

Kulturlandschaft Rheinschiene

Lage und Abgrenzung

Für die Kulturlandschaft "Rheinschiene" ist der Rhein mit seinen Terrassen in Verbindung mit dichter Besiedlung und zentralen Orten sowie Wirtschaftsstandorten maßgebliches Kriterium der Abgrenzung zu benachbarten Kulturlandschaften. Damit ergibt sich eine breite rheinparallele Ausdehnung unter Einbeziehung der Stadtgebiete von Düsseldorf, Köln und Bonn. Nördlich grenzt mit anderen Markierungskriterien das Ruhrgebiet als west-östlich orientierte Industriezone an, südlich die mittelrheinische Pforte, deren naturräumliche Ausstattung sich deutlich unterscheidet.



Die Abgrenzung zu den westlich und östlich angrenzenden Kulturlandschaften ergibt sich aus der mehr oder weniger markanten Geländestufe zur Rheinhauptterrasse bzw. dem Anstieg zur Mittelgebirgszone. Abweichend wurden eher ländlich geprägte Teilräume dem benachbarten "Bergischen Land" zugeschlagen, wobei eher verdichtete Teilräume der "Rheinschiene" zugeordnet wurden.

Der Rhein ist der unmittelbar wirksame räumliche Faktor innerhalb der Kulturlandschaft und darüber hinaus von großer Bedeutung für Nordrhein-Westfalen und damit einzigartig kulturlandschaftsprägend. Neben den genannten kreisfreien Städten, die vollständig innerhalb der Kulturlandschaft "Rheinschiene" liegen, gehören Anteile der kreisfreien Städte Duisburg, Krefeld und Leverkusen sowie Teile des Rhein-Kreis Neuss, des Rhein-Erft-Kreises, des Rhein-Sieg-Kreises, des Kreis Mettmann und des Rheinisch-Bergischen Kreises zur Kulturlandschaft "Rheinschiene".

Naturräumliche Voraussetzungen

Die Kulturlandschaft "Rheinschiene" wird aus der Flussterrassentreppe der Kölner Bucht gebildet. Von der Kante zur Rheinaue bis zum West-Rand, an den Aufstieg zur Ville, variiert die Höhenlage zwischen 40 bis über 90 m ü. NN. Auf den Niederterrassenflächen beiderseits des Rheins liegen anlehmige Sand- bis Lehmböden (*Braunerden*).

Insbesondere im linksrheinischen Teil befinden sich viele kleine, miteinander vernetzte Trockenrinnen und breitere gewundene Altarmrinnen des Rheins. Aus dem Nordteil der linksrheinischen Niederterrasse erheben sich zahlreiche Dünen. Über eine relativ steile Kante im Nordteil der Kulturlandschaft "Rheinschiene" steigt das Gelände zur Mittelterrasse an, die stellenweise markant stufenförmig aufgebaut ist und zur Hauptterrasse hin ausläuft. Die Mittelterrasse ist mit Lösslehm bedeckt, wodurch kleinere Reliefunterschiede ausgeglichen werden. Die Mittelterrasse wird von einigen von der Ville kommenden Trockenrinnen zerteilt. Die sich in die Niederterrasse einschneidende Rheinaue zwischen Düsseldorf und Wesel ist mit meist lehmigen, teilweise auch sandigen Auenböden bedeckt. Der Grundwasserstand dieser Böden hängt überwiegend vom Rheinpegel ab. Zwischen den oft weit ausladenden Rheinschwingen befinden sich Altarme, die aber meist trocken gefallen sind. In manchen dieser Rinnen und in den Zwischenräumen der Rheinschwingen finden sich Gleyböden, die durch einen konstanteren und relativ hohen Grundwasserstand geprägt sind. Große Teile der Aue sind heute durch Deiche geschützt und als landwirtschaftliche Fläche genutzt, die oft von Gebüsch und Hecken durchsetzt sind. Nur vereinzelt gibt es noch Reste von Auwäldern.

Die Vordeichgebiete werden als Weide- und Wiesenland genutzt, während die geschützten Gebiete Ackerland tragen.

Die Rheinauen sind Teil des Biotopverbundkorridors, der von der Schweiz bis in die Niederlande reicht. Neben dem Biotopverbund dienen die Auen als Retentionsraum.

Geschichtliche Entwicklung

Die Terrassenlandschaft links und rechts des Rheins, zu der vor allem das Vorgebirge im südlichen Teil der Kulturlandschaft "Rheinschiene" zu zählen ist, bot durch ihre fruchtbaren Lössböden beste Voraussetzungen für eine agrarische Nutzung. In der Bronze- und Eisenzeit wurde, wie in den Zeitabschnitten zuvor, eine bäuerliche Mischwirtschaft betrieben, die den Ackerbau stark in den Vordergrund stellte. Eine Besiedlungsstruktur ist ab der Urnenfelderzeit erkennbar und reicht – mit Bevölkerungsschwankungen – bis an das Ende der vorrömischen Zeit. Bei den Siedlungen handelte es sich häufig um einperiodige Einzelgehöfte (*kleinteilige Mehrhausgehöfte*), die in ihrem Wirtschaftsraum nach einer Hausgeneration in der Nähe neu errichtet wurden (*sog. Wandersiedlungen wie z.B. in Duisburg-Huckingen, Düsseldorf-Rath*) oder längere Zeit am Ort bestehen blieben (*wie z.B. in Köln-Blumenberg oder in Porz-Lind*). Neben der agrarischen Nutzung des Naturraums muss – wenigstens partiell – mit der Gewinnung und Verarbeitung anstehender Erze (*Raseneisenerze*) gerechnet werden (*z.B. im Düsseldorf/Ratinger Raum*).

Rheinfurten sind u.a. bei Neuss/Düsseldorf (*Düsselmündung*) anzunehmen, hinzu kommen Naturpfade entlang der Erft sowie die Wegeverbindung von der Maas zum Rhein an der Siegmündung.

Eine Besonderheit bilden die ausgedehnten Grabhügelfelder auf der rechtsrheinischen Mittelterrasse, die auch als Heideterrasse bezeichnet wird. Insgesamt wird mit einer Zahl von 15 000 Hügelgräbern gerechnet, die auf den rechtsrheinischen Heideterrassen zwischen Lippe und Sieg angelegt wurden. Zwischen den Grabhügeln wurden heute nicht mehr sichtbare Flachgräber angelegt, so dass die Belegungszahlen noch erheblich höher gewesen sind.

Die Gräberfelder wurden an überörtlichen Verkehrsrouten angelegt, von denen der Rhein mit seinen begleitenden Naturwegen der bekannteste ist. Die grundsätzliche verkehrsgeographische Stellung der Region an der unteren Sieg wird z.B. durch das urnenfelderzeitliche Kriegergrab von Hennef-Geistingen, gelegen in der benachbarten Kulturlandschaft, sichtbar, das in seiner Ausstattung am Mittel- und Niederrhein singulär ist. Die Bestattungssitten sind denen der linksrheinischen Lössböden, des unteren Niederrheins und der Niederlande vergleichbar. Sie zeigen eine kontinuierliche Besiedlung wenigstens ab der Urnenfelderzeit bis in die mittlere vorrömische Eisenzeit; durch sie wird eine vollständig aufgesiedelte Region inmitten einer zunehmend offenen Kulturlandschaft rekonstruierbar. Zum jetzigen Zeitpunkt bleibt unklar, ob die Gräberfelder eine dichte und konstante Besiedlung von einzelnen Sippen innerhalb einer relativ klar umrissenen Siedlungskammer anzeigen oder ob mit einem bislang unbekanntem übergreifenden Einzugsgebiet der Gräberfelder gerechnet werden muss.

In der Römerzeit war die hier besprochene Region für das Rheinland von vorrangiger Bedeutung. Das Zentrum bildete Köln, wo die wichtigsten Fernstraßen der Region wie die Limesstraße entlang des Rheins, nach Westen die Fernstraße nach Heerlen und nach Südwesten die Verbindung über Zülpich nach Trier zusammentrafen. Die durch den Rhein gebildete Grenze der römischen Provinz Niederger-

manien (*Germania Inferior*) wurde durch zahlreiche Militäranlagen gesichert. Militärlager befanden sich in Deutz, Dormagen, Neuss und Bonn. Außerhalb der Siedlungen wurden die linksrheinischen fruchtbaren Lössböden intensiv genutzt. Ein dichtes Netz von Landgütern überspannte die Region, wodurch die Versorgung der Städte und des Militärs mit Agrarprodukten gewährleistet war.

Der Name von **Köln** in römischer Zeit, *Colonia Claudia Ara Agrippinensium* (CCAA), geht auf die römische Kaiserin Agrippina zurück. Die Gattin von Claudius war am Rhein geboren und ließ das "*Oppidum Ubiorum*" (*Ubiersiedlung*) im Jahre 50 n. Chr. zur Stadt erheben. In der Römerzeit war es Statthaltersitz der Provinz Germania Inferior. Um 80 n. Chr. erhielt Köln mit der Eifelwasserleitung einen der längsten römischen Aquädukte überhaupt. Neben den Ausstellungsobjekten im Römisch Germanischen Museum geben zahlreiche Reste römischer Bauwerke im gesamten Innenstadtbereich Zeugnis der römischen Stadt ab.

Auf dem Gebiet der Stadt Dormagen wurde ein ca. 3 ha großes Alenkastell durch zahlreiche Ausgrabungskampagnen archäologisch untersucht. Die Umwehrung des ältesten Lagers bestand aus einer Holz-Erde-Mauer, im 2. Jahrhundert wurde das Lager in Stein ausgebaut. Längs der beiden vom Lager ausgehenden Straßen ist ein Lagerdorf (*vicus*) belegt. Im Süden von Dormagen wurde in den 1960er Jahren eine Militärziegelei der *legio I* ergraben, die während des zweiten Drittels des 1. Jahrhunderts n. Chr. in Betrieb war.

Auf dem Gelände der spätantiken Festungsanlage "Haus Bürgel", die wahrscheinlich unter Kaiser Konstantin im Zuge der Rheinsicherung zwischen 306 und 315 erbaut wurde, befindet sich heute eine mittelalterlich-neuzeitliche Einzelhofsiedlung, in deren Bausubstanz Reste des Kastells noch bis zu einer Höhe von 4 m erhalten sind. Die Kastellmauer umschloss ehemals ein nahezu quadratisches Areal von 64 m Seitenlänge. Von den überlieferten 12 Türmen sind vier sicher nachweisbar.

Um das Jahr 16 v. Chr. wurde in Neuss an der Mündung der Erft in den Rhein eine Holz-Erde-Befestigung errichtet. Es folgten weitere saisonal benutzte Heerlager. Um die Mitte des 1. Jahrhunderts wurde ein steinernes Legionslager errichtet, um das Militärlager herum entstanden eine Lagervorstadt und ausgedehnte Gräberfelder, die Keimzelle der späteren Stadt Neuss. Die heutige Bundesstraße B 9 verläuft abschnittsweise im Trassenverlauf der Römerstraße.

In **Krefeld-Gellep** wurde das mittelkaiserzeitliche Auxiliarkastell Gelduba zu großen Teilen archäologisch untersucht. Die rückwärtige Fläche des Lagers ist erhalten, ein großer Teil des vorderen Lagers und der davor gelegene römische Hafen wurden in den 1970er Jahren beim Bau eines neuen Hafenbeckens abgetragen. Außerhalb des Lagers befand sich ein *vicus*. In einem weiten Bogen legen sich die Gräberfelder von Gellep auf der dem Rhein abgewandten Seite um das Kastellgelände. Mehrere tausend Gräber römischer und fränkischer Zeit wurden bereits freigelegt. Die Belegung beginnt im frühen 1. Jahrhundert und setzt sich ohne Unterbrechung bis zum Ende des 7. Jahrhunderts fort.

Die Anfänge von Bonn gehen auf eine ubische Ansiedlung zurück, die unter dem späteren mittelalterlichen Stadtkern auf einer Halbinsel im Rhein lag. Das erste römische Lager befand sich auch an dieser Stelle, bis dann um 30 n. Chr. das Legionslager nördlich dieser Ansiedlung gegründet wurde; im Bereich des ehemaligen Lagers entstand die Lagervorstadt (*canabae legionis*). Gegen Ende des 1. Jahrhunderts etablierte sich im Süden entlang der Limesstraße ein Zivilvicus. In den Wirren des Jahres 275 n. Chr. wurde neben dem Lager und der Lagervor-

stadt auch der Vicus zerstört. Wiederaufgebaut wurde nur das Legionslager, so dass sich in der Spätantike die Siedlung gänzlich in den Festungsbereich des Legionslagers verlagerte.

In nachrömischer Zeit wurden viele Siedlungen aufgegeben, das Straßen- und Wegenetz verfiel und vielfach eroberte der Wald ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen zurück.

Im Vorgebirge lassen sich durch eine große Häufung fränkischer Reihengräberfriedhöfe fränkische und frühmittelalterliche Siedlungskerne nachweisen. Im Verlauf der weiteren Entwicklung schlossen sich dann viele dieser kleinen Siedlungen zu größeren Ortschaften zusammen. Andere fielen wüst, wahrscheinlich durch Abwanderung zu benachbarten Siedlungen. Hinweise auf diese Altsiedlungen und Wüstungserscheinungen sind Siedlungsnamen auf freiem Feld zwischen den heutigen Vorgebirgsdörfern.

Innerhalb der Kulturlandschaftsentwicklung dominierte der Rhein als Gunst- und zugleich als Ungunstfaktor für das anthropogene Verhalten. Bis zu den großen Rheinbegradigungen im 19. Jahrhundert mit der Anlage von Buhnen, geschlossenen Deichlinien und fast ausschließlicher Grünlandnutzung in der Aue verlagerte der Rhein mehrfach seinen Lauf und schuf so ein System von Altmäandern, Altarmen, Rheinschleifen und Rheinschlingen, die das Gelände charakteristisch im Mikrorelief gestalteten und dadurch angepasste Besiedlungsstandorte ermöglichten. Ebenso existierten Furten und abgeschnittene Altgewässer. Daneben bildeten Rheinhochwässer, vor allem im Zusammenhang mit Eisgang, permanente Gefährdungen für die Höfe im Auenbereich, die ein Siedlungsverhalten hervorbrachten, das mit dem im Küstenbereich vergleichbar ist. Die naturräumlichen Zwangsläufigkeiten führten zu einer "Perlenkette" von einzelnen Siedlungen parallel zum Fluss wie sie z.B. zwischen Düsseldorf, Köln und Bonn noch heute erkennbar sind.

Reaktionen auf die Bedrohung durch den Rhein waren die Anlage von Ringdeichen und die Aufschüttungen von Wurten sowie im Spätmittelalter die Errichtung von Banndeichen. Zwischen diesen Banndeichen und dem Rhein befanden sich bevorzugt Weideflächen. Gegliedert war die Aue durch Hecken- und Kopfweidenreihen. Kopfweiden wurden in mehrfacher Weise genutzt: Korbflechtereie, Zaunabdichtungen und Weidenmatten für den Deichbau, die durch Rasensoden verstärkt worden sind. Innerhalb der neuzeitlichen Deichbautechnik lassen sich verschiedene Phasen unterscheiden, die sich in der Gesamtkonzeption als flussbegleitend, einfassend und in ihrer Typologie nach Aufschüttungswinkeln unterscheiden lassen, bis die Rheinbegradigungen und Sicherungsmaßnahmen des 19. und 20. Jahrhunderts den Flussverlauf ganzjährig stabilisierten. Als wichtige historische Funktionen kam dem Rhein die Rolle als Grenzfluss zu, in römischer Zeit etwa als Abschnitt der Limesgrenze und im Zuge späterer militärischer Auseinandersetzungen bis hin zum Zweiten Weltkrieg markierte er kurzfristig die Frontlinie.

Im Gegensatz zum linksrheinischen Gebiet ist die rechtsrheinische Niederterrasse des Landschaftsraumes in der Siedlungsstruktur überwiegend erst nachrömisch im Mittelalter erschlossen worden. Die potentielle natürliche Vegetation war zwar bereits seit der Eisenzeit anthropogen beeinflusst, das Siedlungsmuster bildete sich seit 800 n. Chr. mit kleinen Ortsgründungen heraus, die dann allmählich zu Städten und zugehörigen Außenbereichen expandierten.

Im Landschaftsbild dominiert um 800 n. Chr. ein ausgedehnter Auenwald, die Siedlungsdichte nahm in dieser Phase in Richtung der höher gelegenen trockeneren Heide und Sandflächen zu. Einzelne Höfe als Grundherrschaften, die Gerichtsstätte Kaiserswerth, der Kirchort Bilk und eine kleine Siedlung an der Mündung der Düssel lagen als Rodungsinseln inmitten dieses Auenwaldes. Diese letztgenannte Siedlung entwickelte sich zum Flecken "Dusseldorf", der 1288 Stadtrechte erhielt und danach einen systematischen Ausbau zur Stadt zunächst durch Anlage von Wall und Graben, später einer Stadtmauer erfuhr. Mit dem heute noch im Stadtbild erkennbaren ältesten Siedlungsbereich ging der Bedeutungszuwachs im Laufe der Jahrhunderte einher, der sich landschaftlich in zunehmender räumlicher Expansion vor allem seit dem 17. Jahrhundert ausdrückte und insbesondere eine herrschaftlich gestaltete Residenzlandschaft entstehen ließ.

Weiterhin liegen die Außenbezirke und das Umland im Einzugsgebiet städtischer Umformungsprozesse und Funktionswandel landschaftlicher Raumausstattung z.B. umliegender Wälder für die Naherholung, aber auch die Anlage zunächst eines Zeppelfeldes und späteren Flughafens mit entsprechender Landschaftsauswirkung veränderten den Kulturlandschaftsraum.

Territorialpolitisch erlangte Düsseldorf als Residenz nach der Verlegung von Burg an der Wupper durch die Grafen von Berg und als Residenz der in Personalunion verwalteten Grafschaft Mark sowie der Herzogtümer Jülich und Kleve 1348 Bedeutung, eine vergleichbare Funktion, die Düsseldorf seit 1946 als Landeshauptstadt wieder erhalten hat mit entsprechenden raumgestaltenden Auswirkungen als Agglomeration.

Kaiserswerth war im Mittelalter ursprünglich eine Rheininsel mit einem Benediktinerkloster und einer Pfalz, bis die Zollstätte Kaiserswerth 1181 ebenfalls Stadtrechte erhielt. Ende des 9. Jahrhunderts wurde bei Kalkum ein Königshof errichtet, bei dem Anfang des 19. Jahrhunderts ein Landschaftsgarten angelegt wurde.

Die mittelalterliche Stadt und wichtige Zollstätte Zons wurde zwischen dem alten Rheinlauf und einem Seitenarm auf einer Inselterrasse am Standort einer frühmittelalterlichen Vorgängersiedlung errichtet. Damit ist die Entwicklung der Stadt eng verbunden mit ihrer Lage am Rhein und den folgenden Stromverlagerungen. Ursprünglich unmittelbar am Rhein gelegen, verlagerte sich der Fluss zwischen 1550-1650, bis er schließlich nicht mehr die Stadtmauer berührte.

Aus heutiger Sicht ist die Geschichte dieses Kulturlandschaftsraumes primär eine urbane Geschichte. Betrachtet man ihn in seiner geschichtlichen Entwicklung, so ist an erster Stelle der Rhein als Standortfaktor zu sehen, der als verbindendes, aber untergeordnet auch als trennendes Element betrachtet werden kann. Der Rhein fungierte bzw. fungiert als Reservoir für unterschiedliche Formen der Wassernutzung, als Nahrungsquelle, als Verkehrs- und Handelsweg und zeitgebunden als faktische oder mentale Grenze. Hochwasser waren und sind eine Bedrohung für die wassernahen Standorte, dienten aber in historischen Zeiten auch der Düngung des Bodens. Der Rhein ist bereits in römischer Zeit ein wichtiger Transportweg wie die Häfen von Königswinter, Bonn und Köln/Alteburg zeigen. Gleiches gilt für das Mittelalter. Das Stapelrecht Kölns führte auf der rechtsrheinischen Seite zu Umgehungsrouen, als bergischer Umschlagplatz etablierte sich Porz-Zündorf.

Zu einer starken Veränderung auch der Landschaftswirkung des Rheines kam es durch die Rheinstromregulierung ab dem 19. Jahrhundert. Der Rhein wurde voll-

ständig kanalisiert, seine Ufer befestigt, Bühnen wurden angelegt, Inseln und Furten verschwanden. Nur an wenigen Stellen lassen sich noch ehemalige Nebenarme des Rheines ablesen. Durch das Ausbaggern der Fahrinne ist eine Überquerung des Rheines zu Fuß unmöglich geworden, wie es beispielsweise bis in das 16. Jahrhundert an einer Furt der damals pfarrrechtlich zusammengehörenden Ortschaften Weiß und Ensen südlich von Köln üblich war. Der nun erstmals nach der Römerzeit wieder einsetzende Brückenbau verändert das Bild zusätzlich, er beschleunigt den Verkehr über den Rhein und zentriert den Rhein neu. Köln gilt als Stadt der Brücken und wird durch dieses Element bereichert.

Die Brücken lösten einen großen Teil der ehemaligen Rheinfähren ab. Im Zuge der Industrialisierung kommt dem Rhein als Transportweg und den Rheinhäfen als Umschlagsplätze erneut eine große Bedeutung zu.

Die Kreuzungspunkte der hochwasserfrei gelegenen rheinparallelen Wege mit wichtigen Ost-West verlaufenden Verbindungen waren prädestiniert für die Siedlungsentwicklung.

Im Verkehrs- und Siedlungsbild spiegelt sich bis heute der Rhein als Grenze des römischen Reiches. Mit Köln als ältester, auf römische Zeit zurückgehender Stadt in der Region lässt sich zudem eine Standort- und Siedlungskontinuität bis heute belegen.

Betrachtet man den gesamten Agglomerationsraum, so fällt die durch ihre unterschiedlichen Entstehungsbedingungen und -zeiten differierende strukturelle Ausprägung der heute zusammengewachsenen Städte auf. So konzentrieren sich die älteren Städte (*römisch/mittelalterlich*) im Linksrheinischen, während im Rechtsrheinischen mit Ausnahme von Siegburg die durch die Industrialisierung entstandenen Städte dominieren. Eine kurze Chronologie der Städte beginnt mit Köln: seit dem späten Mittelalter freie Reichsstadt, mit seinem heute noch ablesbaren römischen Kern, den mittelalterlichen Stadterweiterungen, ausgeprägten Stadtvierteln mit ihren romanischen Kirchen, der typischen Stadtstruktur mit Ausfallstraßen und Radialen, den ehemaligen Festungsringen und dem darauf aufbauenden Grünsystem.

Es folgten die mittelalterlichen Städte Brühl, Bonn (*mit römischem Lager als Vorläufersiedlung*) und Siegburg, wobei Letzteren die stadtgeschichtliche Bedeutung und heutige stadtbildprägende Dominanz eines großen Klosters bzw. Stiftes gemeinsam ist. Im weiteren Verlauf der Geschichte verfügt Siegburg bis in das 16. Jahrhundert über ein starkes Gewerbe und wird nach dessen Rückgang ab dem 19. Jahrhundert von Industrialisierung geprägt, während Bonn vor allem durch seine Funktion als Residenz der Kölner Erzbischöfe, als Rentier-, Kur- und Beamtenstadt des 18. und 19. Jahrhunderts (*Bad Godesberg*) und natürlich enorm durch seine Hauptstadtfunktion nach dem Zweiten Weltkrieg überformt und erweitert wurde.

Durch die Kölner Erzbischöfe verknüpft sich die Geschichte Bonns mit der Stadt Brühl, welche als Aufenthaltsort der mit Köln verfeindeten Kölner Erzbischöfe über Jahrhunderte geprägt wurde, wovon heute die Weltkulturerbestätte "Schlösser Augustsburg und Falkenlust in Brühl" sowohl durch die inhaltlichen Verzahnungen mit dem Umland als auch durch die optischen Bezüge innerhalb des weit gefassten Landschaftsraumes zeugt.

Im 19. Jahrhundert bildeten sich auf dem Gebiet ehemals ländlicher (z.B. *Leverkusen*) oder gewerblicher (z.B. *Bergisch Gladbach*) Ansiedlungen Industrieorte, die im Fall von Bergisch Gladbach bereits im 19. Jahrhundert, ansonsten im 20.

Jahrhundert Stadt wurden: Bergisch Gladbach, Leverkusen, Troisdorf und Wesseling.

Bergisch Gladbach hat auch durch die enge Verknüpfung von Bergbau und Industrialisierung eine Sonderstellung unter diesen Städten. Leverkusen und Wesseling sind in ihrer Entstehung nur durch die Ansiedlung sehr großer Betriebe der chemischen bzw. petrochemischen Industrie im 19. bzw. 20. Jahrhundert zu verstehen. Sie liegen direkt am Rhein, nicht nur wegen der Transportmöglichkeiten, sondern auch wegen der Wasserversorgung. Die bisher letzte Entstehungsphase neuer Städte in diesem Raum ist durch die Suburbanisierung zu erklären. In der Kulturlandschaft "Rheinschiene" steht für diesen Stadttyp Sankt Augustin, dessen Stadtgebiet zu Beginn des 20. Jahrhunderts von einigen ländlichen Gemeinden und einem Kloster besiedelt war. Die Entstehung Sankt Augustins als Stadt basiert auf dem starken Suburbanisierungsdruck durch die Ernennung Bonns zur Bundeshauptstadt, gefolgt vor allem von Ansiedlungen aus dem Gewerbe- und Dienstleistungsbereich.

Sowohl Sankt Augustin als auch die Industriestädte haben eine ähnliche Grundstruktur, da sie nicht über einen starken historischen Stadtkern verfügen, sondern über viele kleine, ehemals ländliche Siedlungskerne. Die ehemaligen Ortsverbindungsstraßen sind erhalten, die Siedlungsstruktur ist dispers. Leverkusen und Sankt Augustin verfügen über junge, einheitliche Stadtzentren.

Die Herausbildung der heutigen, mehr oder weniger zusammenhängenden Agglomeration, die über die genannten Städte hinaus noch etliche Gemeinden mit einbezieht, basiert zum einen auf dem starken Wachstum der Städte im Zuge der Industrialisierung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in ihr unmittelbares Umland und auf der Suburbanisierung seit den 1950er Jahren, die einhergehend mit der allgemeinen Automobilisierung zu raumübergreifenden, regionalen Strukturen führte.

Im Rechtsrheinischen zieht sich die Agglomerationszone über die an dem Flughafen Köln-Bonn vorbeiführende Achse Kalk-Porz-Wahn bis nach Troisdorf. Wie Troisdorf wurden auch Kalk und Porz bereits im 19. Jahrhundert durch die Industrialisierung geprägt. Geschlossen hat sich das Band aber erst in der Nachkriegszeit, vor allem im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts. Hier wurden große Gewerbegebiete, vom Umland gut erreichbar, ausgeschrieben und der Flughafen Köln-Bonn löste einen regionalen Entwicklungsschub aus.

In Hinblick auf den **Verkehr** lassen sich folgende Phasen unterscheiden. Zu dem in vor- und frühgeschichtlicher Zeit dominierenden Landverkehr kommt ab der Römerzeit der Schiffsverkehr, der im Mittelalter und der frühen Neuzeit an Bedeutung gewinnt. Die Industrialisierung wird sowohl vom Ausbau der Rheinschiffahrt mit Anlage neuer, z.T. betriebseigener Häfen getragen als auch von der guten regionalen Erschließung durch die Eisenbahn, die auch die flussabwärts gelegenen Gebiete erschloss. Sie verband die Bergbauggebiete mit den Industrie- und Gewerbestandorten und diese mit ihren Absatzmärkten. Aber auch für den Absatz landwirtschaftlicher Produkte und den Personenverkehr war sie von herausragender Bedeutung. Die Planungen einer Bahnverbindung von Elberfeld an den Rhein gehen auf das Jahr 1832 zurück, um für die Produktionen der Baumwollspinnereien im Bergisch-Märkischen Land kostengünstig die Rohprodukte anliefern zu können, die aus Übersee im Düsseldorfer Hafen eintrafen. Nach Gründung der Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft 1835 erhielt diese 1837 die Konzession zum Bau einer normalspurigen Eisenbahn. Es musste eine Steilstrecke zwischen Erkrath und Hochdahl errichtet werden, die kurzzeitig mit einem Seilbe-

trieb überwunden wurde, während die übrigen Abschnitte nach Düsseldorf und Elberfeld zwar enge Kurven, aber kaum Gefälle aufwiesen. Der Abschnitt von Düsseldorf bis Erkrath wurde 1838 eröffnet, die erste normalspurige Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr in Nordrhein-Westfalen. Die Steilstrecke von Hochdahl nach Erkrath eröffnete man 1841. Dieser Steilstreckenbetrieb bestand bis 1927, die Umlenkrolle des Seilbetriebs ist noch als Denkmal vor Ort erhalten. Die Fortsetzung der Bahnlinie nach Elberfeld wurde 1841 dem Betrieb übergeben.

Die Köln-Mindener Eisenbahn war das erste große Eisenbahnprojekt der Region und sollte die Verbindung zwischen dem Rhein, dem aufstrebenden Industriegebiet nördlich der Ruhr und der Weser herstellen, auch um die niederländischen Zölle auf dem Rhein zu umgehen. Die Konzession für die Verbindung wurde 1837 erteilt, die Strecke wurde in Abschnitten eröffnet: 1845 Deutz-Düsseldorf, 1846 bis Duisburg, 1847 bis Hamm, am 15. Oktober 1847 das Reststück bis Minden. Dadurch bestand erstmalig eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen und Berlin. Die Bahnstrecke weist noch heute lange gerade Abschnitte und großzügige Kurvenführungen auf, typische Elemente früher Eisenbahnen, die keine Rücksicht auf eine günstige Anbindung von Ortschaften und dicht besiedelte Räume nehmen mussten. Diese Bahnlinie diente in erster Linie dem Güterverkehr, während der Personenverkehr zunächst nur eine untergeordnete Rolle spielte. Die Köln-Mindener Eisenbahn stellt eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in Nordrhein-Westfalen dar.

Gemeinsames Streben von Belgien und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft war es, eine Verbindung zwischen dem Seehafen Antwerpen und dem Rhein herzustellen. Das 1839 in Betrieb gegangene Teilstück von Köln bis Lövenich und die 1841 von Lövenich bis Aachen eröffnete Gesamtstrecke verfügten über einige bauliche Besonderheiten: den Königsdorfer Tunnel bei Frechen (*der älteste Eisenbahntunnel Deutschlands, 1954 abgetragen, vom Tunnel wurde nur noch ein Teil des östlichen Portals stehen gelassen*), den Viadukt bei Aachen-Burtscheid sowie den Buschtunnel (*Länge 693 Meter unter dem Brandenburg*) als ältestem noch befahrenen Eisenbahntunnel Deutschlands. Es war die erste grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung in Deutschland. Die Gesamtstrecke bis Antwerpen wurde 1843 eröffnet. Diese Bahnlinie stellt noch heute die bedeutendste internationale Verbindung in Nordrhein-Westfalen dar, mit Verbindungen nach Brüssel/Paris und Amsterdam/London. Sie ist Teil des europäischen Schnellbahnverkehrs (*Thalys*).

Von diesen Hauptlinien ausgehend wurde im Wirtschaftsraum Rhein ein dichtes Eisenbahnnetz geknüpft, das heute einen der bedeutenden Verkehrskorridore im deutschen und europäischen Eisenbahnnetz darstellt. Im Norden sind dies die Verbindungen von Duisburg nach Ratingen/Düsseldorf und Krefeld, wobei die Strecke Duisburg-Düsseldorf wegen des hohen Verkehrsaufkommens bereits vor dem Zweiten Weltkrieg abschnittsweise sechsgleisig ausgebaut wurde. Von Düsseldorf ausgehend gab und gibt es Verbindungen nach Essen, Wuppertal (*zwei Strecken*), Solingen, Köln (*rechts- und linksrheinisch*), Neuss, Mönchengladbach und Krefeld.

Köln bildet im rheinischen Netz das Eisenbahnzentrum. Hier wurde bereits im späten 19. Jahrhundert der Verkehr so ausgebaut, dass er in einem großen Ring kreuzungsfrei um Köln herum geführt wurde (*nach dem Vorbild Berlins*). Dieser Ring besitzt getrennte Gleise und Verbindungen für den Güter- und den Personenverkehr. Vom Ring aus führen Verbindungen nach Bergisch Gladbach, Gum-

mersbach, Siegburg/Troisdorf, Bonn, Euskirchen, Aachen, Grevenbroich und Neuss. Als Besonderheit – und immer ein verkehrlicher Engpass – gilt die Anbindung des Kölner Hauptbahnhofes mit der Rheinquerung über die Hohenzollernbrücke nach Deutz. Die Brücke musste auf kaiserliche Anordnung in der Ost-West Achse des Kölner Doms angelegt werden, womit sich die enge Kurve als Zufahrt zum Hauptbahnhof ergibt. Bis zum Zweiten Weltkrieg diente die Brücke auch dem Fußgänger-, Straßen- und Straßenbahnverkehr; diese Verbindung wurde beim Wiederaufbau der Brücke nicht wieder hergestellt. Reste der Straßenbahngleise sind auf der Deutzer Seite noch erhalten und belegen die ehemalige Verkehrsführung. Die Bahntrasse zwischen Deutz und Hansaring, im Zuge der Einrichtung des S-Bahn Verkehrs um zwei Gleise erweitert, durchschneidet die Stadt auf einem hohen Damm mit zahlreichen Brücken und bildet dadurch eine bedeutende Achse in der Stadtentwicklung.

1844 wurde die Eisenbahn von Köln nach Bonn eröffnet, die Verlängerung nach Rolandswerth (*Rheinland-Pfalz*) folgte 1855. Die rechte Rheinstrecke erreichte von Süden her Oberkassel 1871. Gleichzeitig wurde ein Schiffs-Trajekt über den Rhein aufgenommen, mit Anbindung an den Bonner Hauptbahnhof. Der Einschnitt der Bahn zum Rhein ist heute noch im Stadtbild erkennbar und wird teilweise von einer Straße unter der B 9 genutzt. Die Fortsetzung von Oberkassel nach Troisdorf (*Anschluss an die Strecke Siegen-Deutz*) folgte noch 1871.

In Düsseldorf wurde ab 1876 ein großes Straßenbahnnetz entwickelt, nach Berlin das bis heute größte Straßenbahnnetz Deutschlands. Überlandverbindungen führten nach Krefeld, Moers, Duisburg, Ratingen, Mettmann, Benrath und Neuss (*hier gab es einen eigenen Betrieb von 1910-1971*). Verbindungen zum Ruhrgebiet stellten die Betriebe in Duisburg, Benrath und Mettmann her. Im Zweiten Weltkrieg fuhren Kohlenzüge direkt von den Zechen in Kamp-Linfort über die vorhandenen Straßenbahnverbindungen bis in die Düsseldorfer Innenstadt.

Die Kölner Straßenbahnen errichteten ab 1877 ein dichtes Stadtnetz sowie Verbindungen weit ins Umland, wie nach Frechen/Benzelrath, nach Bergisch Gladbach, Leverkusen, Opladen (*eigene Straßenbahn 1911 bis 1955*) und Porz-Wahn. Darüber hinaus gab und gibt es Überlandverbindungen, wie die Verbindung von Porz-Wahn nach Siegburg (*Wahner Straßenbahn 1917-1961 und Kleinbahn Siegburg-Zündorf 1914-1966*) und die berühmte Köln-Bonner Eisenbahn. Letztere verbindet auf zwei Strecken (*Vorgebirgs- und Rheinuferbahn*) die beiden Städte Köln und Bonn mit den Gemeinden im Vorgebirge. Diese waren außerhalb der Städte als Eisenbahn konzessioniert. Hier fuhren auch die ersten Schnellzüge auf Privatbahnen. Heute sind die beiden Strecken in die Stadt- bzw. U-Bahnnetze der beiden Großstädte integriert.

Das 20. Jahrhundert ist das Jahrhundert der Automobile und der Flugzeuge. Die Entwicklung der Autobahn von einem Fernverkehrsnetz zu einer innerregionalen Erschließung lässt sich an der Entwicklung nach 1950 ablesen. Mit der Köln-Bonner Autobahn liegt hier die älteste Autobahn Deutschlands. An letzter Stelle ist der Köln-Bonner Flughafen zu nennen, der, hervorgegangen aus einem Militärflughafen, seit den 1970er Jahren dem zivilen Personenverkehr dient.

Bedingt durch die naturräumlichen Voraussetzungen, hat sich im Vorgebirge eine vorwiegend an die Kölner und Bonner Märkte angepasste kleinbäuerliche Struktur auf sehr kleinen Parzellen entwickelt mit Schwerpunkten auf Gemüse, Gewürzkräuter, Blumen, Baum- und Strauchobst sowie Erdbeeren.

Kulturlandschaftscharakter

Die zentralen Elemente dieses Kulturlandschaftsraumes sind somit Wasser, Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie Industrie- und Gewerbestandorte. Besonderes Merkmal ist die ein nahezu geschlossenes Siedlungs-, Gewerbe- und Industrieband darstellende bebaute Fläche, durchzogen und flankiert von einem leistungsstarken Verkehrssystem.

Die Stadtsilhouetten sind Landschaftsbild-Dominanten und je nach Standort räumlich sehr weit wirksam.



Bonn, Blick auf das Abgeordnetenhochhaus Langer Eugen und das Siebengebirge

Jürgen Gregori, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 1979

Intensive Umgestaltungen haben somit in der "Rheinschiene" eine ursprünglich bäuerlich geprägte Kulturlandschaft in einen sehr dicht besiedelten, intensiv genutzten Wirtschaftsraum umgewandelt. Die herkömmliche agrare Siedlungsstruktur ist weitgehend von den stark zunehmenden räumlichen Ansprüchen der Industrie, den Siedlungs- und Stadterweiterungen sowie der Infrastruktur überlagert worden.

Trotz ihres dominierenden zeitgenössischen Erscheinungsbildes trifft man allerdings noch Nischen an, in denen Reste der vorindustriellen Agrar- und Waldlandschaften hervortreten (*hier sind die Ackerterrassen und die rechtsrheinische Heideterrasse besonders hervorzuheben*), aber auch wertvolle Bestandteile der Industrialisierungsgeschichte. Markante Landschaftsbilder stellen der Agglomerationsraum Düsseldorf und die Südausläufer von Duisburg dar. Dazwischen ist das vorherrschende Landschaftsbild durch den Rhein, flussbegleitende Haufendörfer, Hofgruppen und architektonisch herausragende Einzelhöfe und Schlossanlagen inmitten von Offenlandflächen geprägt.

Hervorzuheben ist die Landschaftswirkung der Schlossanlage Kalkum mit zugehörigem Landschaftsgarten und das Wasserschloss Heltorf mit einem englischen Garten. Diese Schlossanlagen mit umgebenden Parkanlagen und linearen Bezügen in Form von Alleen, geradlinigen Wegen und Gewässerorientierungen sind raumprägend.

In Kaiserswerth ist die Pfalzruine obertägig sichtbar und in der Umgebung befinden sich noch Reste der bastionären Befestigung des 16. Jahrhunderts. Damit sind historische Landschaftsteile im Landschaftsbild erhalten geblieben und noch heute wirksam.

Das Reizvolle dieser nur auf den ersten Blick ausschließlich zeitgenössisch erscheinenden Ballungsgebiete ist das Nebeneinander von verschiedenartigen Ele-

menten, Strukturen und Kulturlandschaftsbereichen, besonders aus allen Epochen des industriellen Zeitalters, aber auch aus vorgeschichtlichen und historischen Epochen. Die Dynamik dieses schnellen, technisch bedingten Umwandlungsprozesses ist in der Kulturlandschaft "Rheinschiene" deutlich ablesbar, wobei die Industrialisierung ebenfalls eine wichtige raumprägende Phase der Kulturlandschaftsentwicklung darstellt, die diesem Raum seine regionale Identität verleiht und in seiner Ablesbarkeit auch im strukturellen Wandel erhalten werden muss.

Daneben liegen in der Rheinaue wie auch auf den Flussterrassen Areale der ehemals diesen Raum dominierenden, landwirtschaftlich genutzten Flächen, die zum einen durch Ackerbau, zum anderen durch Gartenbau geprägt sind. Im flussnahen Landschaftsbild dominiert der Rhein mit seiner Aue, die sich in die hochwassersicheren Hofstandorte und Siedlungsreihungen einfügen. Die Aue wird vor allem als Grünland genutzt und ist nur teilweise bewaldet.

Landschaftsbildwirksam sind weiterhin die Deiche und die Kleinstrukturen im Gelände. Ebenso sind die alten Rheinarme im Landschaftsbild gut erkennbar.

Die Niederwaldwirtschaft und Waldweide, die seit der Eisenzeit mit einer Nutzungskontinuität bis in das 18./19. Jahrhundert betrieben wurde, ist mit kleinen Restbeständen in der Zonser Heide bis heute ablesbar. So deuten z.B. Trespen- und Salbeiwiesen im NSG "Grind" auf historische Nutzungssysteme hin. Korbflechtereie wurde in Zons bis 1934 betrieben, in einigen Einzelmaßnahmen bis in die 1980er Jahre. Charakteristisch waren ursprünglich große Korbweidenfluren, die heutigen Bestände geben die ursprüngliche regionale Landschaftswirkung nicht mehr wieder. Kleine Randvorkommen von Färberwaid entlang der Bundesstraße weisen auf ehemalige Sonderkulturen für die Indigo-Gewinnung innerhalb der historischen Textilbranche hin, Vorkommen von Saat- und Futterresparsette um Zons und Stürzelberg weisen ebenfalls auf spätmittelalterliche Kulturpflanzen hin.

Eine charakteristische Besonderheit stellt weiterhin die rechtsrheinische Heideterasse dar, die großflächig innerhalb der Region nur noch im Bereich der seit 1850 als Truppenübungsplatz genutzten Wahner Heide erfahrbar ist. Die Wahner Heide bildet mit dem nördlich anschließenden Königsforst, dem ehemaligen Jagdrevier der Bergischen Grafen, einen Freiraum, der nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus kulturgeschichtlicher Sicht eine besondere Bedeutung hat.

Besonders bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche (KLB) und -elemente

- Untere Erft und Gillbach (*KLB 18.03*): vorgeschichtliche, römische Siedlungsplätze; mittelalterliche Burgen, Mühlen.
- Abschnitt des Nordkanals (*KLB 18.04*).
- Krefeld-Gellep – Linn (*KLB 19.01*): vorgeschichtliche, römische, fränkische Gräberfelder; römisches Lager; Abschnitte der römischen Limesstraße; spät-römische Befestigung; mittelalterliche Burg; befestigte Burgsiedlung und Stadt Linn.
- Düsseldorf (*KLB 19.02*): Relikte vorgeschichtlicher Metallgewinnung; mittelalterliche Stadt, neuzeitliche Festung und barocke Residenzstadt Düsseldorf; mittelalterliche Stadt Kaiserswerth; Schloss Kalkum; Urdenbach.
- Knechtsteden/Stommelner Busch (*KLB 19.03*): Klosterlandschaft um das abgechieden gelegene mittelalterliche Prämonstratenserkloster Knechtsteden.

- Dormagen/Zons/Benrath (*KLB 19.04*): römisches Lager Dormagen; Abschnitt der römischen Limesstraße; römische, spätantike, fränkische Siedlungsplätze; römisches Lager Haus Bürgel; mittelalterliche Stadt Zons; Schloss Benrath mit barocker Parkanlage.
- Teilstück der römischen Limesstraße (*KLB 19.05*).
- Worringer Bruch (*KLB 19.06*): Ereignisort; vorgeschichtliche, römische, spätantike, fränkische Siedlungsplätze; Abschnitt der römischen Limesstraße.
- Leverkusen (*KLB 19.07*): Bayerwerk und ausgedehnte Kolonien.
- Köln (*KLB 19.08*): vorgeschichtliche Siedlungs- und Bestattungsplätze; kaiserzeitlich-germanische Besiedlung Westhoven; römische Stadt CCAA (*Stadtgrundriss*); römische Siedlungsplätze, Straßen, Hafen, Brücken; rechtsrheinische Festung Divitia; fränkische städtische Besiedlung, Bestattungen; mittelalterliche Stadt; Dom (*Weltkulturerbe*); romanische Kirchen; Friedhöfe; mittelalterliche/frühneuzeitliche Töpfereien; frühneuzeitliche preußische Festung; Verkehrstechnik; Rheinfront und Rheinbrücken (*20. Jahrhundert*); Messe, Braukultur; Grünsystem (*Grüngürtel*).
- Strundetäl (*KLB 19.09*): fossilführende devonische Kalke; frühneuzeitliche Industrieanlagen.
- Brühler Schlösser – Vorgebirge (*KLB 19.10*): römische Siedlungsplätze; Abschnitt der römischen Wasserleitung Eifel-Köln: früh- bis spätmittelalterliche Töpfereien; mittelalterliche Burgen und Ortschaften, Klöster; mittelalterliche, neuzeitliche Burg und Stadt Brühl; barocke kurfürstliche Schlösser Augustusburg und Falkenlust (*Weltkulturerbe mit umgebendem Ausstrahlungsbereich*).
- Niederkassel (*KLB 19.11*): jungsteinzeitliche Siedlungsplätze; metallzeitliche und kaiserzeitlich-germanische Siedlungsplätze; fränkische Gräberfelder; frühmittelalterliche Siedlungsplätze.
- Bonn (*KLB 19.12*): römisches Lager mit Vorstadt, Zivilstadt, Siedlungsplätze, Wasserleitung, Töpfereien; Abschnitt der römischen Limesstraße; spätantike Gräberfelder; frühmittelalterliches Münster; mittelalterliche Kirche Schwarzhof; mittelalterliches Kloster Vilich; mittelalterliche und neuzeitliche Stadt, Schloss Clemensruhe; Festung Bonn; ehemaliges Regierungsviertel.
- Neuss (*KLB 19.13*): römisches Lager mit Vorstadt; römische Zivilsiedlung, Gräberfelder, Straßen; Abschnitt der römischen Limesstraße; mittelalterliche Stadt mit St. Quirin; Hafen.
- Der Rhein als europäischer Strom (*KLB 19.14*).
- Köln-Bonner Autobahn (*KLB 19.15*).
- Teilstück der Köln-Mindener Eisenbahn (*KLB 14.33*).
- Teilstück der Eisenbahnlinie Düsseldorf-Elberfeld (*KLB 20.05*).
- Abschnitt der mittelalterlichen Straße Köln-Lennep-Schwelm (*KLB 22.01*).
- Teilbereich von Wahner Heide – Siegburg (*KLB 22.06*)
- Teilstück der mittelalterlichen Brüderstraße (*KLB 22.08*).
- Teilstück der römischen Straße Köln-Heerlen (*KLB 24.03*).
- Teilbereich der Töpfereisiedlung Frechen (*KLB 26.02*).

- Teilabschnitt der römischen Straße Köln-Trier (*Teil von KLB 28.01*).
- Teilabschnitt der Bahnlinie Köln-Welkenraedt (*KLB 27.04*).
- Teilstück der Siegtaleisenbahn (*KLB 30.02*).
- Fossilführende karbonatische Ablagerungen/Riffkalke aus dem Mittel- bis Oberdevon der Paffrather Mulde.
- Kulturlandschaftlich bedeutsame Stadtkerne, insbesondere als Bodenarchiv, sind Angermund, Bensberg, Bonn, Brühl, Deutz, Düsseldorf, Gerresheim, Kaiserswerth, Köln, Linn, Monheim, Mülheim, Neuss, Opladen, Siegburg, Uerdingen und Zons.
- Sichtbezüge zum Siebengebirge, zum Kölner Dom, zu Schloss Falkenlust, zum Michaelsberg in Siegburg und zu Schloss Bensberg, insbesondere vom Vorgebirge aus.
- Schloss Heltorf in Düsseldorf-Angermund.
- Ortskerne von Köln-Worringen, Köln-Flittard, Köln-Hitdorf.
- Schloss Morsbroich in Leverkusen.

Leitbilder und Ziele

- Kulturlandschaftliche Konflikte ergeben sich durch großflächige Maßnahmen wie z.B. Kiesabbau, rheinufernahe Bebauungsverdichtung, Struktur- und Substanzverluste der historischen Kulturlandschaftselemente. Diesen Konfliktpotenzialen soll entgegen gewirkt werden.
- Schutz und Erhalt der Boden- und Baudenkmäler, Schutz der kulturlandschaftlich bedeutsamen Stadtkerne sowie der o.g. Blickbeziehungen.
- Ein kulturlandschaftliches Leitbild ist die Beibehaltung der Maßstäblichkeit in der Flusslandschaft.
- Offenhaltung des Auenbereiches.
- Sicherung und Vernetzung der rechtsrheinischen Heideterrasse.
- Beibehaltung der linearen Siedlungsstruktur.
- Einschränkungen der Ausdehnung des Kiesabbaus.
- Das kulturlandschaftliche Leitbild bezieht sich auf die Bewahrung der Ablesbarkeit unterscheidbarer urbaner und suburbaner Funktionsbereiche mit kulturlandschaftlich bedeutsamen Stadtkernen, Expansionsachsen des 19. Jahrhunderts, Industriegürteln mit Verkehrsknotenpunkten und Gewerbeflächen. Es ist darauf zu achten, dass diese Funktionen räumlich unterscheidbar bleiben und sich nicht miteinander vergesellschaften wie z.B. die Übergänge von Gewerberandsiedlungen und einstöckigen Einfamilien-Reihenhaussiedlungen.
- Urbanes städtisches mehrgeschossiges Bauen ist zu fördern, während das Zusammenwachsen der Städte in den Außenbereichen verhindert werden muss.
- Die vorhandenen Frei- und Grünlandflächen sind zu erhalten.
- Erhalt der Erlebbarkeit der Landmarken.
- Schutz der archäologisch bedeutsamen Bereiche vor Bodeneingriffen und Bodensubstanzverlusten.

- Schutz und Erhalt der Boden- und Baudenkmäler, Schutz der kulturlandschaftlich bedeutsamen Stadtkerne sowie der o.g. Blickbeziehungen.
- Erhalt und Pflege der Rheinbrücken auch als Landmarken.

Aus:

Landschaftsverband Westfalen-Lippe und Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.): Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Landesplanung in Nordrhein-Westfalen. Münster, Köln. 2007