öffentlichen Nahverkehr und nicht miteinander verbundene unterschiedliche Verkehrsverbünde fordern viel Geduld der Einzelnen, sorgen aber auch für erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden.

Die Flächenansprüche sind gerade in den Ballungsgebieten der Metropolregion groß und bringen Nutzungskonflikte mit sich; die Nachfrage nach Wohnraum und Flächen für die Wirtschaft ist enorm, gleichzeitig ist es wichtig, die Lebensqualität auch durch ein Netz von Grünflächen zu bewahren und zu verbessern. Verdichtungsräume und ländlichere Regionen müssen sich hier sinnvoll ergänzen.

Das Rheinland – eine Metropolregion mit vielen Chancen, aber auch großen Herausforderungen.

Vor diesem Hintergrund wurde im Frühjahr 2015 auf Initiative der beiden Regierungspräsidentinnen ein Formatierungsprozess für die Metropolregion Rheinland angestoßen. Schon heute besitzt unsere Region viele metropolitane Funktionen, die wir nicht nur in den großen Städten sehen, sondern auch in Ergänzung dazu in den ländlicheren Teilen des Rheinlands. Unser Ziel für morgen ist es, gemeinsam mit allen regionalen Akteuren eine dynamische und lebenswerte Metropolregion von nationaler und internationaler Bedeutung zu schaffen.

12.300 km²
AUSDEHNUNG

8,5 Mio
EINWOHNER

Die METROPOLREGION RHEINLAND

stellt sich vor!

8
OBERZENTREN

Diese erste Auflage des Datenatlas ist ein Arbeitspapier und verzichtet auf Hochglanz. Es ist ein erster vorsichtiger Aufschlag und soll zunächst allen interessierten Akteuren ein anschauliches Bild der gesamten Region vermitteln. Der Atlas soll aber auch erste Fragen aufwerfen, wie ein solcher regionaler Zusammenhalt aussehen kann. Der vorliegende Datenatlas bildet Informationen und Geodaten aus den Bereichen Bevölkerung, Siedlung, Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Verkehr sowie Bildung und Wissenschaft ab, die einige metropolitane Aspekte unserer Region aufzeigen. In zweijährlichem Rhythmus werden weitere Datenatlanten zur Metropolregion Rheinland entstehen.

Den räumlichen Rahmen der Metropolregion bildet grob umrissen die Planungsregion Düsseldorf zuzüglich des Kreises Wesel und der kreisfreien Stadt Duisburg und der Regierungsbezirk Köln. Die Metropolregion Rheinland insgesamt besteht damit aus 10 kreisfreien Städten und 13 Kreisen sowie deren angehörige Kommunen. Die kreisfreien Städte sind Bonn, Duisburg, Düsseldorf, Krefeld, Köln, Leverkusen, Mönchengladbach, Remscheid, Solingen und Wuppertal. Die Kreise der Metropolregion sind der Kreis Kleve, der Kreis Mettmann, der Rhein-Kreis Neuss, der Kreis Viersen, der Kreis Wesel, der Kreis Düren, der Rhein-Erft-Kreis, der Kreis Euskirchen, der Kreis Heinsberg, der Oberbergische Kreis, der Rheinisch-Bergische Kreis, der Rhein-Sieg-Kreis und die StädteRegion Aachen¹.

Der institutionelle und räumliche Rahmen wird im Rheinlandprozess, wie der Formatierungsprozess der Metropolregion genannt wird, mit hoher Wahrscheinlichkeit weiterentwickelt, die Autoren dieses Atlases gehen jedoch davon aus, dass sich das metropolitane Leben des Rheinlandes innerhalb dieses Raumes abspielt.

345 km
GRENZRAUM
NL/B/D

225 km
RHEINLÄNGE
IN DER
METROPOLREGION

158
KOMMUNEN

¹ Seit 2009 bilden die Stadt Aachen und die Kommunen des aufgelösten Kreises Aachen nach dem Aachen-Gesetz die StädteRegion Aachen. Die Stadt Aachen ist regionsangehörig und hat zugleich die Rechtsstellung einer kreisfreien Stadt. Aufgrund der hierarchisch aufgebauten Systematik der „Amtlichen Gemeindeschlüssel“ kann diese Doppelrolle in der Regel nicht mehr dargestellt werden. Daher wird Aachen in der Gruppe der kreisfreien Städte nicht mehr aufgeführt.

Europäische Metropolregionen und die METROPOLREGION RHEINLAND im Kontext

Europäische Metropolregionen in Deutschland¹

Mehrere Regionen in Deutschland erheben den Anspruch auf den Titel „Metropolregion“, steht dieser Begriff doch für nationale und internationale Aufmerksamkeit. Was aber macht eine Metropolregion überhaupt aus und wie ist die Metropolregion Rheinland im Vergleich zu anderen Metropolräumen aufgestellt?

Die Metropolräume in Europa nehmen etwa 10% der Fläche ein, beherbergen aber 50% der Bevölkerung und erwirtschaften 65% des Bruttosozialprodukts. Im Gegensatz zu einer Metropole, die aus einer Kernstadt und ihrem suburbanen, dicht bebauten Vorortbereich (Speckgürtel) besteht, ist die Metropolregion weiter gefasst und schließt auch große ländliche Gebiete mit ein, die mit den Oberzentren der Region durch wirtschaftliche Verflechtungen oder Pendlerströme in enger Verbindung stehen. Kernstädte, kleinere Städte und Gemeinden bilden zusammen mit den ländlich geprägten Räumen eine Symbiose aus Wohnen, Arbeiten und Leben. Dieses Zusammenspiel in den Metropolregionen hat in der Raumforschung und Raumordnungspolitik zunehmend eine größere Bedeutung und hat in den vergangenen Jahren Eingang in raumordnerische Leitbilder und Pläne gefunden.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung MKRO hat seit den 1990er Jahren ein raumordnerisches Konzept der „Europäischen Metropolregionen in Deutschland“ entwickelt, das elf Metropolregionen beinhaltet.

Zuvor waren die Stadtlandschaften Deutschlands traditionell durch Begriffe, wie Oberzentrum, Verdichtungs- und Ballungszentrum geprägt.

Die MKRO definiert Metropolregionen als Standorte mit herausragenden Funktionen im internationalen Maßstab. Sie sollen als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaft-

lichen, sozialen und kulturellen Entwicklung die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und zur Beschleunigung des europäischen Integrationsprozesses beitragen.

Metropolregionen bieten Ansätze für integrierte Strategien der Regionalentwicklung, sie können Kräfte aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand bündeln, städtische und ländliche Räume vernetzen und regionale Projekte umsetzen. Ein wesentliches Kennzeichen ist ihre gute Erreichbarkeit auf interkontinentaler Ebene.

Unter den elf Metropolregionen in Deutschland weist die 1995 gegründete Metropole Rhein-Ruhr eine Besonderheit auf: Es haben sich unter diesem Dach zwei separate, starke Kooperationsräume entwickelt, die Metropole Ruhr und die Metropolregion Köln/Bonn. Der Großraum Düsseldorf war bisher in keiner der beiden metropolitanen Kerne erfasst.

Mit dem seit 2015 stattfindenden Formatierungsprozess der Metropolregion Rheinland sind auch auf Ebene der Europäischen Metropolregionen Deutschlands Veränderungen erforderlich; neben der Metropole Ruhr wird sich die Metropolregion Rheinland entwickeln.

Das ist auch für den Vergleich der Metropolregionen untereinander von Bedeutung, da bisher Monitoringdaten nur für die Teilregionen Ruhrgebiet und Köln/Bonn ohne den Großraum Düsseldorf vorliegen.

Die Metropolregionen in Deutschland haben sich 2001 zum „Initiativkreis Europäischer Metropolregionen IKM“ zusammengeschlossen.

Mitglieder sind folgende Stadtregionen:

- Berlin-Brandenburg,
- Bremen-Oldenburg,
- Frankfurt/Rhein-Main,

- Hamburg,
- Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg,
- Mitteldeutschland,
- München,
- Nürnberg,
- Stuttgart Rhein-Neckar,
- Rhein-Ruhr.

Der IKM hat sich folgende Ziele gesetzt:

- Formulierung des Selbstverständnisses und der Anforderungen der Europäischen Metropolregionen in Deutschland an die deutsche und europäische Raumordnungs- und Raumentwicklungspolitik sowie an die Fachpolitiken,
- Verbesserung der Wettbewerbs- und Handlungsfähigkeit der Metropolregionen auf regionaler, deutscher und europäischer Ebene,
- Weiterentwicklung und Umsetzung des Konzepts eines leistungsfähigen metropolitanen Netzes in Deutschland.

Abgrenzungen sind insofern nötig, als das Regionalmonitoring konkrete räumliche Bezüge benötigt, die in der Regel auf den Kreisgrenzen basieren. Auf dieser Ebene liegen stets aktuelle Daten vor.

Aufgrund vielfältiger Verflechtungen sollte das Territorium der Metropolregionen aber variabel bleiben. Abgrenzungen sind je nach Thema, Projekt oder Problemstellung ständigen Veränderungen ausgesetzt. Der Blick an den Rändern sollte offen bleiben für neue Kooperationen mit benachbarten Regionen.

Für den Erfolg einer Metropolregion, sollte sie in der Bevölkerung verankert sein, die Zugehörigkeit zu einer Metropolregion muss ins Bewusstsein rücken. In diesem Zusammenhang spielen private Akteure eine wichtige Rolle. Unternehmen tragen zum positiven Image und Erfolg einer Region bei.

Die Initiative zur Bildung von Metropolregionen sollte im Bottom-up-Prozess erfolgen. Als

¹ Quelle: BBRS und IKM: Regionales Monitoring 2012; Werkstatt Praxisheft 52



großräumige Entwicklungs- und Wachstumsbündnisse sollten sie auf bestehende lokale und regionale Kooperationsstrukturen aufbauen. Wichtig sind der integrierte Ansatz und das Zusammenspiel öffentlicher und privater Akteure.

In der wissenschaftlichen Diskussion der letzten Jahre gab es vielfältige Begriffserklärungen und Sammlungen von Indikatoren zur Ermittlung metropolitaner Funktionen. Im Ergebnis müssen folgende vier Funktionen für eine stabile und erfolgreiche Metropolregion vorhanden sein:

- Entscheidungs- und Kontrollfunktion
- Innovations- und Wissensfunktion
- Gatewayfunktion
- Symbolfunktion

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat daraus in jüngerer Zeit eine Ableitung und Neubestimmung vorgenommen, die die zentralen Bereiche Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verkehr, Kultur beinhaltet.

Dieser wissenschaftliche Exkurs macht deutlich, welche Punkte im Formatierungsprozess für die Metropolregion Rheinland von entscheidender Bedeutung sind:

- Es müssen unterschiedlichste regionale Akteure einbezogen werden; nur damit kann ein breit getragener Bottom-up-Prozess entstehen;
- Die Menschen in der Region müssen diesen Prozess erfahren und verstehen um sich nach und nach mit der Metropolregion

Rheinland zu identifizieren;

- Die Metropolregion Rheinland muss Mitglied im Initiativkreis Europäischer Metropolregionen werden, damit zukünftig Daten auch für diese Region vorliegen und sie sich im bundesweiten Vergleich zeigen kann.

Mit diesem vorliegenden Datenatlas Metropolregion Rheinland soll der Formatierungsprozess unterstützt und ein räumliches Verständnis von der Metropolregion Rheinland geschaffen werden. Dazu wurden umfangreiche statistische Daten und Informationen zusammen getragen, um eine Idee der Metropolregion Rheinland zu vermitteln und ihr eine Gestalt zu geben.

5.199 km
LANDESSTRASSEN

3.008 km
KREISSTRASSEN

1.839 km
BUNDESSTRASSEN

1.130 km
AUTOBAHNEN

STRASSENNETZ
(IT.NRW, 01.012014)

Bewegung Mobilität Stress Nähe

METROPOLREGION RHEINLAND

Arbeiten Transport Dichte

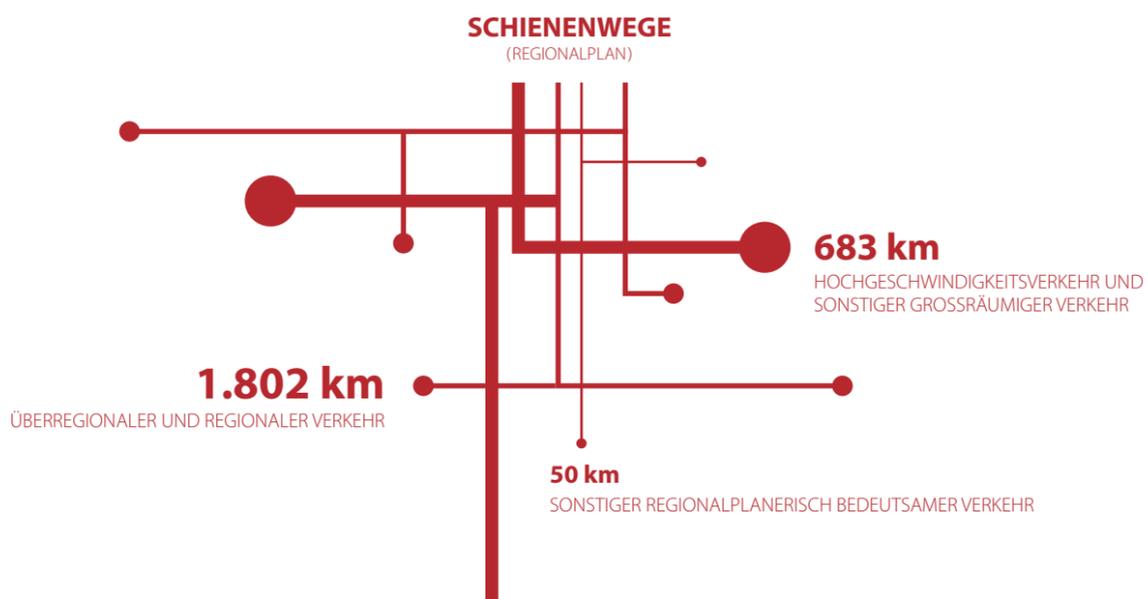
Leben

Leistungsfähige Verkehrssysteme und der Zugang zum Fernverkehr sind das Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung. Dies gilt für alle Regionen, insbesondere aber für Metropolregionen. Dabei geht es zum einen um einen zügigen und zuverlässigen Personenverkehr, zum andern muss der Transport von Gütern effizient und umweltschonend gestaltet werden. Die Mobilitätskonzepte der Ballungsräume sollten zudem die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Fahrrad- und Fußgängerverkehr fördern. Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geht es verstärkt um deren optimale Ausnutzung sowie die kontinuierliche Erhaltung und qualitative Verbesserung. Dabei sind veränderte Lebens- und Arbeitsweisen und der demografische Wandel zu berücksichtigen.

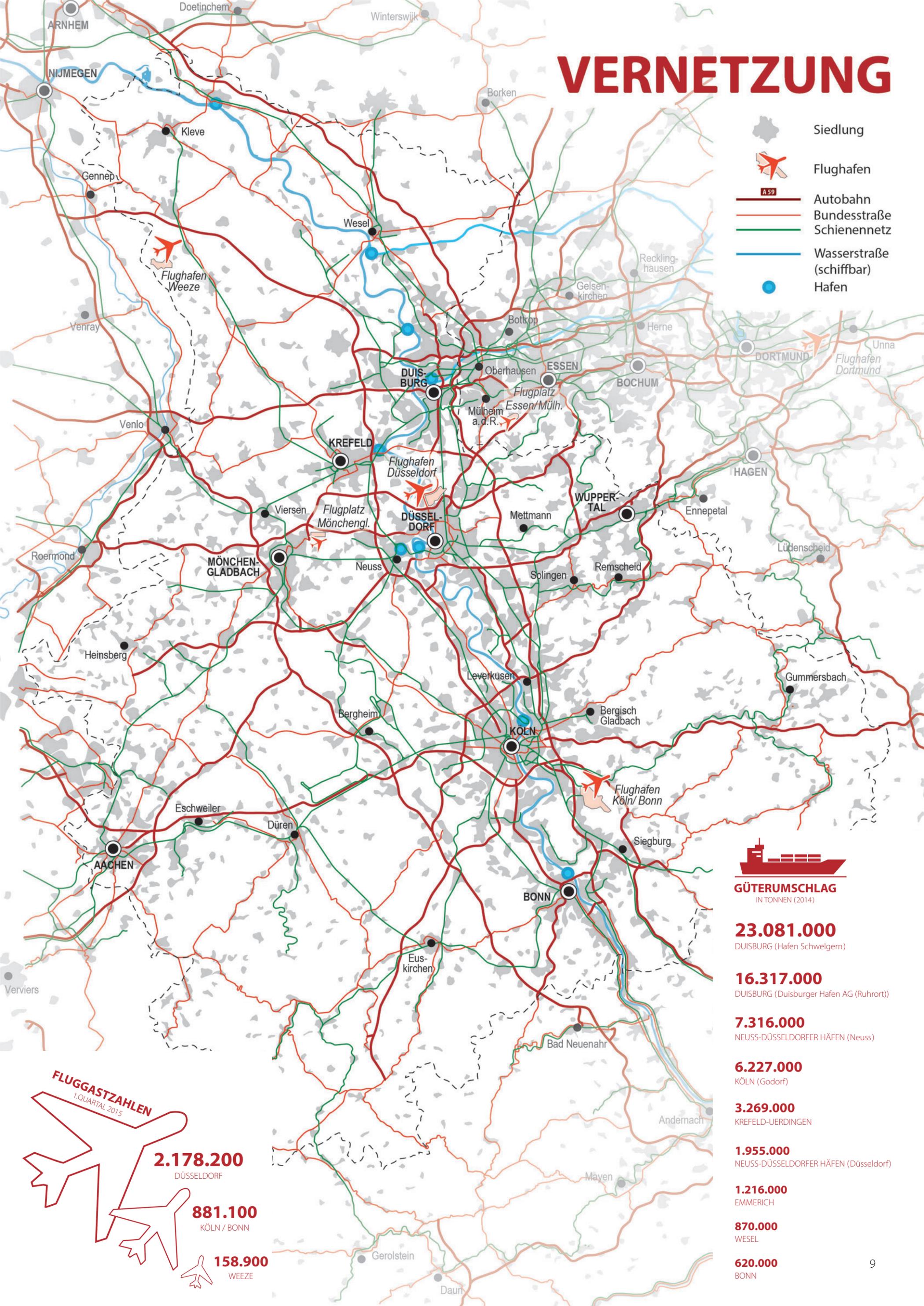
In der Metropole Rheinland ist der Rhein das Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur. Straßen, Schienen und die Bundeswasserstraße sind wichtige Elemente für den Transport von Menschen und Gütern. In Ost-West-Richtung wird diese Hauptachse durch weitere Trassen, Straßen, Schienen und Kanäle ergänzt. Die Häfen von Emmerich bis Bonn, darunter der größte Binnenhafen Europas in Duisburg, sind wichtige Umschlagplätze für Güter aller Art. Die Vernetzung dieser Standorte mit Schiene und Straße ist von besonderer Bedeutung.

Die bundesweit zu den wichtigsten Flughäfen zählenden Standorte Düsseldorf und Köln/Bonn übernehmen die für Metropolen so wichtige internationale Gatewayfunktion, ergänzt durch die Flughäfen Weeze und Mönchengladbach.

Die Karte zur Verkehrsinfrastruktur zeigt, dass die Metropolregion nicht nur innerhalb ihrer Grenzen gut vernetzt ist, sondern dass auch die nationale und internationale Vernetzung gegeben ist. Sie macht allerdings nicht deutlich, dass trotz der hervorragenden Verkehrsinfrastruktur die Netze oft überlastet sind und Staus auf den Straßen sowie Verspätungen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr auf der Tagesordnung stehen. Eine Zusammenarbeit in diesem Bereich gehört daher zur zentralen Aufgabe einer und insbesondere dieser Metropolregion.



VERNETZUNG



-  Siedlung
-  Flughafen
-  A 59 Autobahn
-  Bundesstraße
-  Schienennetz
-  Wasserstraße (schiffbar)
-  Hafen



GÜTERUMSCHLAG IN TONNEN (2014)

23.081.000
DUISBURG (Hafen Schwelgern)

16.317.000
DUISBURG (Duisburger Hafen AG (Ruhrort))

7.316.000
NEUSS-DÜSSELDORFER HÄFEN (Neuss)

6.227.000
KÖLN (Godorf)

3.269.000
KREFELD-UERDINGEN

1.955.000
NEUSS-DÜSSELDORFER HÄFEN (Düsseldorf)

1.216.000
EMMERICH

870.000
WESEL

620.000
BONN

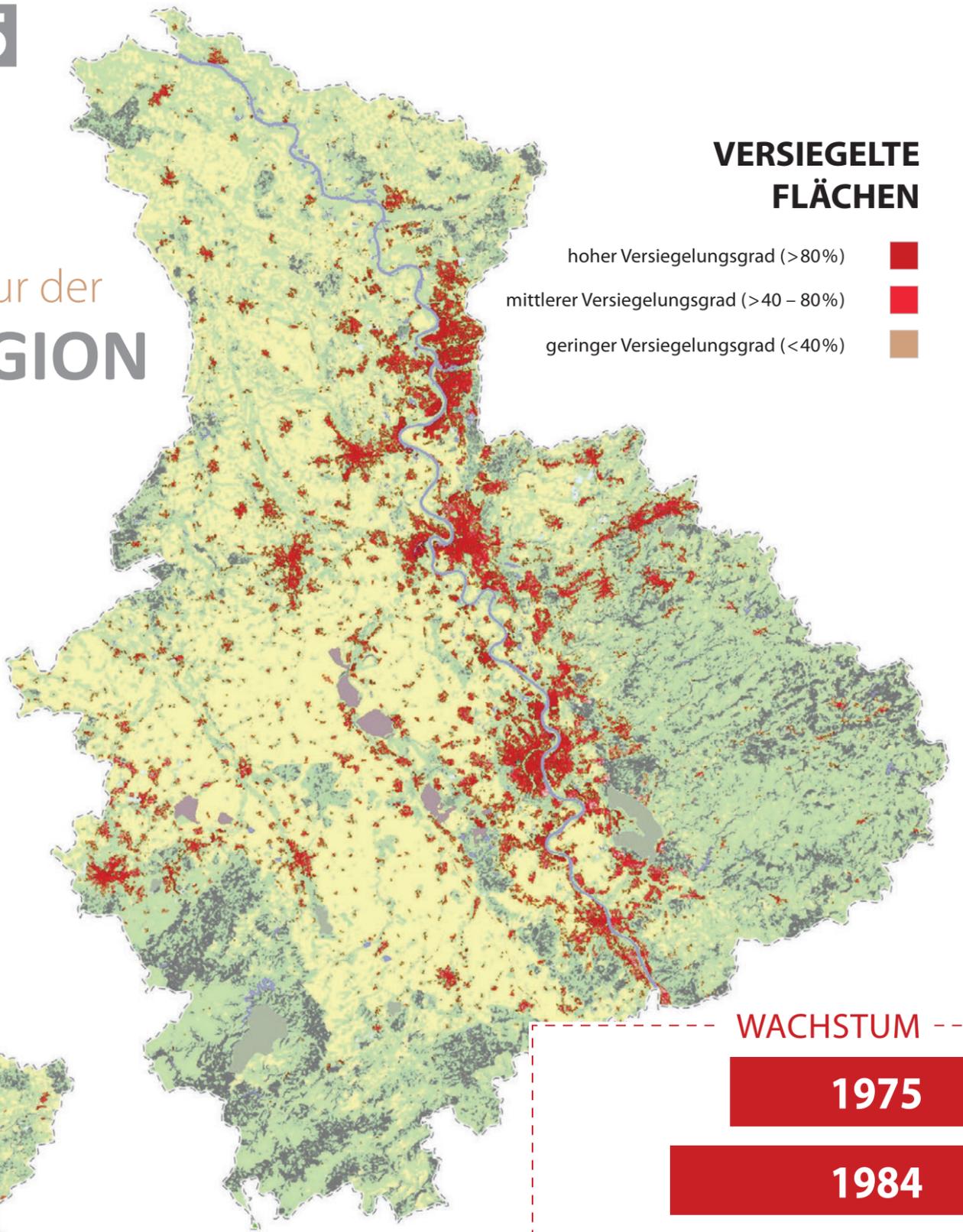


1975

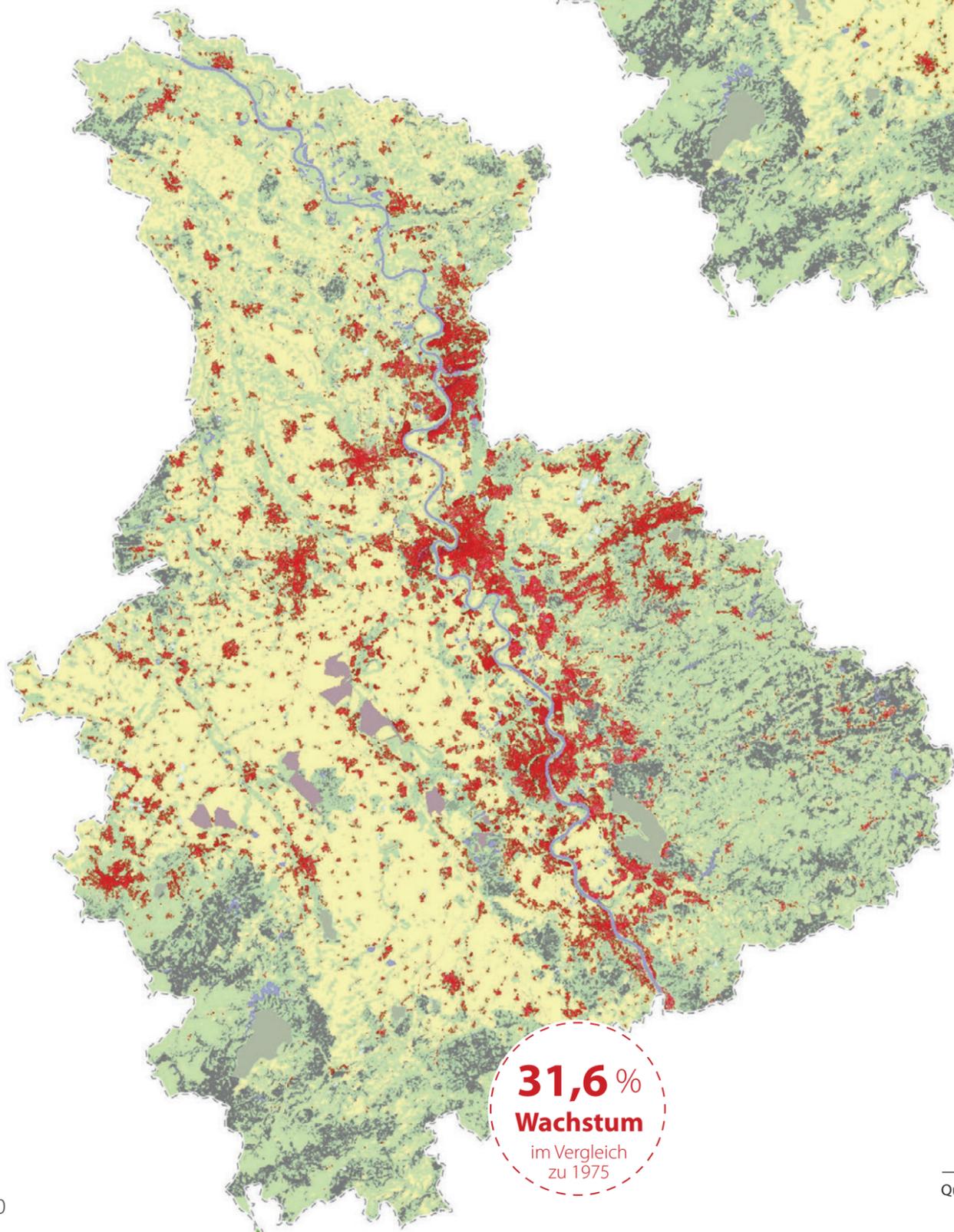
Die Siedlungsstruktur der METROPOLREGION RHEINLAND im Wandel der Zeit

VERSIEGELTE FLÄCHEN

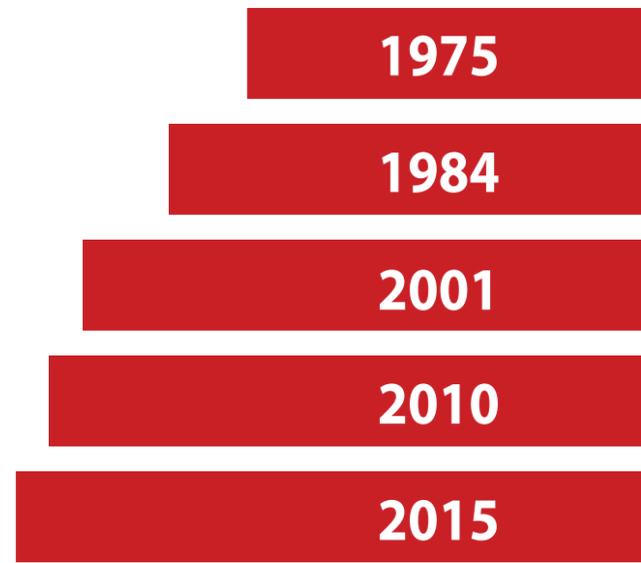
- hoher Versiegelungsgrad (>80%) ■
- mittlerer Versiegelungsgrad (>40 – 80%) ■
- geringer Versiegelungsgrad (<40%) ■



1984



WACHSTUM



VERSIEGELTE FLÄCHEN

FLÄCHENNUTZUNG

- Nadelwald ■
- Mischwald ■
- Laubwald ■
- Ackerflächen ■
- Wiesen und Weiden ■
- Tagebau ■
- Truppenübungsplätze ■
- Abbauflächen, Kiesgruben und Baustellen ■
- Wasserflächen ■

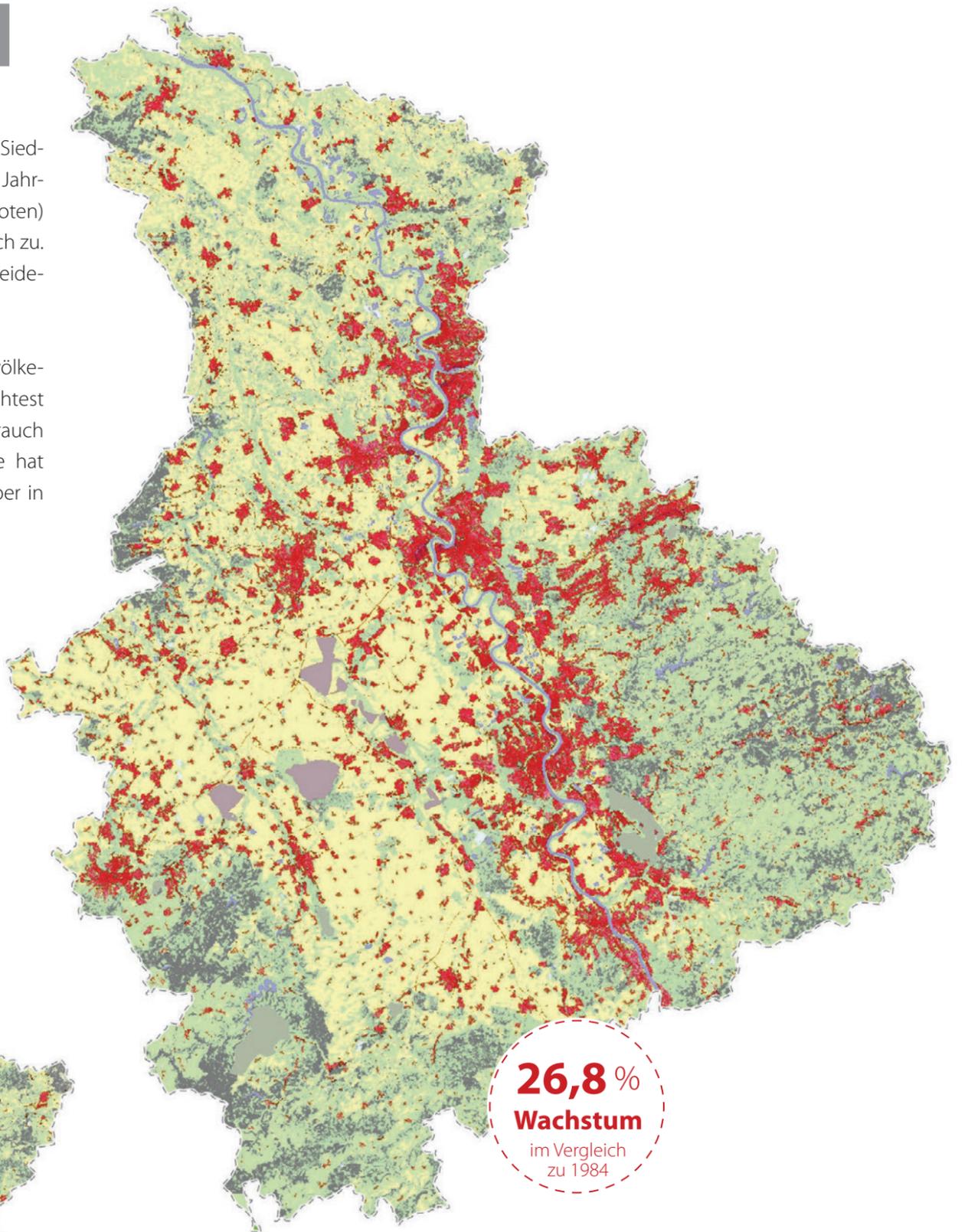
31,6 %
Wachstum
 im Vergleich
 zu 1975

Quelle: Geographisches Institut der Universität Bonn, Andreas Rienow
 „Columbus Eye“ Bilder der ISS (Internationale Raumstation)

2001

Die Abbildungen machen die Veränderungen des Siedlungsbildes in der Metropolregion in den letzten Jahrzehnten eindrücklich deutlich: Die versiegelten (roten) Flächen nehmen von Jahrzehnt zu Jahrzehnt erheblich zu. Das Ganze geht auf Kosten der Acker-, Wiesen- und Weideflächen, aber auch der Wälder.

Die Metropolregion Rheinland gehört mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 690 EW pro km² zu einer der dichtest besiedelten Regionen in Europa. Der tägliche Verbrauch an Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrsprojekte hat zwar in den letzten 10 Jahren abgenommen, lag aber in NRW im Jahr 2011 noch bei 10 ha pro Tag.



2010

(ha)
126.800
166.900
211.600
229.300
245.600

26,8 %
Wachstum
im Vergleich
zu 1984

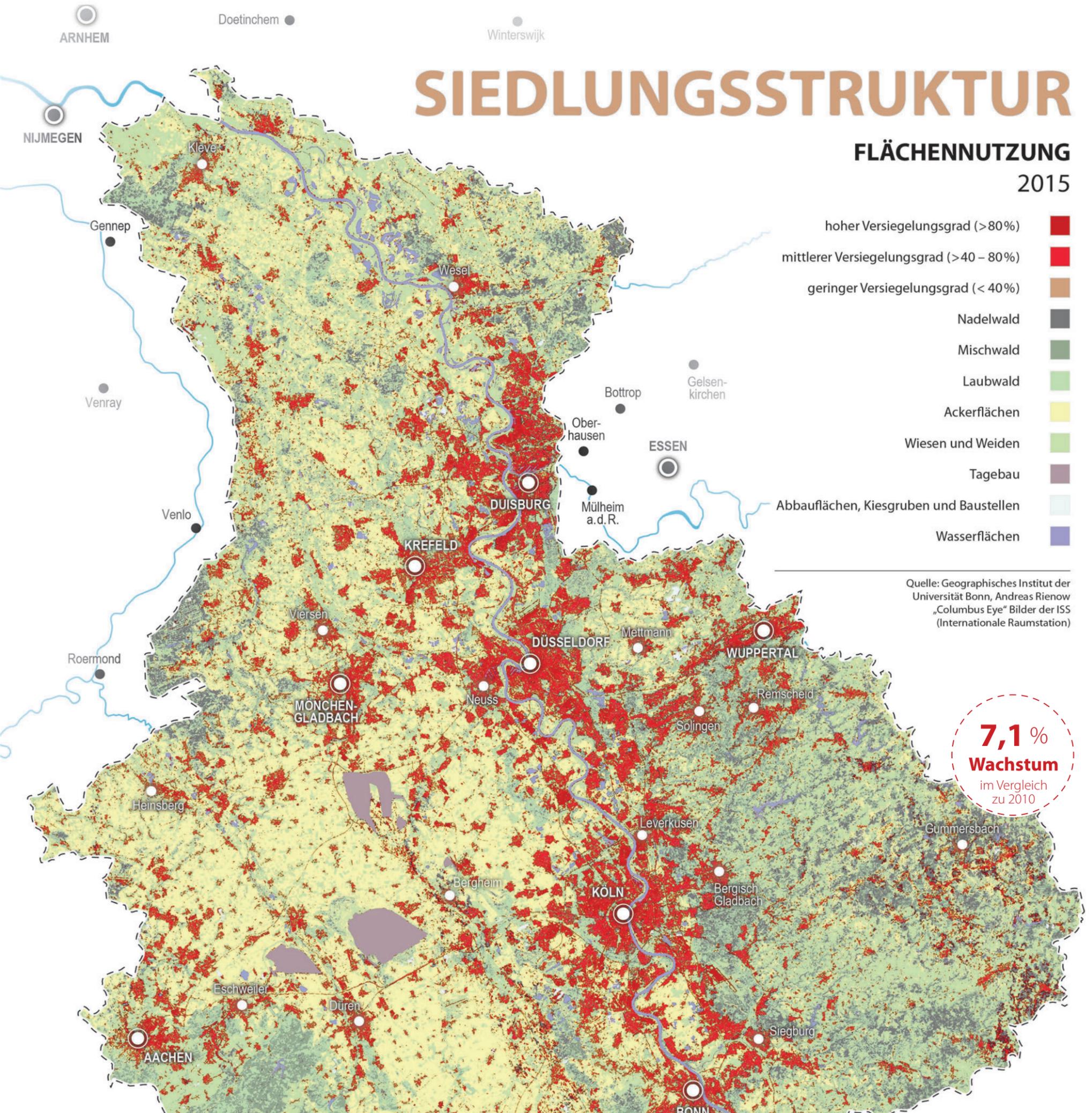
Die Konkurrenz um die unterschiedlichen Flächenansprüche ist enorm. Siedlungsentwicklung für die wachsende Bevölkerung, neue Flächen für Gewerbe- und Industrieansiedlungen oder erneuerbare Energien verdrängen landwirtschaftliche Flächen, Erholungsflächen, Bereiche für Natur und Landschaft.

Um die Dynamik in der Siedlungsentwicklung im Rheinland effektiv steuern zu können, ist eine enge Kooperation auf allen Ebenen der Planung, insbesondere aber in der übergeordneten Regionalplanung erforderlich. Hier geht es nicht nur darum, das Städtewachstum und Flächen für gewerblich-industrielle Nutzungen nach gemeinsamen Kriterien zu koordinieren, sondern Infrastrukturkorridore zu schaffen und ein tragfähiges Netz an grüner Infrastruktur aufzubauen und langfristig zu erhalten. Nur so kann die Lebensqualität in der Großregion dauerhaft sichergestellt werden.

8,4 %
Wachstum
im Vergleich
zu 2001

SIEDLUNGSSTRUKTUR

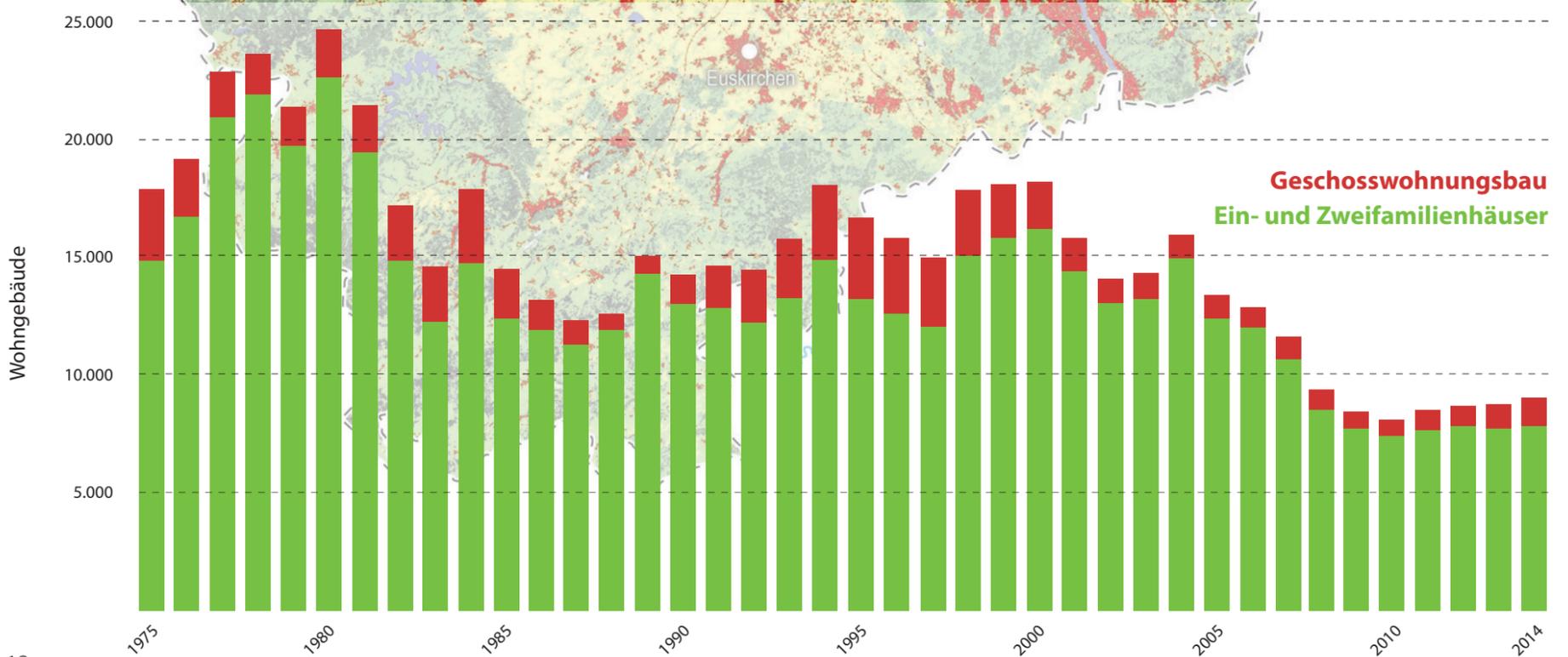
FLÄCHENNUTZUNG 2015



- hoher Versiegelungsgrad (>80%) ■
- mittlerer Versiegelungsgrad (>40 – 80%) ■
- geringer Versiegelungsgrad (< 40%) ■
- Nadelwald ■
- Mischwald ■
- Laubwald ■
- Ackerflächen ■
- Wiesen und Weiden ■
- Tagebau ■
- Abbauflächen, Kiesgruben und Baustellen ■
- Wasserflächen ■

Quelle: Geographisches Institut der Universität Bonn, Andreas Rienow „Columbus Eye“ Bilder der ISS (Internationale Raumstation)

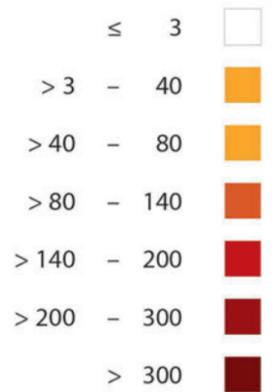
**7,1 %
Wachstum**
im Vergleich
zu 2010



EINWOHNERDICHTEN

EINWOHNERZAHL IM RASTER

100 x 100 METER



Quelle: IT.NRW, Basis Zensus 2011

unbesiedelter Raum

970.000 ha

Die Karte zur Einwohnerdichte, aber auch die zuvor gezeigte Abfolge der Siedlungsentwicklung seit Mitte der 1970er Jahre im Rheinland zeigen deutlich den erheblichen Siedlungsdruck in dieser Region. Das rasante Wachstum der letzten Jahrzehnte wird sich den Prognosen zufolge bis 2040 weiter fortsetzen. Die daraus entstandene Siedlungsstruktur äußert sich in einem fast durchgängigen Siedlungsband in der Rheinschiene sowie in einigen weiteren Verdichtungsräumen in der StädteRegion Aachen oder in den Räumen Mönchengladbach/Krefeld und Wuppertal. Darüber hinaus ist das Siedlungsbild geprägt durch zahllose kleine Siedlungen. Größere weiße Flächen, also unbesiedelte Regionen, weist die Karte nur in den Braunkohletagebauen und in Waldbereichen auf. Insgesamt sind nach dem Zensus 970.000 ha unbewohnt (≤ 3 Einwohner/ha). 5 Millionen Menschen leben auf 50.000 ha und 3,5 Millionen auf 180.000 ha.

Ø 20

Einwohner/ha

3,5 Mio. Menschen

auf 180.000 ha

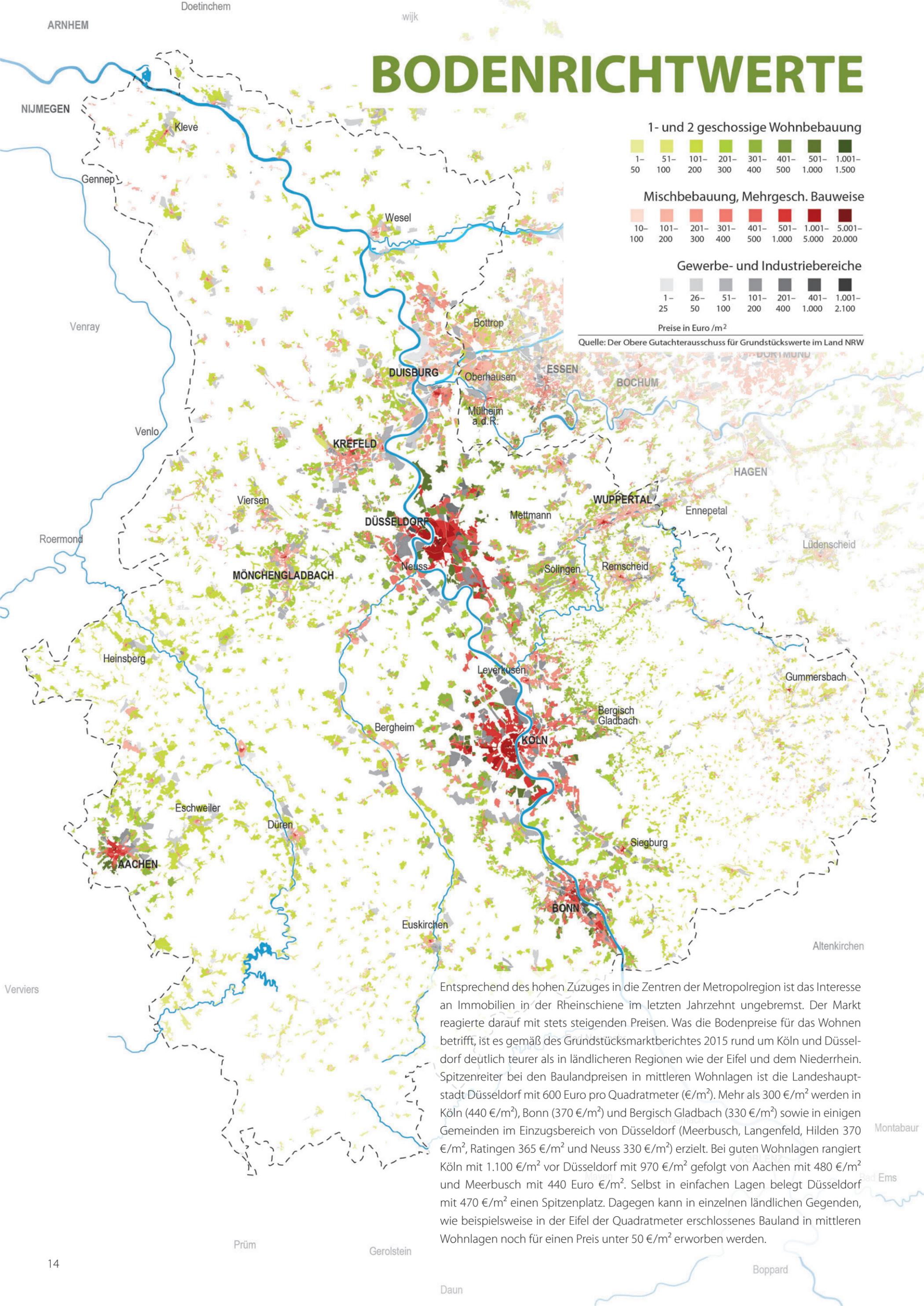
Ø 100

Einwohner/ha

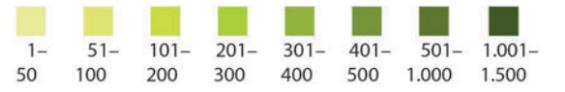
5 Mio. Menschen

auf 50.000 ha

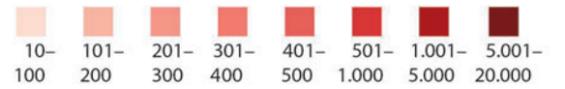
BODENRICHTWERTE



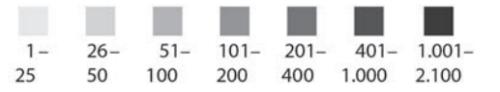
1- und 2 geschossige Wohnbebauung



Mischbebauung, Mehrgesch. Bauweise



Gewerbe- und Industriebereiche

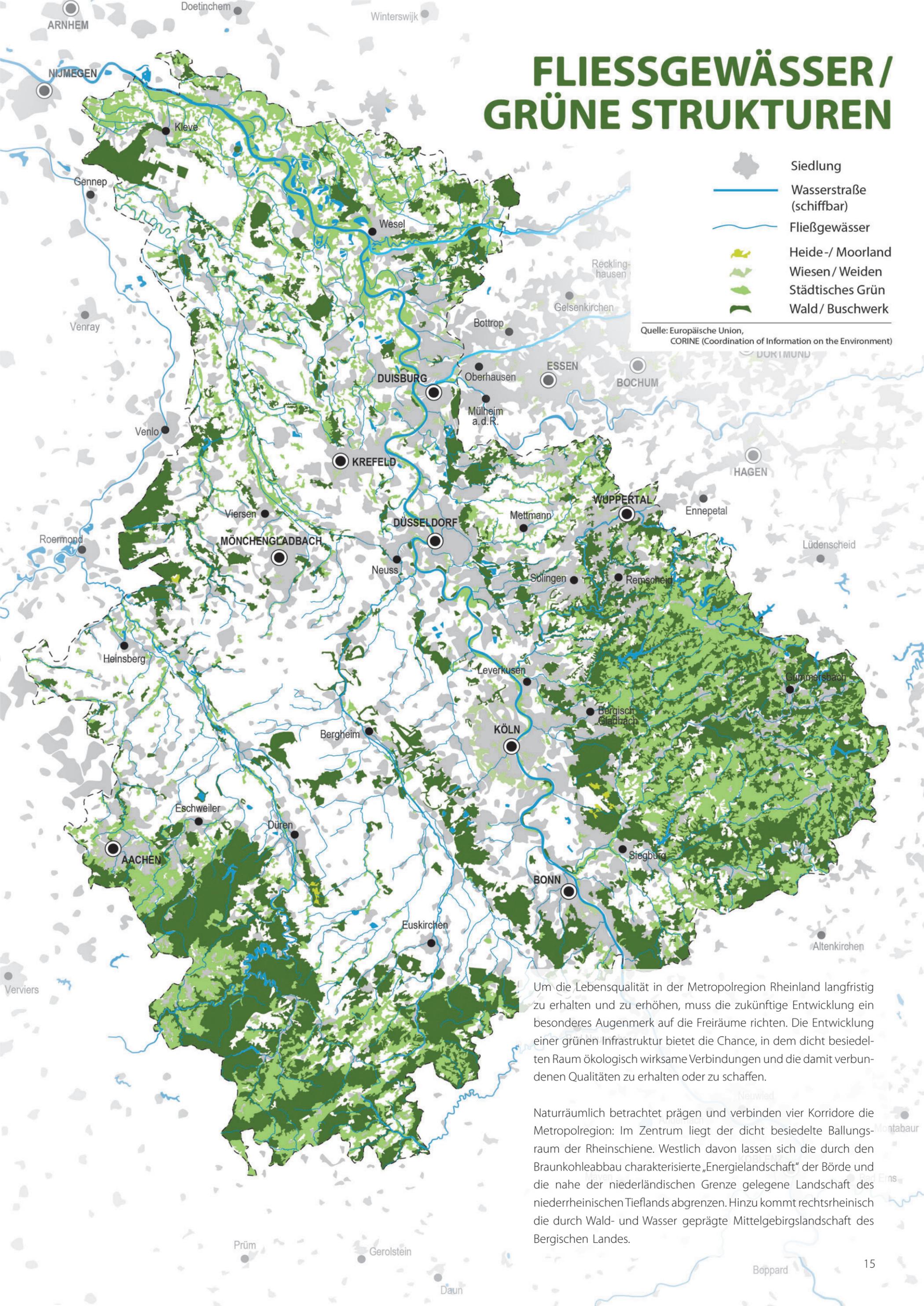


Preise in Euro /m²

Quelle: Der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land NRW

Entsprechend des hohen Zuzuges in die Zentren der Metropolregion ist das Interesse an Immobilien in der Rheinschiene im letzten Jahrzehnt ungebremst. Der Markt reagierte darauf mit stets steigenden Preisen. Was die Bodenpreise für das Wohnen betrifft, ist es gemäß des Grundstücksmarktberichtes 2015 rund um Köln und Düsseldorf deutlich teurer als in ländlicheren Regionen wie der Eifel und dem Niederrhein. Spitzenreiter bei den Baulandpreisen in mittleren Wohnlagen ist die Landeshauptstadt Düsseldorf mit 600 Euro pro Quadratmeter (€/m²). Mehr als 300 €/m² werden in Köln (440 €/m²), Bonn (370 €/m²) und Bergisch Gladbach (330 €/m²) sowie in einigen Gemeinden im Einzugsbereich von Düsseldorf (Meerbusch, Langenfeld, Hilden 370 €/m², Ratingen 365 €/m² und Neuss 330 €/m²) erzielt. Bei guten Wohnlagen rangiert Köln mit 1.100 €/m² vor Düsseldorf mit 970 €/m² gefolgt von Aachen mit 480 €/m² und Meerbusch mit 440 Euro €/m². Selbst in einfachen Lagen belegt Düsseldorf mit 470 €/m² einen Spitzenplatz. Dagegen kann in einzelnen ländlichen Gegenden, wie beispielsweise in der Eifel der Quadratmeter erschlossenes Bauland in mittleren Wohnlagen noch für einen Preis unter 50 €/m² erworben werden.

FLIESSGEWÄSSER/ GRÜNE STRUKTUREN



-  Siedlung
-  Wasserstraße (schiffbar)
-  Fließgewässer
-  Heide-/ Moorland
-  Wiesen/ Weiden
-  Städtisches Grün
-  Wald/ Buschwerk

Quelle: Europäische Union, CORINE (Coordination of Information on the Environment)

Um die Lebensqualität in der Metropolregion Rheinland langfristig zu erhalten und zu erhöhen, muss die zukünftige Entwicklung ein besonderes Augenmerk auf die Freiräume richten. Die Entwicklung einer grünen Infrastruktur bietet die Chance, in dem dicht besiedelten Raum ökologisch wirksame Verbindungen und die damit verbundenen Qualitäten zu erhalten oder zu schaffen.

Naturräumlich betrachtet prägen und verbinden vier Korridore die Metropolregion: Im Zentrum liegt der dicht besiedelte Ballungsraum der Rheinschiene. Westlich davon lassen sich die durch den Braunkohleabbau charakterisierte „Energilandschaft“ der Börde und die nahe der niederländischen Grenze gelegene Landschaft des niederrheinischen Tieflands abgrenzen. Hinzu kommt rechtsrheinisch die durch Wald- und Wasser geprägte Mittelgebirgslandschaft des Bergischen Landes.

Leben in der METROPOLREGION RHEINLAND

heute und morgen

Deutschland ist eines der am dichtest besiedelten Länder Europas. Rein rechnerisch leben hier rund 230 Menschen pro Quadratkilometer. Grundsätzlich stärker verdichtet ist der Westen. Und hier ist es vor allem ein langgezogenes Band mit der höchsten Bevölkerungsdichte¹, das sich entlang des Rheintals und einiger Zuflüsse des Rheins erstreckt. In der Metropolregion Rheinland leben 2014 etwa 8,5 Millionen Menschen. Damit ist das Rheinland – abgesehen von der Gesamtbetrachtung Rhein-Ruhr – die bevölkerungsstärkste Metropolregion in Deutschland. Die Einwohnerzahlen der anderen „Großen“, wie Berlin-Brandenburg, München, Frankfurt Rhein/Main oder Stuttgart liegen zwischen 5 und 6 Millionen.

Unter den kreisfreien Städten ist Köln die einzige Millionenstadt der Metropolregion Rheinland und gleichzeitig viertgrößte Stadt Deutschlands. Düsseldorf nimmt mit rund 605.000 Einwohnern den zweiten Platz in der Metropolregion ein, gefolgt von Duisburg, Wuppertal und Bonn. Am unteren Ende der Einwohnerskala der 10 kreisfreien Städte in der Metropolregion liegen Leverkusen, Solingen und Remscheid.

Bei den 13 Kreisen der Metropolregion liegt der Rhein-Sieg Kreis mit gut 580.000 Einwohnern vorn, gefolgt von der StädteRegion Aachen, dem Kreis Mettmann, dem Kreis Wesel, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Rhein-Kreis Neuss.

Die Kreise Kleve, Viersen, Rheinisch-Bergischer und Oberbergischer Kreis, Düren und Heinsberg bilden ein enges Mittelfeld mit ca. 250.000 bis gut 300.000 Einwohnern. Lediglich der Kreis Euskirchen liegt mit ca. 187.000 Einwohnern unterhalb der 200.000er Schwelle.

Die Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW von 2014 bis 2040 zeigt ein sehr heterogenes Bild der Metropolregion; so liegen starkes Wachstum und Schrumpfung dicht beieinander. Die Prognose weist allerdings eine gewisse Unschärfe auf, denn sie beinhaltet zwar eine dauerhaft hohe Migrationsquote, aber die aktuellen Flüchtlingszahlen aus dem Jahr 2015 sind noch nicht darin enthalten. Die Vorausberechnung stellt wahrscheinlich nur eine Annäherung an die wirklichen Entwicklungen im Zeitverlauf bis 2040 dar. Aufgrund der anhaltend hohen Zuwanderung von Asylsuchenden ist von einer deutlichen Erhöhung der Einwohnerzahlen auszugehen.

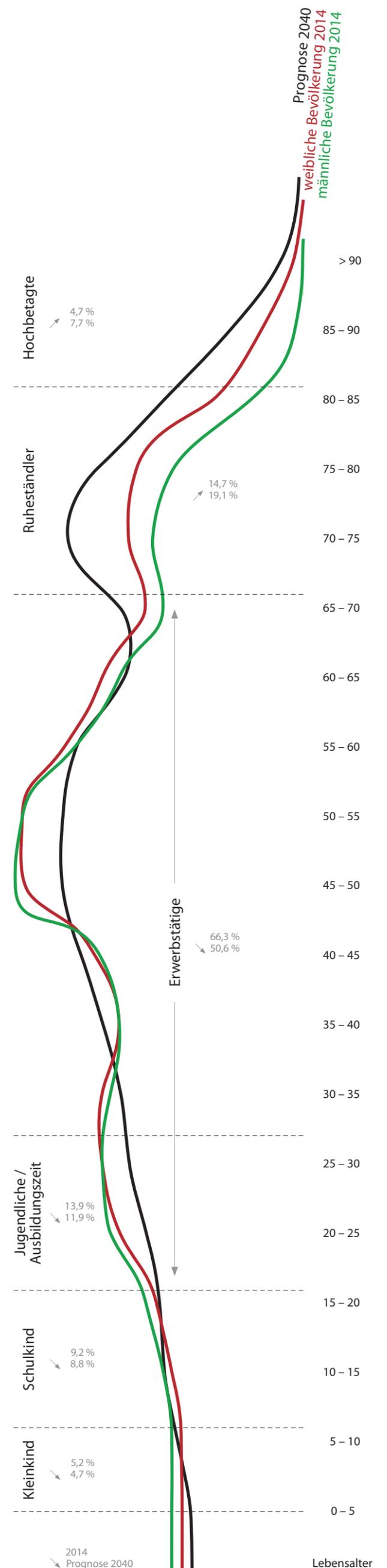
Laut der Vorausberechnung haben die kreisfreien Städte Köln, Düsseldorf und Bonn ein zweistelliges Wachstum zu erwarten. Auch Leverkusen, Aachen, Solingen und Wuppertal wird ein leichtes Wachstum prognostiziert. Die Städte Mönchengladbach, Krefeld und Duisburg werden dagegen leicht schrumpfen, Remscheid mit einer Abnahme von fast 13% sogar deutlich.

Bei den Kreisen der Metropolregion erreicht das Wachstum vom Rhein-Erft-Kreis, dem Rhein-Kreis Neuss, dem Rhein-Sieg Kreis, dem Kreis Kleve, der StädteRegion Aachen und dem Rheinisch-Bergischen Kreis bis zu 8%. Die Kreise Heinsberg, Düren, Mettmann, Euskirchen und Viersen haben mit leichten Abnahmen zwischen 1% und 4% zu rechnen. Für den Kreis Wesel wird eine Bevölkerungsabnahme um fast 7% und für den Oberbergischen Kreis von fast 10% erwartet.

Die Metropolregion Rheinland ist geprägt sowohl durch starke Wachstumsregionen als auch Regionen mit stärkeren Bevölkerungsverlusten. In der südlichen Rheinschiene zwischen Düsseldorf und Bonn bietet sich ein einheitliches Bild mit teilweise erheblichen Bevölkerungszuwächsen. Die nördliche Rheinschiene zeigt dagegen ein heterogenes Bild mit Wachstum (Kreis Kleve) und Schrumpfung (Stadt Duisburg). Der Kreis Mettmann weist trotz seiner zentralen Lage in der Ballungsrandzone schon rückläufige Bevölkerungszahlen auf. Leichte bis deutliche Schrumpfungstendenzen sind ansonsten eher in den ländlichen Regionen zu verzeichnen.

Ob sich Veränderungen dieser Tendenzen durch die Integration der aktuellen Migrationsbewegungen ergeben werden, wird die Zukunft zeigen. Im Moment ist davon auszugehen, dass die Menschen dorthin gehen werden, wo es ausreichend Ausbildungsmöglichkeiten und Arbeitsplätze gibt.

Das bedeutet für die Zentren eine weitere Herausforderung: Zusätzlich zu den Anforderungen an den Wohnungsbau durch den Wachstumsdruck müssen künftig in großem Umfang Wohnungen für anerkannte Asylbewerber zur Verfügung gestellt werden.



¹ http://www.demografie-portal.de/SharedDocs/Informieren/DE/ZahlenFakten/Bevoelkerungsdichte_Gemeinden.html

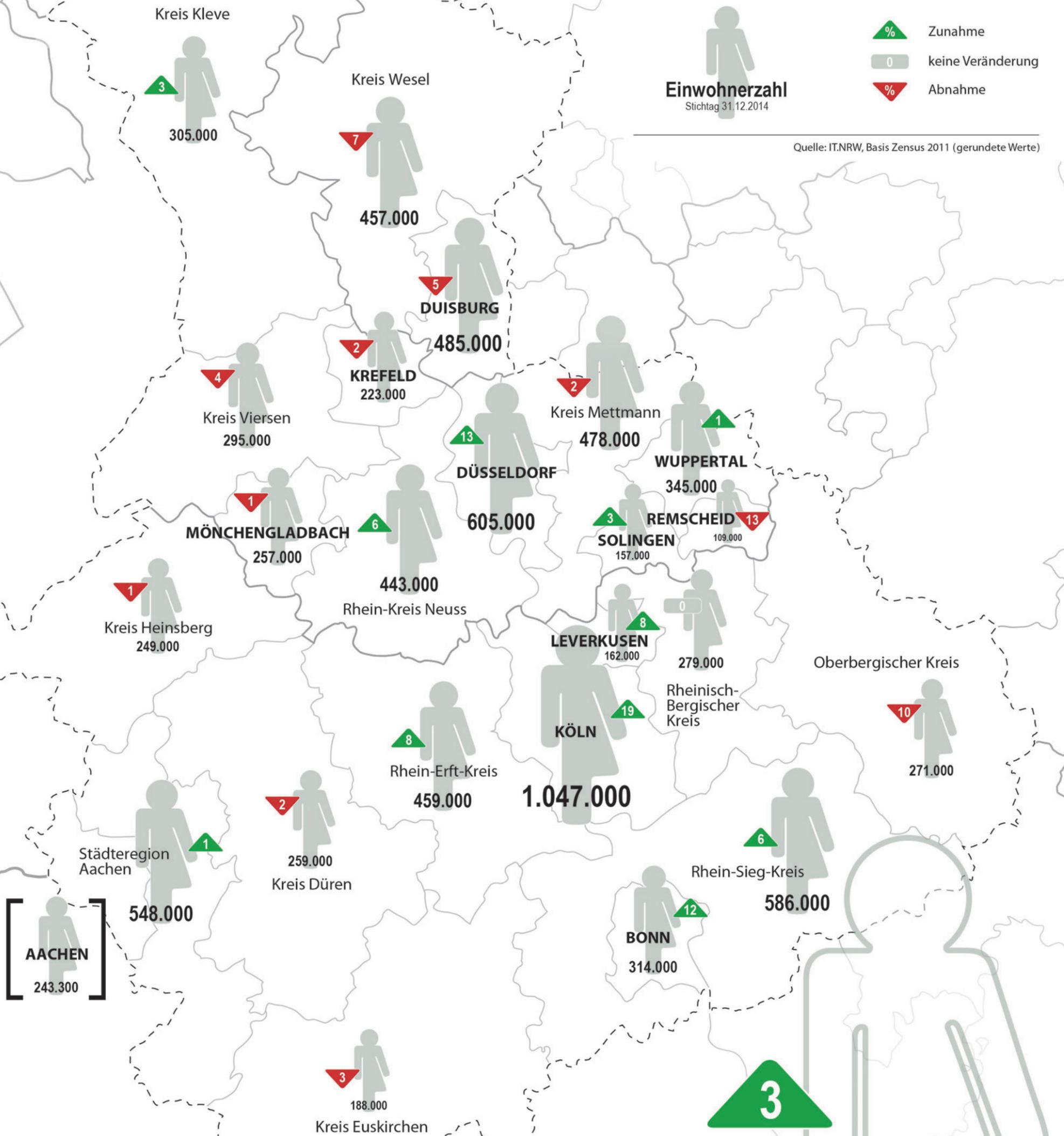
BEVÖLKERUNG

STAND UND PROGNOSE 2014 – 2040

 **Einwohnerzahl**
Stichtag 31.12.2014

-  Zunahme
-  keine Veränderung
-  Abnahme

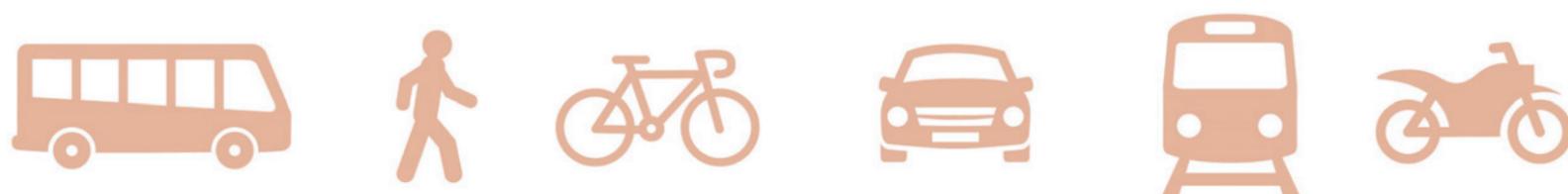
Quelle: IT.NRW, Basis Zensus 2011 (gerundete Werte)



 3

8.521.000
(Metropolregion)

Unterwegs in der METROPOLREGION RHEINLAND



Das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz gehört für sehr viele Menschen in der Metropolregion Rheinland zum Leben dazu. Täglich pendeln rund 2,5 Millionen Menschen (innergemeindliche Berufspendler ausgenommen) in eine Kommune der Metropolregion. Dies geschieht teils von Wohnorten innerhalb der Metropolregion Rheinland, teils von Wohnorten außerhalb.

In der Kartendarstellung auf der nächsten Seite wurden die Pendlerrechnung Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) sowie die Studie Arbeitsmarkt in der Grenzregion (IT.NRW und cbs) auf die Metropolregion Rheinland angewendet.

In der Pendlerrechnung zeigen sich ganz eindeutig zwei Hotspots bei der Aufnahme von Berufseinpenderströmen: Diese Hotspots sind die Stadt Köln mit rund 311.000 und die Stadt Düsseldorf mit rund 289.000 Berufseinpendlern. Aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte haben beide Städte eine große Anziehungskraft auf Arbeitskräfte auch aus größerer Entfernung. Die Pendlerrechnung registriert das Pendleraufkommen bis zu einer durchschnittlichen Entfernung von 80 km zwischen Wohn- und Arbeitsort. Für die Städte Köln und Düsseldorf liegt die Berufseinpenderzahl aus einer Entfernung von mehr als 80 km bei rund 45.000 bzw. rund 40.000 Berufseinpendlern. Solche hohen Werte werden sonst von keiner weiteren Kommune erreicht. Die Stadt Bonn erreicht zumindest noch einen Wert von rund 20.000 Berufseinpendlern aus einer Distanz von über 80 km. Insgesamt pendeln rund 252.000 Berufspendler täglich aus einer Distanz von über 80 km in die Metropolregion Rheinland ein, dabei sind die Berufseinpenderströme aus dem Ausland nicht mit erfasst. Aus diesem Grund wurde für die Darstellung auch die Studie „Der Arbeitsmarkt in den Grenzregionen der Niederlande und Nordrhein-Westfalens“ genutzt, um zumindest die Berufseinpenderströme aus den Niederlanden abzubilden. Diese Daten haben den Stand 30.06.2012 und werden in der Kartendarstellung schwarz hinterlegt dargestellt. Dort zeigt sich, dass vor allem in grenznahe Kommunen eingependelt wird und dort vorangestellt in die Stadt Aachen, die rund 2.400 Berufseinpender aus den Niederlanden anzieht. Die beiden Hotspots Köln und Düsseldorf können trotz ihrer Entfernung zur deutsch-niederländischen Grenze noch rund 200 bzw. 260 Berufseinpender registrieren. Bei Betrachtung der gesamten Metropolregion Rheinland wird deutlich, dass sich die Berufseinpenderströme in einem nördlichen Bereich um den Hotspot Düsseldorf und in einem südlichen Bereich um den Hotspot Köln konzentrieren. Zwischen diesem nördlichen und südlichen Bereich liegt die Grenze der Regierungsbezirke Düsseldorf und Köln, etwas nördlich von Leverkusen. Es scheint, als würden sich auch die Pendlerströme an dieser Grenze orientieren und der Pendlerausaustausch zwischen den Regierungsbezirken eher niedrig ausfallen. Gründe hierfür könnten die starken Anziehungskräfte der beiden Hotspots oder die Distanz zwischen diesen sein.

PENDLERSTRÖME

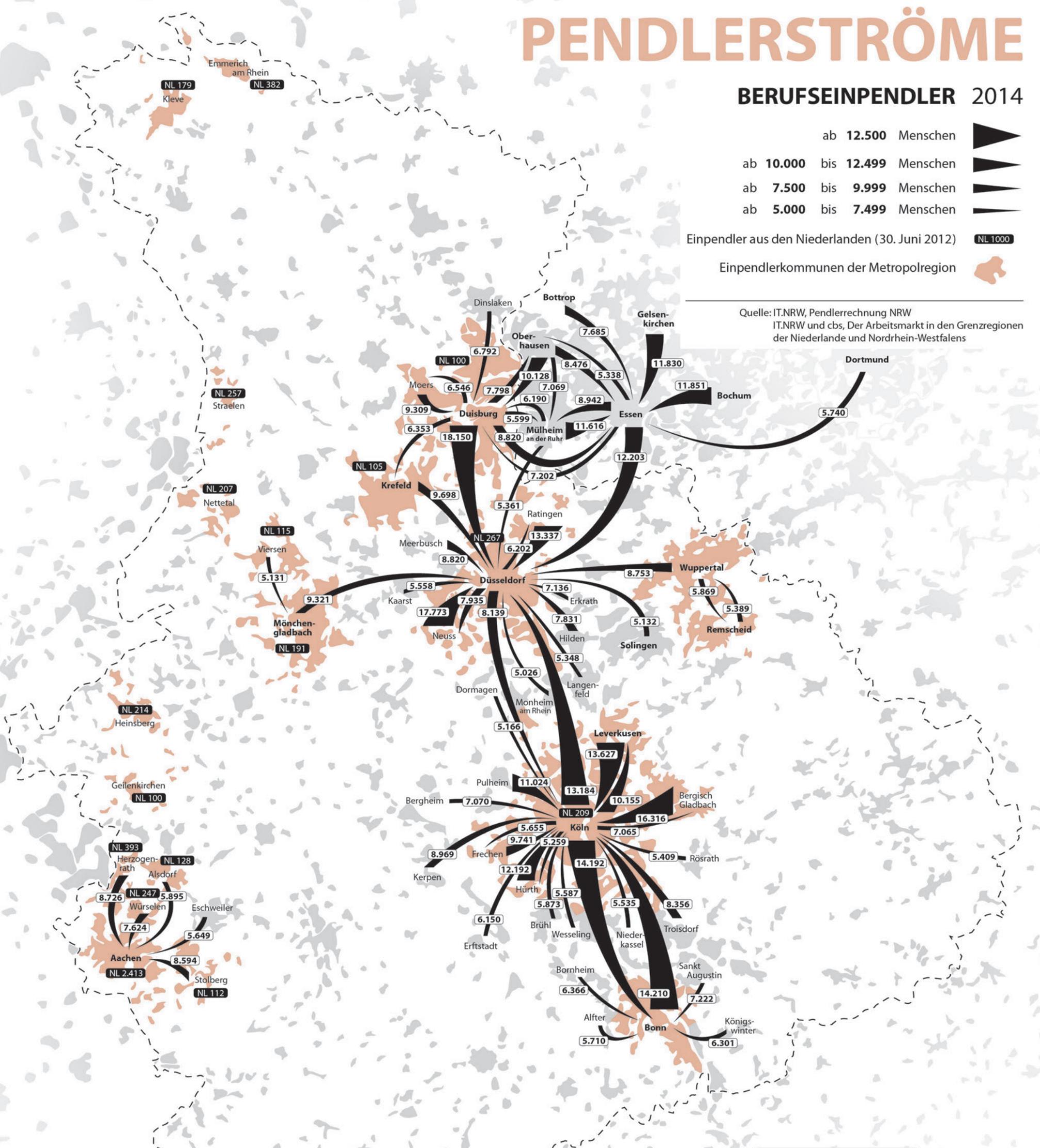
BERUFSEINPENDLER 2014

- ab 12.500 Menschen 
- ab 10.000 bis 12.499 Menschen 
- ab 7.500 bis 9.999 Menschen 
- ab 5.000 bis 7.499 Menschen 

Einpendler aus den Niederlanden (30. Juni 2012) 

Einpendlerkommunen der Metropolregion 

Quelle: IT.NRW, Pendlerrechnung NRW
IT.NRW und cbs, Der Arbeitsmarkt in den Grenzregionen der Niederlande und Nordrhein-Westfalens



289.134
Düsseldorf

2.509.845
Metropolregion

311.075
Köln

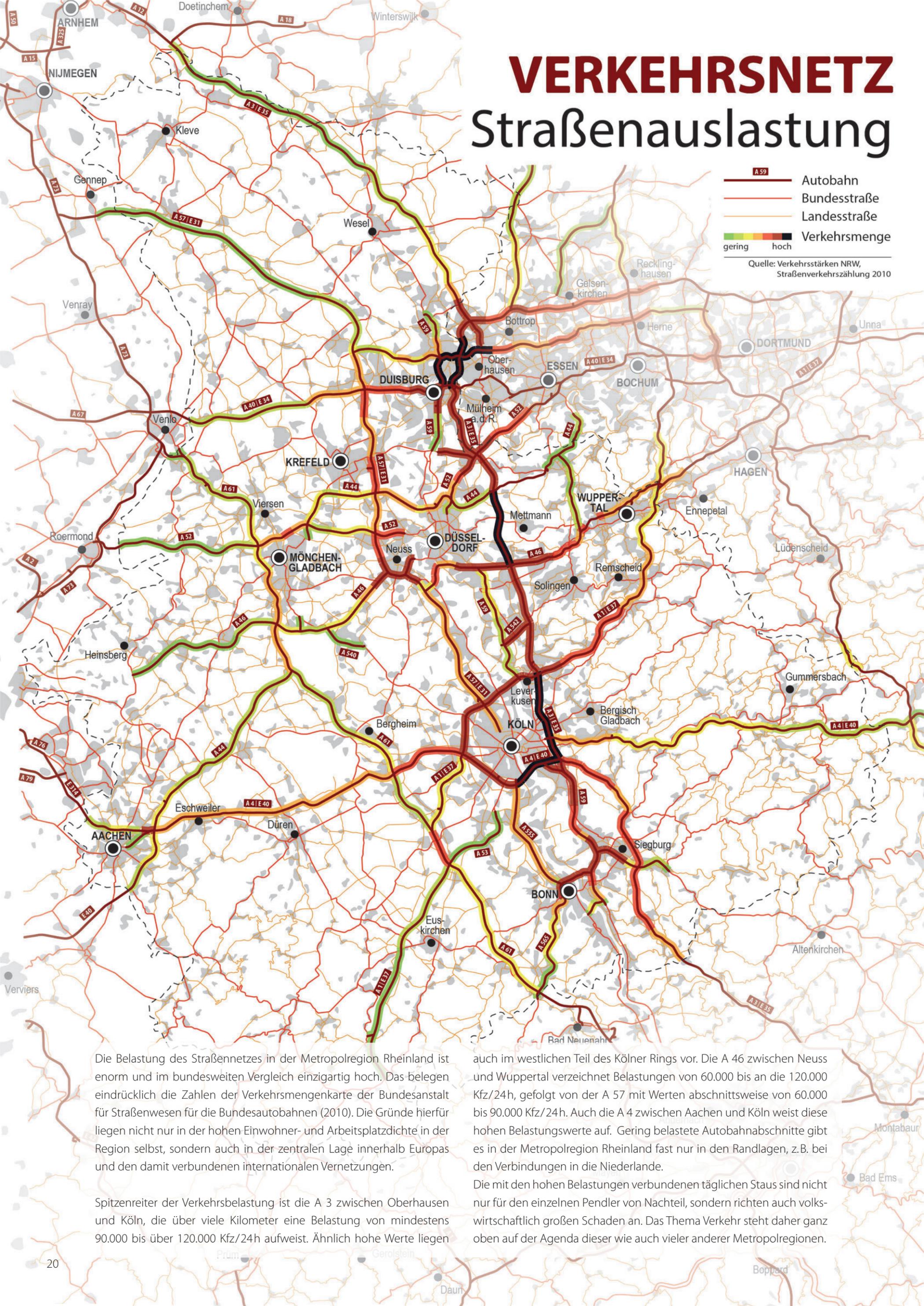
(Betrachtung aller Einpendlerströme)

VERKEHRSNETZ

Straßenauslastung



Quelle: Verkehrsstärken NRW, Straßenverkehrszählung 2010



Die Belastung des Straßennetzes in der Metropolregion Rheinland ist enorm und im bundesweiten Vergleich einzigartig hoch. Das belegen eindrücklich die Zahlen der Verkehrsmengenkarte der Bundesanstalt für Straßenwesen für die Bundesautobahnen (2010). Die Gründe hierfür liegen nicht nur in der hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte in der Region selbst, sondern auch in der zentralen Lage innerhalb Europas und den damit verbundenen internationalen Vernetzungen.

Spitzenreiter der Verkehrsbelastung ist die A 3 zwischen Oberhausen und Köln, die über viele Kilometer eine Belastung von mindestens 90.000 bis über 120.000 Kfz/24h aufweist. Ähnlich hohe Werte liegen

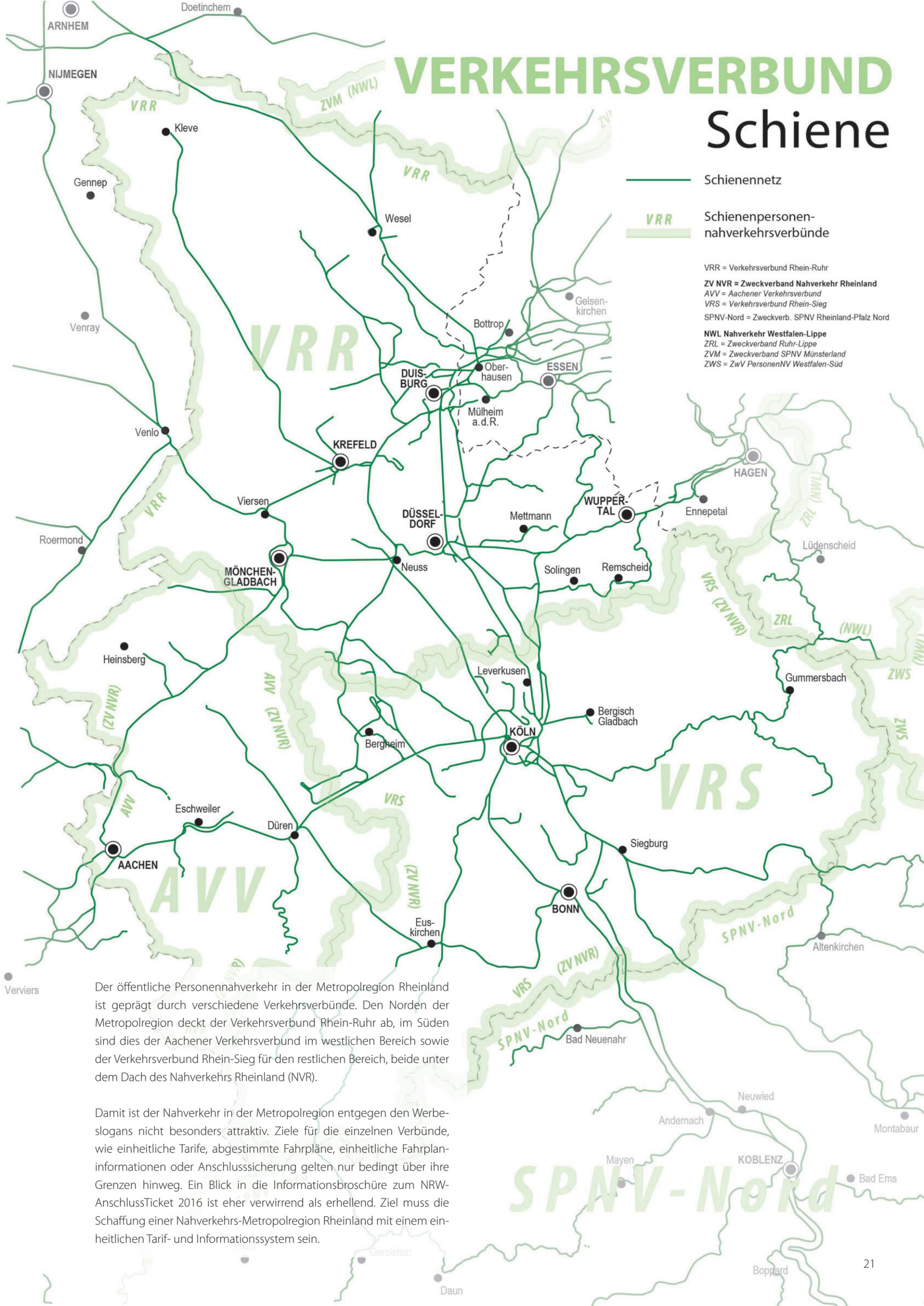
auch im westlichen Teil des Kölner Rings vor. Die A 46 zwischen Neuss und Wuppertal verzeichnet Belastungen von 60.000 bis an die 120.000 Kfz/24h, gefolgt von der A 57 mit Werten abschnittsweise von 60.000 bis 90.000 Kfz/24h. Auch die A 4 zwischen Aachen und Köln weist diese hohen Belastungswerte auf. Gering belastete Autobahnabschnitte gibt es in der Metropolregion Rheinland fast nur in den Randlagen, z.B. bei den Verbindungen in die Niederlande.

Die mit den hohen Belastungen verbundenen täglichen Staus sind nicht nur für den einzelnen Pendler von Nachteil, sondern richten auch volkswirtschaftlich großen Schaden an. Das Thema Verkehr steht daher ganz oben auf der Agenda dieser wie auch vieler anderer Metropolregionen.

VERKEHRSVERBUND Schiene

-  Schienennetz
-  **VRR** Schienenpersonen-nahverkehrsverbünde

VRR = Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
 ZV NVR = Zweckverband Nahverkehr Rheinland
 AVV = Aachener Verkehrsverbund
 VRS = Verkehrsverbund Rhein-Sieg
 SPNV-Nord = Zweckverb. SPNV Rheinland-Pfalz Nord
 NWL Nahverkehr Westfalen-Lippe
 ZRL = Zweckverband Ruhr-Lippe
 ZVM = Zweckverband SPNV Münsterland
 ZWS = ZvV PersonenNV Westfalen-Süd



Der öffentliche Personennahverkehr in der Metropolregion Rheinland ist geprägt durch verschiedene Verkehrsverbünde. Den Norden der Metropolregion deckt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ab, im Süden sind dies der Aachener Verkehrsverbund im westlichen Bereich sowie der Verkehrsverbund Rhein-Sieg für den restlichen Bereich, beide unter dem Dach des Nahverkehrs Rheinland (NVR).

Damit ist der Nahverkehr in der Metropolregion entgegen den Werbe-slogans nicht besonders attraktiv. Ziele für die einzelnen Verbünde, wie einheitliche Tarife, abgestimmte Fahrpläne, einheitliche Fahrplan-informationen oder Anschlusssicherung gelten nur bedingt über ihre Grenzen hinweg. Ein Blick in die Informationsbroschüre zum NRW-AnschlussTicket 2016 ist eher verwirrend als erhellend. Ziel muss die Schaffung einer Nahverkehrs-Metropolregion Rheinland mit einem einheitlichen Tarif- und Informationssystem sein.

Wertschöpfung und Arbeiten in der METROPOLREGION RHEINLAND

Um die Metropolregion Rheinland wirtschaftlich einordnen zu können, wurden für diesen Datenatlas die Indikatoren Bruttoinlandsprodukt pro Kopf (BIP pro Kopf) und die Arbeitsplatzdichte herangezogen. Dabei dient das BIP pro Kopf hier als wichtiger Indikator für die Wirtschaftskraft einer kreisfreien Stadt oder eines Kreises, da es den Gesamtwert aller Waren und Dienstleistungen, die im betreffenden Jahr innerhalb der Grenzen der kreisfreien Städte oder Kreise hergestellt wurden und dem Endverbrauch dienen, veranschaulicht.

Die Arbeitsplatzdichte¹ hingegen ist ein wichtiger Indikator für die Bedeutung einer kreisfreien Stadt oder eines Kreises als Arbeitsstandort. Die Arbeitsplatzdichte gibt das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Bevölkerung an. Sie berechnet sich aus der Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in einer kreisfreien Stadt oder eines Kreises, dividiert durch die Zahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter (von 15 bis unter 65 Jahre), multipliziert mit 1000.

Unter den kreisfreien Städten und Kreisen in der Metropolregion Rheinland erzielen die Städte Düsseldorf (972), Bonn (795) und Köln (731) die höchsten Werte der Arbeitsplatzdichte. Erwähnenswert ist auch Remscheid mit einem Wert von 622 auf Platz vier.

Die Kreise weisen in der Mehrzahl eine geringe Arbeitsplatzdichte auf, allerdings können der Kreis Mettmann, der Oberbergische Kreis sowie die StädteRegion Aachen mit Werten zwischen 543 bis 609 mit der Liga der kreisfreien Städte mithalten.

Der geringste Wert für den Rhein-Sieg-Kreis (386) korrespondiert mit der hohen Arbeitsplatzdichte der kreisfreien Stadt Bonn, die fast vollständig vom Gebiet dieses Kreises umgeben ist. Hier zeigt sich deutlich eine Funktionsteilung zwischen Arbeiten und Wohnen. Ein ähnliches Phänomen ist im Rheinisch-Bergischen Kreis (397) zu beobachten.

Bei der Betrachtung des BIP pro Kopf zeigt sich, dass die überwiegende Zahl der Kreise Werte zwischen 20.000 bis 30.000 Euro pro Kopf hervorbringt. Spitzenreiter unter den Kreisen ist der Rhein-Kreis Neuss mit rund 38.400 Euro pro Kopf, gefolgt vom Kreis Mettmann, der StädteRegion Aachen und dem Rhein-Erft-Kreis mit rund 30.200 Euro pro Kopf. Unter den kreisfreien Städten ist Düsseldorf mit rund 69.700 Euro pro Kopf deutlich an vorderster Position. Auf den Plätzen folgen dann Bonn und Köln. Die übrigen kreisfreien Städte erreichen Werte zwischen rund 30.000 bis 35.000 Euro pro Kopf, Ausnahme dabei ist Leverkusen mit rund 42.000 Euro pro Kopf.

Der Schnitt über alle kreisfreien Städte und Kreise liegt bei rund 34.300 Euro und damit nur 200 Euro unter dem Landesschnitt für Nordrhein Westfalen mit rund 34.500 Euro.

Insgesamt ist die Metropolregion Rheinland eine wirtschaftlich starke Region, vor allem durch die kreisfreien Städte entlang der Rheinschiene. Anhand der Arbeitsplatzdichte zeigt sich eine klare Trennung zwischen den wirtschaftlich starken Zentren mit vielen Arbeitsplätzen und den Umlandkreisen, die vor allem die Funktion des Wohnstandortes übernehmen.

¹ Quelle: IT.NRW; eigene Berechnung aus sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vom 31.12.2014 und erwerbstätiger Bevölkerung zw. 15 und 65 Jahren von 2013

Arbeitsplatzdichte (2014)
Versorgungsgrad der Bevölkerung mit Arbeitsplätzen

900 – 999

800 – 899

700 – 799

600 – 699

500 – 599

400 – 499

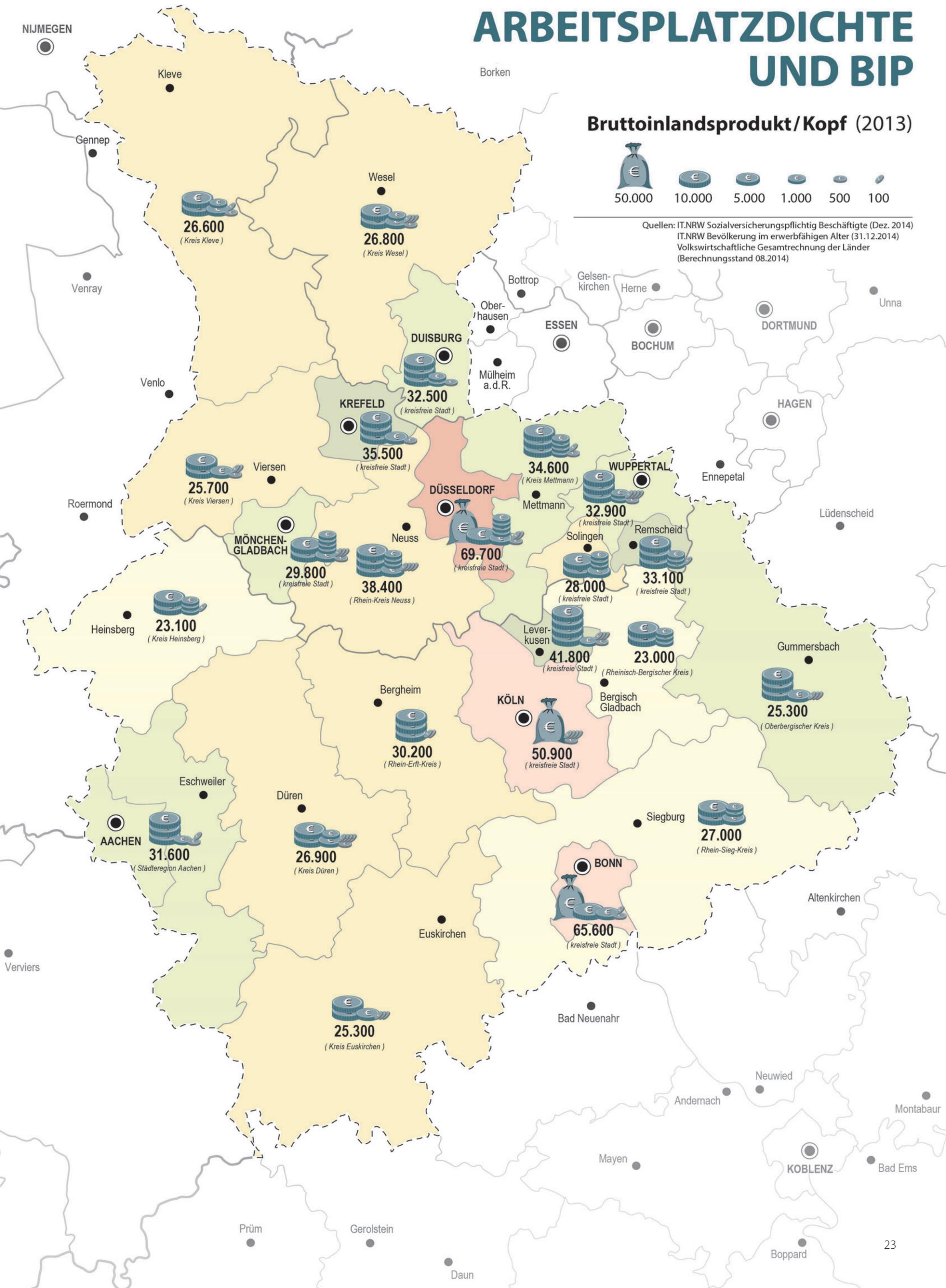
300 – 399

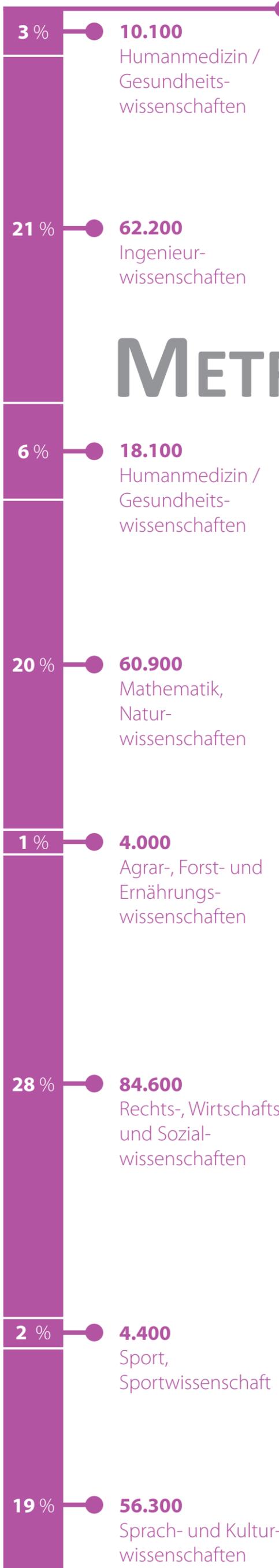
ARBEITSPLATZDICHTE UND BIP

Bruttoinlandsprodukt/Kopf (2013)



Quellen: IT.NRW Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Dez. 2014)
IT.NRW Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (31.12.2014)
Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder
(Berechnungsstand 08.2014)





Die Hochschullandschaft der METROPOLREGION RHEINLAND

Metropolregionen sind nicht nur Ballungsräume mit einem hohen Bevölkerungs- und Wirtschaftspotenzial, sondern verfügen auch über ein hohes Maß an Entscheidungs- und Kontrollfunktionen auf politischer und insbesondere auch auf wirtschaftlicher Ebene.

Daneben sind auch Wissenschaft, Innovation und Bildung entscheidende Wettbewerbs- und Wachstumsfaktoren für Metropolregionen in Europa. Sie stellen mittlerweile eine eigene Wertschöpfungsquelle dar. Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat die Wissensgesellschaft als die wichtigste Innovationsressource und Grundlage jeder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands beschrieben.

Eine wesentliche Voraussetzung für Metropolen als Innovationszentren ist eine hohe Dichte von Hochschulen und Forschungseinrichtungen. Die Metropolregion Rheinland verfügt mit über 60 Hochschulen¹, davon jeweils der Hälfte in öffentlicher und privater Hand, über ein hervorragendes Bildungsangebot im nationalen und internationalen Vergleich.

Zwei Exzellenz-Universitäten sind in dieser Region vertreten: Die Universität Köln hat mit ihren über 40.000 Studierenden im Jahr 2012 den Status einer Elite-Universität im Rahmen der Exzellenzinitiative des Bundes erhalten. Die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH) mit über 35.000 Studierenden darf seit 2007 diesen Titel tragen.

Neben den starken Konzentrationen in Köln (15 Standorte), Düsseldorf (8), Aachen (5), Duisburg (4), sowie Wuppertal (4) und Bonn (3), sind auch zahlreiche Kreise mit mehreren Hochschulstandorten sehr gut aufgestellt: Rhein-Sieg-Kreis (6), Rhein-Erft-Kreis (4), Rhein-Kreis Neuss (3), Kreise Mettmann und Wesel (je 2).

Ein Blick auf die Karte bestätigt den Eindruck, dass die Metropolregion Rheinland fast flächendeckend über eine hervorragende Hochschullandschaft verfügt.

Das belegt auch die Zahl der Studierenden, die im Wintersemester 2014/15 bei ca. 300.600 lag. Im nationalen Vergleich der Metropolregionen liegt das Rheinland damit an der Spitze, gefolgt von den Metropolregionen Frankfurt/Rhein-Main (ca. 220.000), Berlin-Brandenburg (ca. 217.000) und München (ca. 167.000)².

¹ Quelle: IT.NRW; gezählt wird jeder Standort, z.B. für die FH Aachen 2 Standorte (Aachen und Jülich)
² Quelle: Initiativkreis Europäischer Metropolregionen in Deutschland 2013

HOCHSCHULEN

STANDORTE UND STUDIERENDE

Wintersemester 2014/2015

Anzahl Studierende



35.000

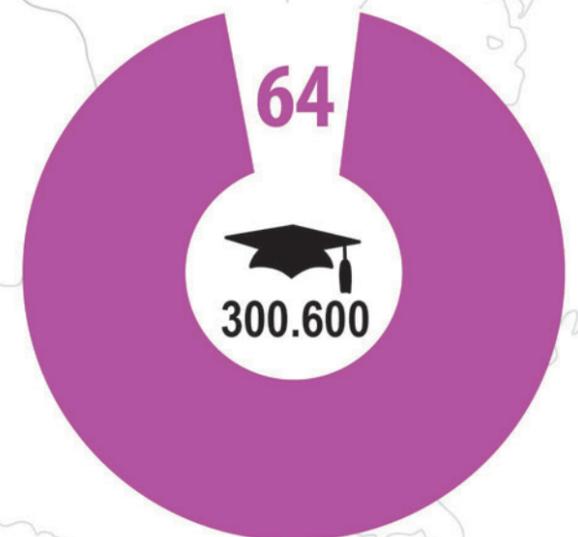
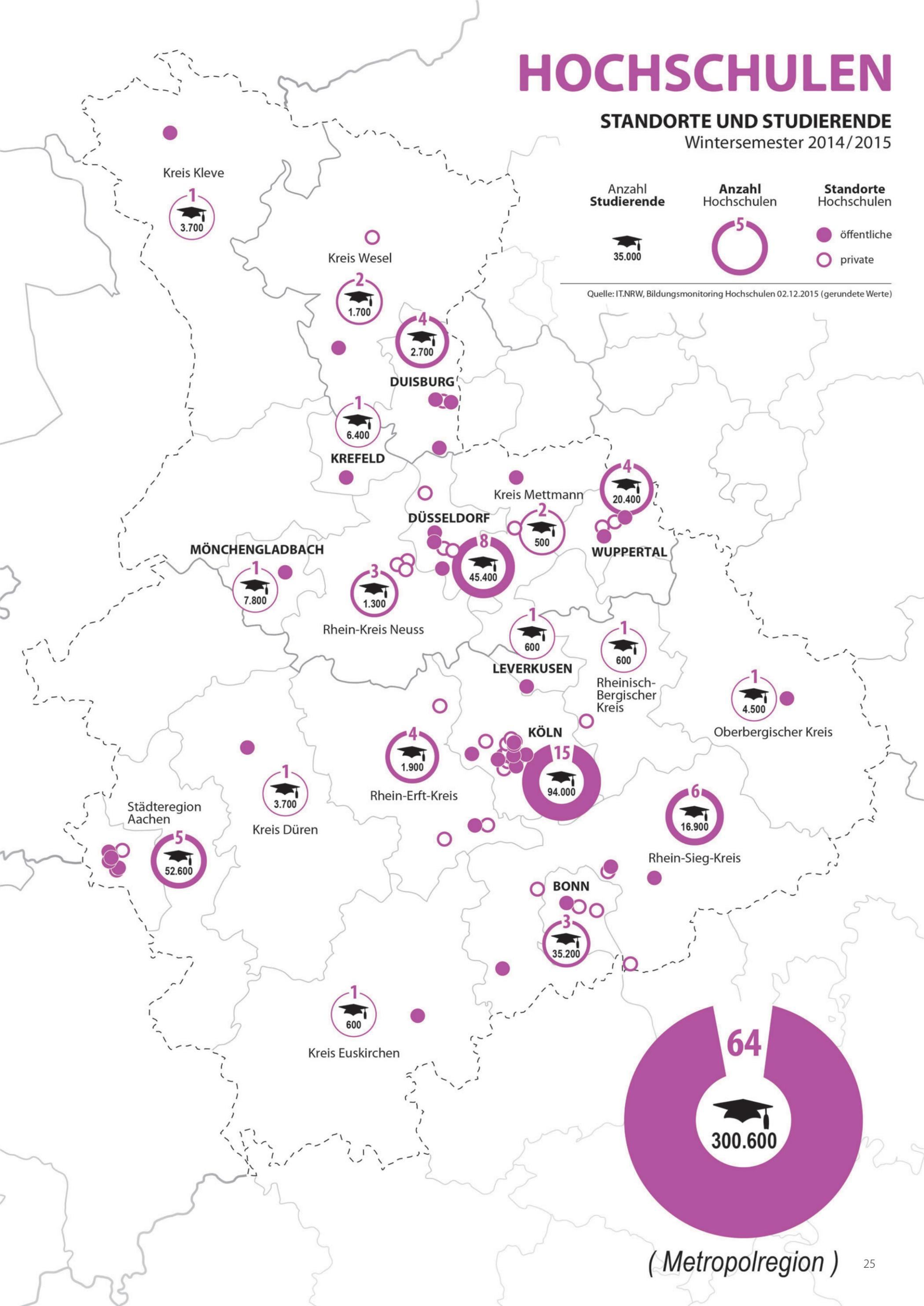
Anzahl Hochschulen



Standorte Hochschulen

- öffentliche
- private

Quelle: IT.NRW, Bildungsmonitoring Hochschulen 02.12.2015 (gerundete Werte)



(Metropolregion)



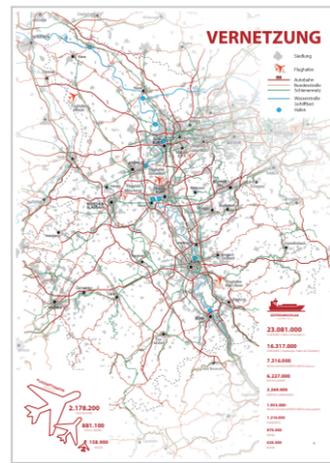
Die Metropolregion Rheinland stellt sich vor!

4 - 5



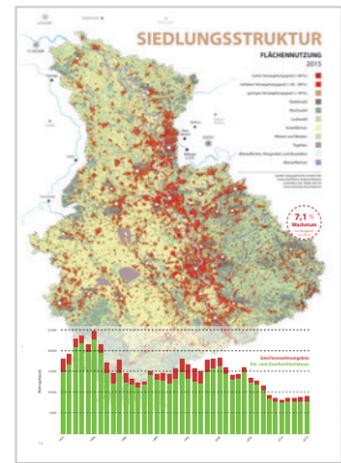
Europäische Metropolregionen und die Metropolregion Rheinland im Kontext

6 - 7



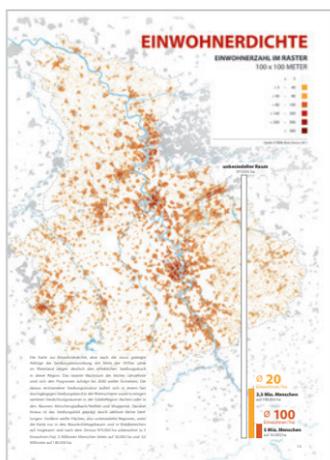
Vernetzung in der Metropolregion

8 - 9



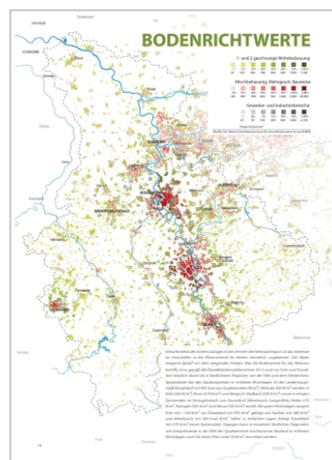
Die Siedlungsstruktur der Metropolregion Rheinland im Wandel der Zeit

10 - 12



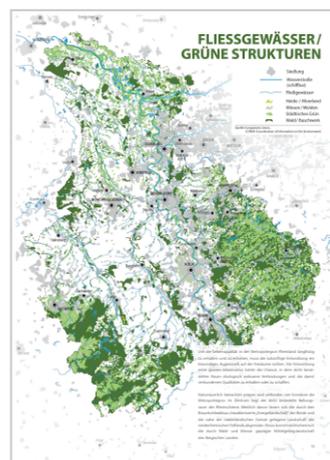
Einwohnerdichte

13



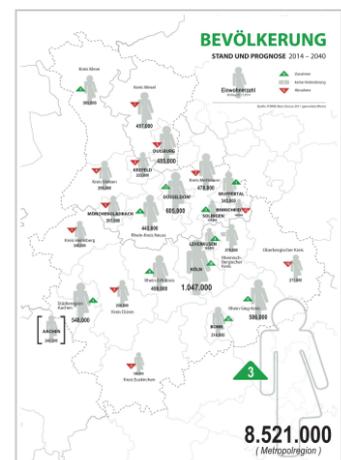
Bodenrichtwerte

14



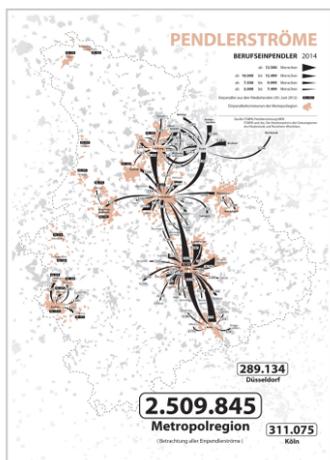
Fließgewässer/Grüne Strukturen

15



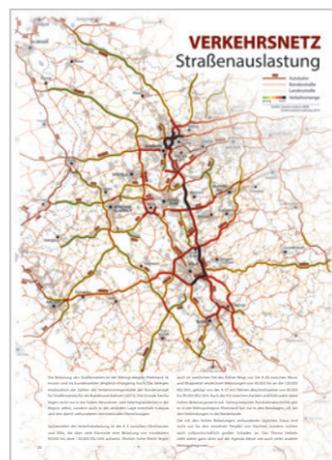
Leben in der Metropolregion Rheinland heute und morgen

16 - 17



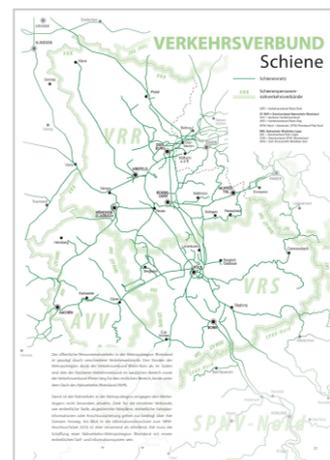
Unterwegs in der Metropolregion Rheinland

18 - 19



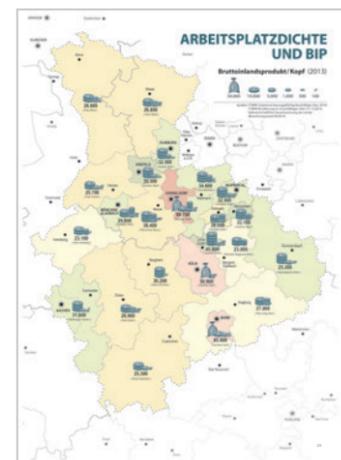
Verkehrsnetz/Stau

20



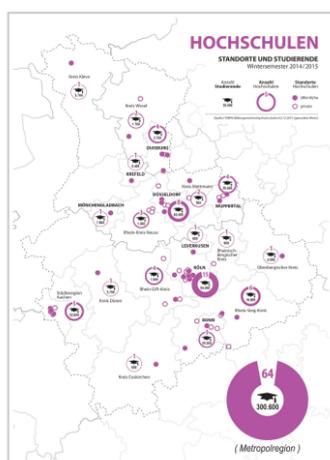
Verkehrsverbund

21



Arbeiten und Wirtschaften in der Metropolregion Rheinland

22 - 23



Die Hochschulbildungslandschaft der Metropolregion Rheinland

24 - 25

ÜBERSICHT