



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ullrich Sierau	12.04.2010
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Ludger Wilde	22619	
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Hombruch	27.04.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Lütgendortmund	27.04.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	27.04.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	05.05.2010	Empfehlung
Beirat bei der unteren Landschaftsbehörde	05.05.2010	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-West	05.05.2010	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien	12.05.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	27.05.2010	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	27.05.2010	Empfehlung
Rat der Stadt	27.05.2010	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Regionaler Masterplan A40|B1 und Gestalthandbuch A40|B1

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt den „Regionalen Masterplan A40|B1“ sowie das „Gestalthandbuch A40|B1 Grundregeln“ und stimmt dem weiteren Vorgehen zu den beiden Planwerken zu. Er beauftragt die Verwaltung, alle zukünftigen Planungen (z.B. Bauleitpläne, Projektentwicklungen, Planungen von Investoren, Wettbewerbe, Planungsgutachten) und Maßnahmen auf der Grundlage der vorliegenden Leitlinien durchzuführen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Planungen wurden anteilig von den Fördergebern und den Kommunen getragen. Die Stadt Dortmund beteiligte sich in 2008 und 2009 mit jeweils 5.000,- € an den Kosten für den Regionalen Masterplan, der Anteil für das Gestalthandbuch lag bei 10.000,-€. Im Jahr 2010 entstehen keine weiteren Kosten, die Vorgaben des § 82 GO NW zur vorläufigen Haushaltsführung sind daher nicht berührt.

Siegfried Pogadl
Stadtdirektor

Ullrich Sierau
Stadtrat

Begründung

1. Sachverhalt

Die A40|B1 ist die zentrale Verkehrsverbindung und gleichzeitig lineare Entwicklungsachse des Ruhrgebiets. Hier vollzieht sich der Strukturwandel und hier präsentieren sich die Kernstädte. Über die A 40|B1 entsteht das regionale Bild des Ruhrgebiets in seiner ganzen Vielfalt.

Mit einer Vorlage (Drucksache Nr. 13409-08) wurden die politischen Gremien im November/ Dezember 2008 über drei Handlungsstränge, die unter dem Begriff des Mobilitätsbandes A40|B1 thematisiert und bearbeitet wurden, informiert:

1. Regionaler Masterplan A40|B1 - 75 Kilometer Stadtraum von Moers bis Unna
2. Gestalthandbuch A40|B1
3. B1|A40 – Die Schönheit der großen Straße

Die beiden Planwerke

- Regionaler Masterplan A40|B1 und
- Gestalthandbuch A40|B1 Grundregeln

sind im Entwurf fertig gestellt und liegen nun zur Beschlussfassung vor. Das künstlerische Projekt „B1|A40 – Die Schönheit der großen Straße“ wird im Rahmen der RUHR.2010 realisiert und ist daher inhaltlich nicht Bestandteil dieser Vorlage.

1.1 Aktuelle Situation und Problemstellung

Die A40|B1 ist das zentrale Verkehrsband des Ruhrgebietes. Ihre historische Bedeutung hat die Verbindungsachse A40|B1 als eine der wichtigsten europäischen Handelswege – den Hellweg – erfahren. Im Verlauf der Geschichte haben sich mit dem Wandel der Region ebenso die Funktion, die Lage und das Gesicht dieses zentralen Verkehrsbandes erheblich verändert. Heute ist die A40|B1 zum täglichen Transitraum für einen Großteil der Bevölkerung im Ruhrgebiet geworden. Mit einer Streckenauslastung in Spitzenzeiten von 100.000 Fahrzeugen am Tag erweist sich die A40|B1 gegenwärtig als eine der höchst frequentierten Verkehrsstraßen Deutschlands. Gleichzeitig stößt das derzeitige Verkehrsaufkommen - wie die alltäglich auftretenden Staubildungen veranschaulichen - an die Grenzen der Belastbarkeit der Fahrbahntrasse.

In den nächsten Jahren werden seitens des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW im Zuge der Optimierung des Verkehrsflusses eine Reihe von Sanierungs- und Erneuerungsvorhaben an der A40|B1 durchgeführt. Geplant ist der sukzessive Ausbau der Autobahntrasse von vier auf sechs Fahrspuren in einzelnen Streckenabschnitten zwischen den Städten Duisburg und Unna. Damit verbindet sich die Hoffnung, den Abfluss des prognostizierten, zukünftig weiterhin ansteigenden Verkehrsaufkommens auf circa 130.000 Fahrzeuge pro Tag besser bewältigen zu können.

Im Rahmen der Modernisierung der A40 werden neben dem Trassenausbau auch Baumaßnahmen erforderlich: zum einen zur Erneuerung verkehrstechnisch

notwendiger Ingenieurbauwerke und -anlagen – beispielsweise die Neuanlage wie auch der Ausbau einzelner Anschlussstellen – zum anderen aber auch für die Erneuerung und Sanierung von Lärmschutzmaßnahmen entlang des Straßenbandes.

Aufgrund der hohen Verbindungsfunktion der A40|B1, der Vernetzung von lokalen Wohn-, Lebens- und Arbeitsumfeldern erweist sich das Streckenband A40|B1 als essentiell für das Leben in der Metropolregion. Die A40|B1 dient hierbei nicht nur zur verkehrstechnischen Verknüpfung zwischen den Zentren und den peripheren Lagen der einzelnen Städte des Ruhrgebietes, sondern bündelt ebenso eine Vielzahl neuer „Zentren“ der Region, einen Großteil der Einkaufs- und Freizeitzentren und einen erheblichen Teil der Wissenschafts- und Kulturzentren. Aufgrund dieser hohen Vernetzungs- und Abbildungsfunktion hat die A40|B1 nicht nur eine große faktische, sondern auch eine hohe symbolische Bedeutung. Die A40|B1 ermöglicht vielfältige Einblicke in die „Metropole Ruhr“, wie es sich beiderseits des Verkehrsbandes abzeichnet. Sie dient in diesem Sinne als „Schaufenster“ der Region. Damit erhält der Verkehrs- bzw. Stadtraum an der A40|B1 eine besondere Rolle sowohl zur Imagebildung für die überregionale Außendarstellung der Metropole Ruhr als auch für die Stiftung lokaler Identität für die ansässige Bevölkerung.

Derzeit ist jedoch das Bild an der A40|B1 überwiegend durch Lärmschutzwände und -wälle geprägt. Darüber hinaus sind weite Streckenabschnitte an den Seitenrändern durch unstrukturiertes Begleitgrün gekennzeichnet. Es lässt sich jedoch anhand weniger Lagen entlang des Verkehrsbandes gegenwärtig schon aufzeigen, welche Adresswirkungen einzelne Standorte an der A40|B1 entfalten. Eine Vielzahl von Standorten im Umfeld der A40|B1, mit denen der Wandel des Ruhrgebietes zu einer urbanen, vielschichtigen Metropolregion sichtbar gemacht werden kann, zeigt jedoch aufgrund fehlender Sichtbeziehungen wenig Präsenz. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass mit dem Ausbau der A40|B1 die abschottende Wirkung zu dem angrenzenden Stadtraum zusätzlich verstärkt wird. Im Zuge der anstehenden Baumaßnahmen an dem Streckenband kommt erschwerend hinzu, dass an die Erneuerung der Schallschutzmaßnahmen erhöhte Anforderungen zur Einhaltung schalltechnischer Immissionswerte in Gebieten mit lärmsensiblen Nutzungen gestellt werden. Um die Überschreitung derzeitig geltender Grenzwerte zu verhindern, bedarf es beispielsweise an Wohngebieten der Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer erforderlichen Höhe von mindestens sechs Metern. In der Folge wird der Ausbau von innerstädtisch gelegenen Bundesfernstraßen in Zukunft damit verbunden sein, dass der Straßenraum flankierend durch eine circa zwei Geschosse hohe Bebauung in Form von Schallschutzwänden oder -wällen begleitet wird. Deren gestalterische Integration ist schwierig, wenngleich selbstverständlich der Schallschutz für Anrainer höchste Priorität besitzt.

Durch diese Maßnahmen wird sich der geplante Ausbau der A40|B1 gravierend auf das städtische Umfeld entlang des Verkehrsbandes wie auch auf den unmittelbaren Straßenraum auswirken. Als Folge des sechsspurigen Ausbaus der A40|B1 würden nicht nur die Verkehrsteilnehmer ohne Blickbeziehungen zum angrenzenden Stadtraum in einer „Fahrrinne“ durch die Kernstädte der Metropolregion geschleust, sondern auch die Trennwirkung zwischen angrenzenden Quartieren durch die Autobahn erheblich verstärkt werden.

Eine Bildung von identitätsstiftenden Raumsequenzen zur Repräsentation der Metropolregion Ruhr würde in diesem Zuge nicht gefördert. Ebenso wird davon auszugehen sein, dass die Lagegunst bestehender Adressen aufgrund der geringen Wahrnehmbarkeit abnehmen würde und für zukünftige Standortentwicklungen ungenutzt bliebe.

1.2 Zielsetzung

Die Frage und das Nachdenken über das, was Stadt und Metropole ausmacht und welche Rolle dabei das zentrale Verbindungselement und die lineare Entwicklungsachse der A40|B1 für die Entwicklung und Erfahrbarkeit der Metropolregion Ruhr einnehmen kann, begann schon vor einigen Jahren im Rahmen einer 2001 durchgeführten, internationalen Herbstakademie mit dem Titel „Stadttraum B1“. Diese führte mehr als hundert Studierende und Lehrende nationaler und internationaler Architekturhochschulen zusammen. Provoziert über die Frage: "Kann die B1 die Champs Elysees oder der Ku'Damm des Ruhrgebietes werden?" wurden sie dazu angeregt, Antworten über mögliche Formen zur Gestaltung des zentralen Entwicklungsbandes A40|B1 aufzuspüren.

Damals wie heute steht die Frage nach einer identitätsstiftenden Entwicklung und Gestaltung des Verkehrsbandes A40|B1 für die Stadtregion des Ruhrgebietes im Fokus des Interesses. Oder anders formuliert: Es geht um das kulturelle Vermögen eines der zentralen Entwicklungsbänder des Ruhrgebietes, die Region als Metropolregion weiter zu profilieren und, in der Doppeldeutigkeit des Wortes, "erfahrbar" zu machen.

1.3 Regionaler Masterplan A40|B1

Seit 2008 stellt sich die Städtegemeinschaft der Anliegerstädte der A40|B1 von Moers bis Unna unter Federführung der Stadt Bochum erneut dieser Frage und Herausforderung. Die interkommunale Initiative hat sich hierbei zum Ziel gesetzt, einen „Regionalen Masterplan A40|B1“ für den Stadt- und Verkehrsraum zu erarbeiten. Neben der Gestaltung des zentralen Verkehrsbandes war es das Ziel, Perspektiven zur Entwicklung angrenzender Stadträume zu erlangen, um die regionale „Erfahrbarkeit“ der Metropolregion Ruhr wie auch die der Anrainerstädte zu stärken. Die bereits vorhandenen Planungen wie die „Städtebauliche Rahmenplanung für die Bundesstraße 1 in Dortmund“ (2003, Bearbeiter: Pesch & Partner, Herdecke) und der „Rahmenplan A 40“ für Bochum (2008, Bearbeiter: orange edge, Essen) wurden in das Gesamtkonzept integriert und bleiben in vollem Umfang erhalten.

Für die Gestaltung des Planungsprozesses zur Erarbeitung des „Regionalen Masterplanes A40|B1“ ist es von großem Vorteil, dass sich die Arbeitsgemeinschaft der Anrainerstädte auf Erfahrungen in der regionalen Zusammenarbeit berufen kann. Durch die bereits bestehenden Kooperationsstrukturen im Rahmen des Prozesses „Städteregion Ruhr 2030“ ist somit eine positive Grundhaltung für die Gestaltung der Arbeitsprozesse gegeben. Auf Amtsleiterebene finden ebenso wie auf Dezentrenebene regelmäßige Arbeitstreffen statt, in denen aktuelle Projekte und Entwicklungen diskutiert werden. Über diese Runden ist auch die Idee des „Regionalen Masterplans A40 | B1“ geboren worden. Eine weitere Kooperation besteht mit der regionalen Wirtschaftsförderung metropolruhr GmbH (wmr).

Darüber hinaus ist das Projekt eingebunden in die Programmentwicklung zum Kulturhauptstadtjahr 2010. Im Rahmen der Darstellung des Ruhrgebietes als Metropole Ruhr – einer Metropole im Werden – ist es Ziel der RUHR.2010, die geografische wie auch die geschichtliche Topografie des Ruhrgebietes widerzuspiegeln. Anhand der vier Passagen - Ruhrtal, Hellweg, Emschertal, Lippe - soll die Dynamik der Region in ihrer Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft begreifbar gemacht werden.

Der „Regionale Masterplan A40|B1“ ist eines der Projekte, mit denen dazu beigetragen werden soll, die Zukunft der Hellweg-Passage als eine der o.g. vier Passagen zu ergründen. Die Bestrebungen des Masterplanes stehen dabei im direkten Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Gestalthandbuches für die Gestaltung des unmittelbaren Verkehrsraumes. Darüber hinaus wird mit dem künstlerisch-urbanistischen Projekt „B1 | A40 - Die Schönheit der großen Straße“ das Ziel verfolgt, den Ruhrschnellweg als Objekt der Alltagskultur zu erforschen. Des Weiteren wird 2010 im Rahmen der Kulturhauptstadt der Event-Tag „Still-Leben Ruhrschnellweg“ stattfinden. Am 18. Juli 2010 soll für einen Tag die A40 für den Autoverkehr gesperrt werden und zu einer einzigartigen, 60 km langen Tafel mit 30.000 Tischen werden.

1.4 **Gestalthandbuch A40|B1**

Im Rahmen des Projektverlaufes wurden weitere Schlüsselakteure der Regionalentwicklung im Ruhrgebiet in den Prozess mit einbezogen. Gleich zu Beginn erfolgte ein Auftaktgespräch mit Vertretern des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW, um den räumlichen Handlungsspielraum entlang der großen Straße abzuwägen und Möglichkeiten zur Gestaltung des Straßenraumes auszuloten. Im Rahmen der regelmäßig durchgeführten Arbeitstreffen wurden die Vertreter ebenfalls eingeladen, sich an dem Prozess zu beteiligen, um die Realisierbarkeit vorgestellter Planungs- und Gestaltungsvorschläge zu bewerten. Im Verlauf der Planung verlagerte sich jedoch das Erfordernis zur Beteiligung des Straßenbaulastträgers im Zuge der Abgrenzung der beiden Planwerke „Regionaler Masterplan A40|B1“ und „Gestalthandbuch A40|B1“. Mit Beginn der Erarbeitung des Gestalthandbuches A40|B1 rückten Fragen zur Gestaltung ingenieur-technischer Straßenbauwerke in deren Fokus, so dass sich die Beteiligung des Landesbetriebes Straßen.NRW auf den Erarbeitungsprozess des Gestalthandbuches konzentrierte. Die Vertreter waren jedoch bei jedem Arbeitstreffen im Zuge der Erarbeitung des Regionalen Masterplanes A40|B1 eingeladen, sich über die Entwicklung der jeweiligen Planwerke zu informieren.

Die Grundregeln zur wesentlichen Gestaltung der A40|B1 liegen vor. Dies sind folgende Elemente:

- Allee: Neues Bild der Straße
- Lärmschutz: Regionales Gestaltungselement
- Anschlussstellen: Schnittstellen im Stadtraum
- Brücken: Element der Identitätsbildung
- Mittelstreifen: Lineares Hochbeet
- Grünsaum: Vorgarten der Städte
- Landschaftsfenster: Blicke in den Freiraum.

Zu den Grundregeln wird derzeit ein Handbuch mit Ausführungsbestimmungen erarbeitet, das die Umsetzung der Regeln bei zukünftigen Maßnahmen konkretisiert.

1.5 Beteiligungsprozess

Sehr früh ist mit der „wmr“ die regionale Wirtschaftsförderung in den Prozess einbezogen worden. Mit ihr sollte geklärt werden, welche Chancen bestehen, das Mobilitätsband A40|B1 als künftige Adresse für den Wirtschaftsstandort des Metropolraumes Ruhr zu etablieren. Darüber hinaus wurde die Frage erörtert, in welcher Form sich diese - in Ost-West-Richtung ausgerichtete - Entwicklungsachse gegenüber anderen ähnlich ausgedehnten Entwicklungsbereichen abgrenzt. Im Verlauf des Arbeitsprozesses sind weitere Schlüsselakteure der Regionalentwicklung eingebunden worden.

Unter anderem war ein Mitarbeiter der BBE retail experts als weiterer Schlüsselakteur aus dem Bereich der regionalen Wirtschaftsentwicklung der Einzelhandelsentwicklung für die Moderation der Arbeitsgruppe „Einzelhandel“ tätig. In diesem Rahmen konnte er auf Erfahrungen aus dem Erstellungsprozess des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das östliche Ruhrgebiet zurückgreifen. Über die Moderation der Arbeitsgruppe „Identität und Image“ war die Landesinitiative NRW „StadtBauKultur“ aus Gelsenkirchen, in den Prozess eingebunden, die ihre Erfahrungen im Bereich der Förderung von Projekten zur Vermittlung der Baukultur in NRW einbringen konnte. Darüber hinaus hat ein ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der TreuHandStelle für Bergmannswohnstätten (THS), umfassende Erfahrungen im Bereich der Weiterentwicklung von Wohnarealen als Moderator der Arbeitsgruppe „Wohnen“ eingebracht.

Von Beginn an nahmen Vertreter der beiden beteiligten Büros zur Erarbeitung des Gestalthandbuches – das Büro „orange edge“ (oe) aus Gelsenkirchen sowie die Landschaftsplaner „Davids Terfrüchte und Partner“ (dtp) aus Essen – an den Projektsitzungen teil. Auch im Rahmen der Organisation und Durchführung der 1. Arena im Februar 2009, gedacht als (fach)öffentliches Forum mit Schlüsselpersonen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft, in denen lokale wie regionale Anforderungen diskutiert wurden, ist eine enge Verzahnung der Planwerke bzw. Planvorhaben vorgenommen worden. Darüber hinaus wurde zur Klärung von Schnittstellen und zur Abgrenzung von Handlungsfeldern eine Werkstatt auf der Ebene des interkommunalen Arbeitskreises durchgeführt. Im weiteren Verlauf wurden innerhalb der einzelnen Prozessstränge immer wieder Arbeitstreffen durchgeführt, an denen beide Planwerke von Vertretern der jeweiligen Büros dargestellt wurden, um eine Gesamtschau beider Handlungsfelder zu erhalten.

Im Januar 2010 fand in Bochum eine öffentliche Forumsveranstaltung statt, zu der alle Interessierten aus den beteiligten Kommunen eingeladen waren, um sich ausführlich über den Regionalen Masterplan, das Gestalthandbuch sowie das Kunstprojekt „Die Schönheit der großen Straße“ in einer Gesamtschau zu informieren und die Werke zu diskutieren. Neben den Teilnehmern der 1. Arena waren in Dortmund alle Vorsitzenden der Fraktionen, die Fraktionssprecher der betroffenen Ausschüsse sowie Bezirksbürgermeister geladen.

Parallel zur Vorbereitung und Durchführung dieser „ARENA Öffentlichkeit“ erfolgte

eine Beteiligung von überwiegend regionalen Trägern öffentlicher Belange mit der Bitte um Stellungnahme. Dazu wurde eine Reihe von Trägern angesprochen, die im Rahmen der späteren Realisierung der Planwerke bei der Durchführung konkreter Ausbaumaßnahmen an der A40|B1 zu involvieren sind. Dies erfolgte zu dem Zweck, die Beteiligten frühzeitig einbeziehen und deren Anforderungen im Rahmen der Erarbeitung der Planwerke berücksichtigen zu können. Im Fokus der Bestrebungen dieses umfassenden Beteiligungsprozesses steht der Aufbau einer breiten Akzeptanz für den „Regionalen Masterplan A40|B1“ sowie das „Gestalthandbuch A40|B1“.

Aus der Resonanz kann eine positive Bilanz des Beteiligungsprozesses gezogen werden. Die Rückmeldungen, die im Rahmen der TÖB-Beteiligung eingebracht worden sind, waren eher informativer Natur und brachten das Interesse zum Ausdruck, an den weiteren Aktivitäten im Rahmen zukünftiger Entwicklungsaktivitäten beteiligt zu werden. Es wurden nur wenige Bedenken geäußert, was sicherlich damit zusammenhängt, dass mit den Planwerken weitestgehend konzeptionelle Aussagen auf regionaler Ebene getroffen werden und nur wenige Ausführungen im Rahmen des Streckenausbaus räumlich konkret zu verorten sind. Dies obliegt den weitergehenden Planungen durch Straßen.NRW bzw. den Projektentwicklungen und Planungen der Kommunen.

2. Weiteres Vorgehen

Es ist vorgesehen, dass bis Mai 2010 in allen Kommunen die Beschlussfassung durch die jeweils zuständigen Gremien erfolgt. Von allen Stadtoberhäuptern der Anrainerstädte wird anschließend ein stadtreionaler Kontrakt gemeinsam unterzeichnet, in dem sich die Städte verpflichten, im Sinne des „Regionalen Masterplanes A40|B1“ die Attraktivität und das Selbstbewusstsein der Metropolregion Ruhr zu stärken und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Metropolräumen zu verbessern.

Zu den Grundregeln des „Gestalthandbuchs A40|B1“ wird ein Kontrakt zwischen den Städten und dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW geschlossen, so dass eine Umsetzung der im Handbuch beschriebenen grundlegenden Maßnahmen verpflichtend für alle Beteiligten wird. Zu den Grundregeln wird derzeit ein Handbuch mit Ausführungsbestimmungen erarbeitet, das die Umsetzung der Regeln bei zukünftigen Maßnahmen konkretisiert.

Um eine breite Kommunikation der Planungen und Aktionen zur A40|B1 zu erreichen, soll im Kulturhauptstadtjahr 2010 im Zusammenspiel mit dem Projektbaustein „B1|A40 - Die Schönheit der großen Straße“ ein Internetauftritt konzipiert werden, um die Inhalte des Regionalen Masterplans und des Gestalthandbuches weiten Teilen der Öffentlichkeit zu kommunizieren (Ausstellungszeitraum: 12.06. - 08.08.2010). Mit Beginn der Ausstellung sollen die abgestimmten Planwerke in gedruckter Version vorliegen, die dann auch den beteiligten Kommunen zur Verfügung gestellt werden.

3. Personelle Auswirkungen

Es ergeben sich keine personellen Auswirkungen.

4. **Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) vom 14.07.1994 (GV NRW S.666,SGV NRW 2023) in Verbindung mit § 4 Abs.1 Ziffer 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 27.06.2008 in der Fassung der Änderungssatzung vom 02.11.2009.

Die Anhörung der Bezirksvertretung erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 27.06.2008 in der Fassung der Änderungssatzung vom 02.11.2009.

Anlagen:

Die Anlagen werden aus Kostengründen in schwarz-weißer Ausfertigung gedruckt.

- „Regionaler Masterplan A40|B1“ Inhalt und Einleitung
- „Gestalthandbuch A40|B1 Grundregeln“
- Entwürfe der beiden stadtreionalen Kontrakte

Die Dokumentationen „Regionaler Masterplan A40|B1“ und „Gestalthandbuch A40|B1 Grundregeln“ liegen in digitaler Form vor und werden als farbige Druckexemplare jedem Gremium in einfacher Ausfertigung zur Verfügung gestellt und können zu den jeweiligen Fraktionssitzungen zur Einsichtnahme angefordert werden.