

ideenwettbewerb  
zukunft  
metropoleruhr

## 2. Zukunftsforum

11. + 12. September 2013 im  
Forum Castrop-Rauxel

 metropoleruhr

gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Industrie, Mittelstand und Handwerk  
des Landes Nordrhein-Westfalen





## Begrüßung

**Johannes Beisenherz, Bürgermeister der Stadt Castrop-Rauxel** begrüßte die Gäste im Forum der Europastadt Castrop-Rauxel zum zweiten Zukunftsforum des Ideenwettbewerbs Zukunft Metropole Ruhr. Er beschreibt das Ruhrgebiet als eine Gemengelage aus Kooperation und Eigensinn. So wurden bislang jeweils ganz eigene Lösungen und Wege entwickelt, die der Metropole Ruhr nicht nur aufgrund der rasanten Entwicklung im Zuge der Industrialisierung ein anderes Gesicht gegeben haben. Die Vielfalt des Ruhrgebiets könne daher als Chance und zugleich auch als Ressource verstanden werden. Dabei seien intelligente und kreative Lösungen für die Themengebiete ökonomische Prosperität, soziale und räumliche Integration, Umwelt- und Lebensqualität sowie kulturelle Vielfalt sowohl auf der Regionalebene, der Stadtebene als auch auf der Quartiersebene vonnöten. Das neue Stichwort Smart Cities gebe dabei die Richtung vor.

**Martin Oldengott, Leiter Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung Castrop-Rauxel** entnahm der Geschichte des Forum Castrop-Rauxel, das in den sechziger Jahren aus dem Glauben an ein unendliches Wachstum entstand, zwei Lehren, die es beim Blick in die Zukunft zu bedenken gelte: Die ambitionierte, städtebauliche Entwicklung des Ortes als neues Stadtzentrum für eine Mittelstadt mit heute 75.000 Einwohnern unter Leitung des dänischen Architekten Arne Jacobsen könne als Warnung vor einem blinden Glauben an eine Zukunft verstanden werden, die lediglich aus einer Denkrichtung bestehe. Er betonte hingegen die Wichtigkeit der gemeinsamen Erarbeitung eines tragfähigen Zukunftsbildes im regionalen Dialog. So berieten bereits vor einigen Jahren an diesem Ort Vertreter der Politik, der Verwaltung sowie zahlreicher gesellschaftlich relevanter Gruppen gemeinsam über die Zukunft des Ruhrgebietes. Nicht weniger sei das Ziel des Zukunftswettbewerbs Metropole Ruhr mit seinem 2. Zukunftsforum im Forum Castrop-Rauxel.



## Einführung

### Martin Tönnies, Regionalverband Ruhr und Prof. Rudolf Scheuvs, scheuvs + wachen im Gespräch

Am 11. und 12. September 2013 fand in der Stadthalle des Forum Castrop-Rauxel das 2. Zukunftsforum zum Ideenwettbewerb Zukunft Metropol Ruhr statt. Über 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beteiligten sich dabei an zwei Tagen aktiv an der Diskussion um die zukünftige Entwicklung der Metropole Ruhr. Ziel der Veranstaltung war, das Wissen der Region als „RuhrWissen“ sowie die weiterbearbeiteten Entwürfe und Konzepte der fünf international besetzten Planungsteams gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Region, den Verantwortlichen der Kommunen sowie der interessierten Fachöffentlichkeit zu diskutieren und die zentralen Herausforderungen und Vorstellungen im Dialog herauszuarbeiten und weiter zu schärfen.

Da die Region über eine hohe Dichte an Bildungseinrichtungen mit internationaler Forschungsreputation verfügt wurden eine Vielzahl von Universitäten, Fachhochschulen und Verbänden nach ihren Zukunftsideen, nach Herausforderungen sowie Chancen und Risiken für die Metropol Ruhr gefragt. Die zentralen Fragen lauteten: Wie denken die Hochschulen über die Region? Was denken die, die in Forschungsprojekten arbeiten über die Region? Was bringen Sie an Inputs und welche Fragen werfen sie auf?

Dabei betont Prof. Rudolf Scheuvs, dass in den letzten Jahren bereits ein enormes Wissen zusammengetragen wurde. Ein Wissen mit dem man nun weiterarbeiten könne, als ein Baustein zur zukünftigen Gestaltung der Region. Die genannten Institutionen können dabei als „kritische Geister“ Kritik üben an wichtigen Fragen, um so notwendiges Wissen zu generieren. Durch den Aufruf zum zweiten Zukunftsforum seien Beiträge eingereicht worden, die auch Aspekte beleuchten, die möglicherweise bislang noch nicht oder zu wenig diskutiert worden seien. Insofern sei das 2. Zukunftsforum wichtig, um Anreize zu bekommen und Themen aufzurufen, die von den Teams weiterdiskutiert werden können. Auch Martin Tönnies, Bereichsleiter Planung beim Regionalverband Ruhr, sieht hierbei die Wissenschaft und die Verbände in der Pflicht, kritische Fragen zu stellen und ihre Perspektiven in den Prozess mithinein zu geben.

Hierbei sei es wichtig, in beiden Richtungen zu arbeiten: Es gelte, nicht nur „critical friends“ an den Tisch zu holen, sondern gemeinsam an Zukunftsperspektiven weiterzuarbeiten. Hierfür dienten unter anderem die beiden Tage des 2. Zukunftsforums, bei denen Denkanstöße zu den Themen Ökonomische Prosperität, Soziale und räumliche Integration, Umwelt- und Lebensqualität als auch Kulturelle Vielfalt erarbeitet und intensiv diskutiert wurden.

## Ideenwettbewerb Zukunft Metropol Ruhr

### Ruhrwissen : Kommentare aus der Wissenschaft

# 1 ÖKONOMISCHE PROSPERITÄT

Dr. Jörg Weingarten, PCG-Project Consult GmbH und Reinhard Röhrig, Geographisches Institut an der Ruhr-Universität Bochum

Am Beispiel des Ruhrgebiets wird deutlich, dass struktureller Wandel nur mit Hilfe der Fähigkeit zur Kooperation verschiedener Akteure vollzogen werden kann. Sowohl regionale Akteure und Initiativen als auch verschiedene Formen kooperativer Politik waren und sind zentrale Ressourcen und Innovationskraft für das Ruhrgebiet, um den strukturellen, gesellschaftlichen und ökonomischen Wandel zu meistern. Gemeinschaftliche Problemlösungen durch den Konsens aller Akteure basieren im Ruhrgebiet auf einer langen Tradition, wie das Beispiel der Montan-Mitbestimmung zeigt.

Diese Erfahrungen haben dazu geführt, dass ein Urvertrauen in den sozialverträglichen Strukturwandel besteht. Das ist das gemeinsame Gut der Region. Mitbestimmung und Mediationsprozesse sind der eigentliche Schlüssel zu einem innovativen und von breiten Bevölkerungsschichten getragenen Strukturwandel in der Region. Man sollte auf der Ebene der Betriebe die Mitbestimmung von hochinnovativen und engagierten Betriebsräten, Personalräten und Gewerkschaften mitdenken und so innovative Netzwerke bilden.

Stefan Peltzer, Industrie- und Handelskammer zu Dortmund

Zur Entwicklung der Region in Richtung einer zukunftsfähigen Metropolregion sind fünf Leitsätze wichtig:

>> Miteinander statt gegeneinander: Zur Erreichung dieses Zieles ist nicht nur die Vision, sondern auch der hierfür einzuschlagende Weg von großer Bedeutung. Das bedeutet, dass in einer von Heterogenität geprägten Region die vorhandenen Planungsstrukturen zur Zielerreichung genutzt werden müssen. Dazu gehört auch, die Ziele gemeinschaftlich zu verfolgen, wobei nicht nur die Innenbetrachtung wichtig ist, sondern auch das Umland in Form regionaler Vernetzung mit einbezogen werden muss. Es gilt hier, eine Insellösung zu vermeiden.

>> Zukunft braucht Raum für Gewerbe und Industrie: Industrie ist nicht nur ein Thema der Vergangenheit, sondern auch der Zukunft. Das Thema der Flächenengpässe für die Industrie muss intensiv angegangen werden, wobei Ideen entwickelt werden müssen, wie vorhandene Flächen genutzt werden können. Dafür sollen bestehende Restriktionen aufgelöst werden, um vorhandene Flächen tatsächlich auch anbieten zu können.

>> Dem Anspruch der Verkehrsinfrastruktur/Mobilität gerecht werden: Der aktuelle Modal Split wird sich in den nächsten 15 Jahren nur wenig verändern. Das ist eine politische und planerische Herausforderung. Insbesondere der Güterverkehr wird bei solchen Planungen häufig wenig beachtet. Um ein Logistikstandort zu bleiben, muss mit der zukünftigen Herausforderung umgegangen werden, dass es mehr Güterverkehr geben wird. Darauf muss die vorhandene Infrastruktur vorbereitet werden bzw. müssen intelligente Konzepte für die Lenkung des Güterverkehrs entwickelt werden.

>> Energieversorgung sichern: Strom muss auch zukünftig ausreichend und bezahlbar sein. Das Ruhrgebiet muss sich dem Thema der Standorte für konventionelle und für regenerative Energien stellen. Hierfür muss die benötigte Infrastruktur sowohl lokal für einzelne Stadtteile, als auch für die gesamte Region entwickelt werden.

>> Handelsentwicklungen fördern: Dem Thema Handel und kleinräumlicher Versorgung muss besondere Bedeutung zukommen. Zentrale Versorgungsbereiche müssen gefördert werden. Möglicherweise müssen Einzelhandelsentwicklungen in Gewerbegebieten unterbunden werden, um diese für ihre eigentliche Nutzung zu sichern.

Dr. Hans Stallmann, Universitätsallianz Metropole Ruhr

Die Chancen der engen Vernetzung innerhalb der Universitäts-Allianz Metropole Ruhr (Duisburg, Essen, Dortmund, Bochum) müssen genutzt werden, um davon auch zukünftig international profitieren zu können. Wissenschaft und Bildung sind wesentliche Faktoren für die zukünftige Entwicklung des Ruhrgebiets.

Es ist unabdingbar, die Wissenschaft in die Planungen und Entwicklungen mit einzubeziehen. Die Hochschulen und die Wissenschaft sollten im Regionalplan nicht vernachlässigt werden, da diese ganz wichtige Faktoren und Impulsgeber bei einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Ruhrgebietes sind.

Dr. Arnold Voss, freier Stadtplaner, Berlin

Es geht um die Flexibilität und Dynamik von Ökonomie, die auch mit einem Kurswechsel umgehen kann. Das ist das Kernproblem dieser Region. Die Dynamik der Ökonomie, die oft als sehr erfolgreich im Prozess des Strukturwandels bezeichnet wurde, ist ein Mythos. Dieser Mythos muss vom Tisch. Das Ruhrgebiet ist die am meisten geförderte und subventionierte Region in Europa. Es wurde eine Art Abwehrdynamik und Abwehroökonomie entwickelt, bei der zu lange am Bestehenden festgehalten wurde.

Die Region benötigt einen Paradigmenwechsel. Von „wir kämpfen dafür, dass es so bleibt

wie es war“ hin zu „wir ändern das, was wir aus eigener Kraft ändern können, so schnell wie möglich und was wir nicht aus eigener Kraft ändern können, lassen wir“. Die Voraussetzung dafür ist allerdings, dass Regionen wie diese, um überhaupt eine Chance zu haben, von den Problemen entlastet werden müssen, die sie beim besten Willen nicht selbst finanzieren können. Die Folgen der überdurchschnittlichen Arbeitslosigkeit sind nämlich der Hauptgrund für die Überforderung der öffentlichen Haushalte im Ruhrgebiet. Ansonsten wären für die Region weniger Subventionen besser gewesen, weil so der Innovationsdruck höher gewesen wäre.

## 2 SOZIALE UND RÄUMLICHE INTEGRATION

**Mechtild Stiewe, Frauennetzwerk Ruhrgebiet, ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH**

Das Wohnen und das Wohnumfeld sind die zentralen Themen für die Idee der „I(i)ebenswerten Stadtquartiere für Alle“. Die Wohnung und das Wohnumfeld sind ein Stück Heimat und ein Sozialraum, der Kontaktmöglichkeiten zu anderen Menschen bietet. Gleichzeitig ist die Wohnung auch Rückzugsraum. Ihre Lage entscheidet über die Wege zum Arbeitsplatz, zur Sozial- und zur Versorgungsinfrastruktur. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ändern sich je nach Lebensalter und -situation die Bedürfnisse und die Anforderungen an das räumliche Umfeld und das Mobilitätsverhalten. Die Wohnportraits von Frauen zwischen Mitte 40 und Anfang 60 spiegeln ein Stück des Lebens in der Region wider und beschreiben Wünsche und Visionen für das Jahr 2030. Bei allen Unterschiedlichkeiten gibt es aber auch viele Gemeinsamkeiten:

>> Die Wohnungen und auch das Wohnumfeld müssen alterstauglich und bezahlbar sein.  
>> Kurze Wege zur Nahversorgung und Angebote der sozialen Infrastruktur sind elementar. Eine gute Rad- und Fußweginfrastruktur ist genauso wichtig wie eine gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel.

>> Wohnungsnahe Grün- und Erholungsbereiche sowie Räume für gemeinsame Aktivitäten und bürgerschaftliches Engagement im Quartier sind sehr wichtig. Eine attraktive und vielfältige Metropole Ruhr ist gerade vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung von Bedeutung. Auch wenn im Jahr 2030 mehr als ein Drittel der Bevölkerung älter als 60 sein wird, muss ein Augenmerk auch auf die Kinder und Jugendlichen gelenkt werden. Für vitale und lebenswerte Stadtquartiere braucht es Funktionsvielfalt und die Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten und Freiraumangeboten. Nicht zuletzt wird die Vision davon beflügelt, dass sich viele – ob alt, ob jung, ob „bunt“, Mann oder Frau – an der Gestaltung der Metropole Ruhr und ihrer I(i)ebenswerten Quartiere aktiv beteiligen.

**Sebastian Müller, Akoplan, Institut für soziale und ökologische Planung e.V., Dortmund**  
Die Stadt ist ein physisch konzentrierter Raum gesellschaftlicher Gelegenheiten aller Art. Sie bietet Chancen und Angebote quer durch den gesellschaftlichen Alltag. Jüngere Stadtmenschen bis ins Alter der „Jungsenioren“ in der Stadtregion Ruhrgebiet leben heute wohl wie überall nicht mehr nur im Quartier oder der Nachbarschaft, sondern sie orientieren sich ganz entscheidend an den Gelegenheiten und Angeboten in der Region und weit darüber hinaus an den durch das Internet eröffneten Räumen.



Raum und Räume zu überwinden, scheint nicht mehr das Hauptproblem für die Erreichbarkeit von Gelegenheiten zu sein, sondern genügend Zeitsouveränität und Geld dafür zu haben, das setzt Schranken der Erreichbarkeit. Das bietet Chancen, produziert aber auch Risiken für die Stadtregion Ruhrgebiet.

Aus diesem Grunde muss das Nutzerverhalten des regionalen Raumes in Zeitstrukturen gemessen und kombiniert mit sozial-ökonomischen Lagen analysiert und planerisch erfasst werden. Dies gilt insbesondere für Personengruppen mit engem Zeitregime für den Alltag, z.B. für Schichtarbeitende und allein erziehende Berufstätige. Sie können als Prüfgruppen für die Qualität einer zukünftigen Quartiersentwicklung gesehen werden. So sind saisonale Migranten oder Schichtarbeiter\_innen anderen Zeitstrukturen ausgesetzt als der Mittelstand oder Selbstständige und Manager. Für allein erziehende Frauen ohne namhafte ökonomische Ressourcen sind die Zeitstrukturen andere als für berufstätige Männer, denen qua Einkommen von Familienfrauen, Hausangestellten und Kindermädchen der größte Teil der Alltagsarbeit für den Haushalt und die Entwicklung und die Erziehung von Kindern abgenommen wird. Sie können sich zusätzliche Zeitsouveränität kaufen.

Die erheblichen Armutprobleme im Ruhrgebiet müssten ein ganz wesentlicher Bestandteil einer Debatte über gesellschaftliche Zeitstrukturen in der Region Ruhrgebiet angesehen werden. Ärmere Menschen haben erstens tendenziell einen höheren Zeitaufwand, um sich im Raum fortzubewegen, aus Kostengründen, die für sie das schnellere Mobilitätsmittel unbezahlbar macht. Für ärmere Menschen überhaupt unbezahlbare Mobilitätsmittel können zweitens bis zur Vernichtung moderner Zeitsouveränität und zur Unerreichbarkeit von städtischen, regional und überregional existierenden Gelegenheiten und Angeboten führen. Ein Strukturmerkmal der aktuellen ruhrgebietspezifischen Raumstruktur, das Brachfallen der Industriestadt der 1910er Jahre bis zum Fordismus der 1960er und 1970er Jahre bedroht die moderne Zeitsouveränität noch einmal verschärft. Weggefallene Industrieunternehmen, vom Leerstand angefressene Siedlungsbereiche, Nahversorgungs- und Dienstleistungsbetriebe, nicht mehr vernünftig auslastbare Kulturräume, Kirchen und Bildungseinrichtungen hinterlassen große untergenutzte oder ungenutzte und vermehrt unzugängliche Areale. Sie herrschen den Bleibenden eine Zeitstruktur der langen Wege und der Unterversorgung mit städtischen Gelegenheiten auf, die solche Räume zu problematischen Quartieren entwickeln können.

**Ruth Brand, Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen**  
Es geht beim Thema der sozialen und räumlichen Integration nicht nur um Zuwanderung von außen, sondern um die Aufrechterhaltung der Integration im Zuge der Alterung zunehmend größerer Anteile der Bevölkerung - kurz: um demografischen Wandel und die Verwirklichung von Partizipation.

Betrachtet man Umfragen zum Thema wie die Menschen im Alter leben wollen, geht daraus der starke Wunsch nach Aufrechterhaltung der gewohnten sozialräumlichen Integration hervor sowie die Furcht vor Segregation hinein in ein Altenghetto der Altersheime. Auf die kommunale Ebene werden erhebliche neue Anforderungen zukommen, wobei nicht die geringste die Ausweitung der Barrierefreiheit im privaten als auch öffentlichen Raum sein werden. Der voraussichtliche Anstieg von Armut im Alter durch unzureichende Renten dürfte auch die wohnräumliche Entmischung fördern.

Vermeehrt technikunterstütztes Wohnen können im Alter Unabhängigkeit und soziale Integration fördern. Auch das Problem der Zugänglichkeit von Dienstleistungen im ländlichen Raum könnte dadurch wenigstens gemildert werden.

## 3 UMWELT- UND LEBENSQUALITÄT

Prof. Dr. Bernd Sures, Universität Duisburg-Essen, Aquatische Ökologie

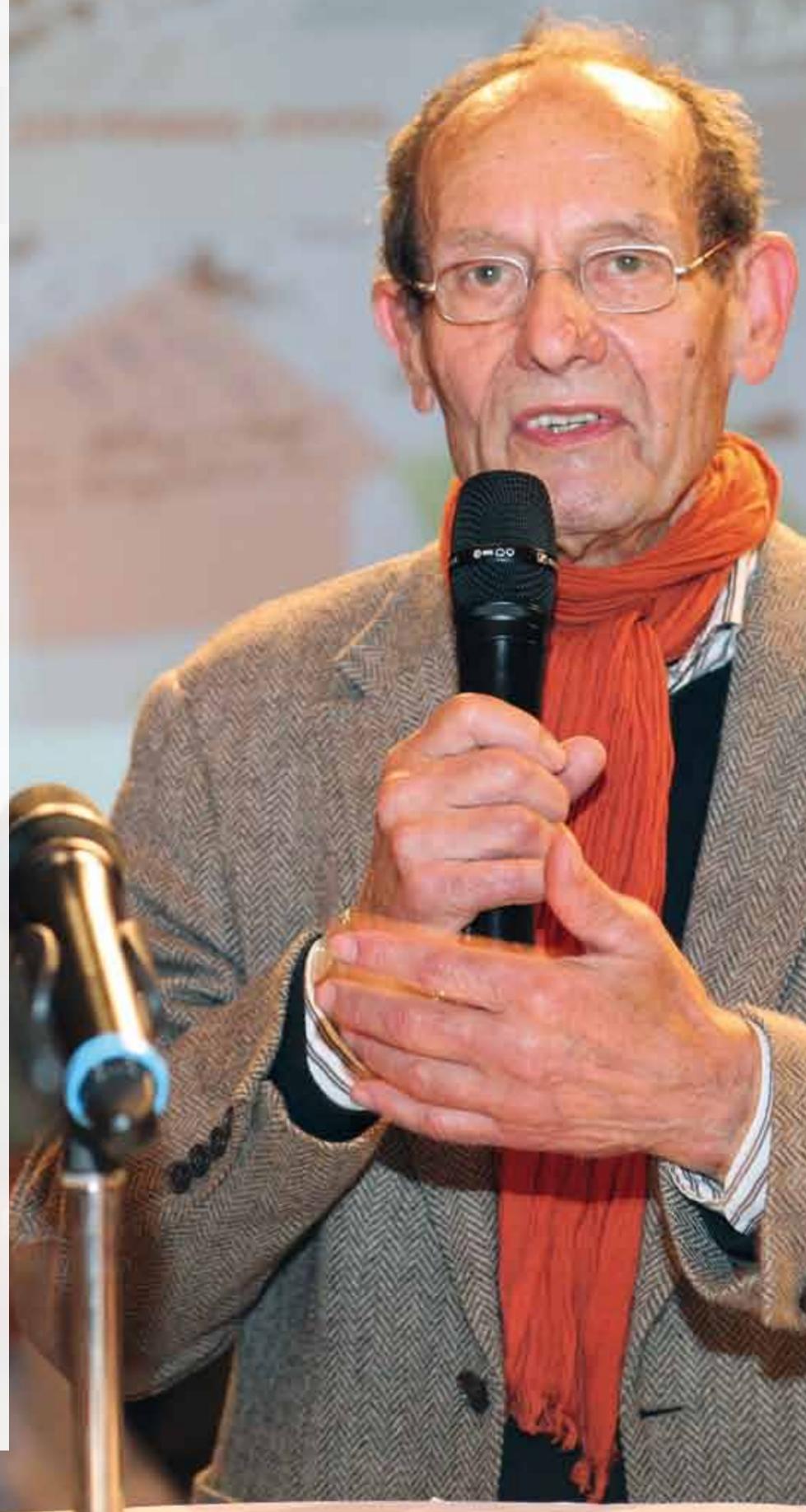
Der Emscher Landschaftspark (ELP) ist eines der wichtigsten Instrumente des Strukturwandels in der Metropole Ruhr. Er ist als verbindende Klammer von innovativen Projekten und als zentrale grüne Infrastruktur bedeutsam. Intelligente Verknüpfungen zwischen unterschiedlichen Formen der Landnutzung stellen hierbei eine der wesentlichen zukünftigen Herausforderungen für die nachhaltige Nutzung des ELP dar. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Region ist es notwendig, die vorhandene industrielle Kulturlandschaft im Sinne einer nachhaltigen urbanen Kulturlandschaft weiter zu qualifizieren. Dabei dient der ELP als Scharnier für wachsende Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und Unternehmen und bietet eine Grundlage zur Schaffung eines ökonomischen, ökologischen und sozialen Mehrwerts für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen. Er verbindet das komplette Ruhrgebiet von Ost nach West und vernetzt die Natur mit der Industriekultur.

Um aktuelle Entwicklungen nachvollziehen zu können, sollte man auch auf die Vergangenheit schauen. Natur sollte nicht nur bewahrt, sondern auch sinnvoll genutzt werden. Als „produktiver Park“ kann er ein wichtiger Motor für den Strukturwandel, den demografischen Wandel und den Klimawandel sein.

Das Thema Klimawandel muss auch zu Überlegungen führen, wie Grün- und Wasserflächen in urbane Räume integriert werden können. Diese Ansätze sollten sinnvollerweise in ein Gesamtkonzept eingebettet werden. Zum einen kann ein solches Gesamtkonzept Emscher Landschaftspark als wesentlicher Motor, als Möglichkeit zur Anpassung an den Klimawandel, sowie als Beitrag zum Erhalt von Natur und Biodiversität betrachtet werden. Zum anderen kann es auch ein Denkanstoß sein für eine Region, in der man tatsächlich produktiv mit Grünflächen umgehen und Landwirtschaft effektiv einbinden kann.

Marlies Schmitz, Rheinischer Landfrauenverband e.V.

Man muss den Wandel lieben lernen, aber gleichzeitig muss man auch Altes bewahren. Will man im Ruhrgebiet in die Zukunft schauen, muss auch die Vergangenheit betrachtet werden, denn manchmal ist das, was sich über Jahrhunderte bewährt hat, auch die Zukunft. Das kostbare Gut des Ackers muss für uns und für die nächsten Generationen erhalten werden, um unserem Auftrag nachkommen zu können, gesunde Nahrungsmittel für die Familie und für viele weitere Bürger zu produzieren. Die Natur und Grünflächen waren und sind der Ausgleich für die Menschen der Städte. Sie brauchen diese Räume, um Luft holen und sich wohl fühlen zu können. Diese Räume tragen erheblich zur Lebensqualität bei.



Mit der Produktion, die wir hier vor Ort haben, kann ein Beitrag zur regionalen Versorgung garantiert werden. Frische Lebensmittel sind saisonale Waren und nicht jederzeit verfügbar. Dies können die Hofläden und Marktbesucher anschaulich zeigen. Diese Waren benötigen keine langen Wege, die Transportwege sind kurz und preiswert.

Eine ökologisch bewirtschaftete Fläche bietet Freiräume für Tiere, Vögel und Insekten. Sie ist zugleich Luftkühler und bietet Freiluftschnitten, die dafür sorgen, dass das Klima in den Ruhrgrößtädten ausgeglichen bleibt. Die Landwirtschaft erbringt damit für die Lebensqualität und für die Umwelt eine Leistung, welche die Gesellschaft geldlich überhaupt nicht aufbringen könnte.

Prof. Dr. Sabine Baumgart, TU Dortmund, Fakultät Raumplanung.

Mit dem Wettbewerb sind wichtige Impulse zu setzen: vor allem dynamische Orte für den Wandel zu erkennen und Ideen für Wohn- und Arbeitsräume im Lebensraum Ruhr zu erarbeiten, die an den unterschiedlichen Lebensstilen und Aktionsräumen der Menschen heute anknüpfen, aber auch deren Anforderungen in der Zukunft mit Blick auf demographische Veränderungen aufnehmen. Gut erreichbare Freiräume sind dafür ein wichtige Zielsetzung. Der Emscher Landschaftspark ist ein gutes Beispiel für einen Ort des Wandels und der Kontinuität. Das Element „Zeit“ wird in der Planung immer wichtiger. Aber es gilt auch, die Orte der Kontinuität mit ihren Qualitäten und Defiziten wahrzunehmen und keine Mythenbildung über Vielfalt und Unterschiedlichkeit zu betreiben, aber deren Werte erkennen.

In allen Beiträgen werden Fragen der Mobilität aufgegriffen. Dazu gehören insbesondere die Vernetzung und die Verbesserung der Alltagsmobilität in einer alternden Gesellschaft, die Bewegung und Gesundheit in der Stadtregion fördert. Das Thema Bewegung und Gesundheit könnte die Stadtregion zu etwas Besonderem machen, das es - vor dem Hintergrund der Alltagsmobilität (z.B. mit E-Bikes) - zu fördern gilt. Aber dazu gehört auch die Fußgängerfreundlichkeit.

In der Region gibt es Quartiere, die durch Lärm- und Luftemissionen zum Teil mehrfach belastet sind. Wenn wir die urbane Morphologie der polyzentrischen Stadtregion in ihrem Kern und in ihren Randbereichen aufnehmen und funktional sowie gestalterisch weiter entwickeln, geht es nicht nur um spezifische städtebauliche Gestaltqualitäten, sondern auch um die Lebens- und Umweltbedingungen mit der Zielsetzung Umweltgerechtigkeit herzustellen. D.h. wenn beispielsweise ein neuer Logistikstandort gefordert wird, müssen die Folgen für angrenzende Quartiere genau geprüft werden.

Integration der unterschiedlichen Maßstabsebenen von Makro über Meso bis Mikro: Da der Mensch im Lokalen lebt, liegt es nahe, zunächst eine sehr kleinteilige Perspektive einzunehmen. Aber gleichzeitig sollte der Blick auch auf das Ganze gelenkt werden, um die teilträumlichen Stärken mit Blick auf das Ganze in das Bewusstsein zu rücken. Die Herausforderung liegt darin, gleichzeitig von unten nach oben, als auch mit einer überörtlichen Perspektive auf die Kernstadt und die Ränder zu schauen. Dabei müssen auch die kleineren Städte der Metropole Ruhr sowie die Durchlässigkeit zwischen den bebauten und den nicht bebauten Quartieren und Freiräumen beachtet werden.

Die Ergebnisse sollen heute zur Auseinandersetzung motivieren, und zwar nicht nur die Fachwelt, sondern auch die Kommunalpolitik und die Öffentlichkeit, vor allem junge Erwachsene. Denn sie, die 2030 die Entscheidungsträger sind, sollen eingeladen werden, die Potenziale der Region gemeinsam zu diskutieren, gerade wenn es um neue, innovative Ideen für die Stadt, ihre öffentlichen Räume sowie für die Landschaftsräume mit

ihren Potenzialen geht. Erneuerbare Energien beispielsweise werden von ihnen dann als selbstverständlicher Teil der Lebenswelt wahrgenommen werden. Mit den Wettbewerbsergebnissen wird man Unschärfen aushalten müssen und Optionen erkennen, aber auch Leitplanken definieren.

## 4 KULTURELLE VIELFALT

Jürgen Fischer-Pass, RVR Regionale Kulturkoordination

Kultur hat in dieser Region eine eigene Ausprägung, die sich auch auf den planerischen Alltag bezieht. Das haben schon die Internationale Bauausstellung Emscherpark und die Kulturhauptstadt 2010 gezeigt. Eine wichtige Erkenntnis der Kulturhauptstadt 2010 war es, dass man für die Zukunft der Kultur in dieser Region eine intelligente Arbeitsteilung zwischen den Kommunen, den für die kulturelle Grundversorgung Verantwortlichen und der regionalen Ebene braucht. Diese und andere Erkenntnisse der Kulturhauptstadt müssen weiter in die Zukunft getragen werden.

Die Emscher Kunstaussstellung ist ein gutes Beispiel für die konkrete Umgestaltung und Neuplanung von Landschaft. Dort arbeiten Künstler, Wasserbauingenieure und Planer zusammen an einer Landschaft von morgen. Das ist eine ganz große Chance, denn Planer müssen erkennen, dass Kunst und Kultur in dieser Region starke Partner für die Planung sein können.

Es müssen Geschichten erzählt werden, damit man nicht nur die Fachöffentlichkeit, sondern auch ein breiteres Publikum und junge Menschen für eine städtische Umgestaltung und damit verbundene Entwicklungen begeistern kann.

Die finanzielle Förderung durch die Kommunen und das Bundesland sind für eine neue regionale Kulturebene unter strategischen Gesichtspunkten wichtig, um auch im Jahre 2030 die kulturelle Vielfalt der Region noch erlebbar machen zu können. Die kulturelle Vielfalt ist ein Stück Lebensqualität in dieser Region und das muss sie auch in Zukunft bleiben.

Weitere Informationen unter: [www.ideenwettbewerb.metropoleruhr.de](http://www.ideenwettbewerb.metropoleruhr.de)



# Ideenwettbewerb Zukunft Metropol Ruhr

## Die Teams präsentieren

NETZWERTSTADT

**A**

RUHR-EVOLUTION  
ODER ELEGANTES SCHRUMPFEN

**B**

MOSAIK RUHR -  
WEGE ZU EINER NEUEN RUHRBANITÄT

**C**

WIR & wir

**D**

NEU\_LAND RUHR\_STADT - DAS RUHRGEBIET ALS  
LABOR FÜR EINE NEUE STADTGESELLSCHAFT

**E**



# A

bgmr Landschaftsarchitekten, Becker Giseke Mohren Richard, Berlin  
 Uberbau, Berlin  
 InD – InitialDesign, Berlin/Paris

Weitere Teammitglieder:  
 Dr. Weert Canzler, Wissenschaftszentrum für Sozialforschung Berlin, Berlin  
 Prof. Brigitte Scholz, Alunus Hochschule, Alter bei Bonn  
 Dr. Fritz Reusswig, PIK – Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung, Berlin  
 LNC LogisticNetworkConsultants GmbH, Berlin

## NETZWERTSTADT

Unser Team vertieft und spitzt die identifizierten Zukunftsthemen für die Metropole Ruhr weiter zu. Dabei verfolgen wir kontinuierlich die bereits entwickelte Philosophie der ‚Netzwertstadt‘ und die gewählten drei strategischen Themenfelder. Mit den Diskussionen im Plenum, an den Tischen und in den Pausen schärfen unseren Ansatz. Wir verstetigen unsere Themen.

Das Thema der Netzwertstadt ist die Klammer und Ziel unserer Herangehensweise zugleich. Dabei ist Netzwertstadt nicht vorkonfiguriert. In der Netzwertstadt fügen sich die Dinge nach den individuellen Bedürfnissen und Wertvorstellungen der **Akteure** zusammen. Die Netzwertstadt ist deshalb vielfältig und lebendig. Die Netzwertstadt erzeugt ökologischen, ökonomischen und sozialen **Mehrwert** aus Koordination, Kooperation und Orchestrierung.

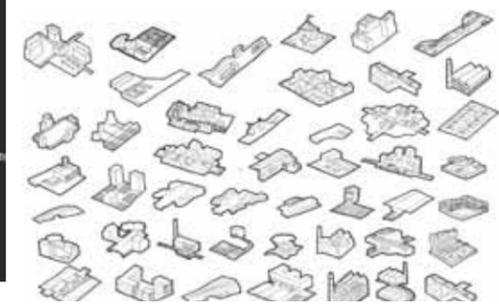
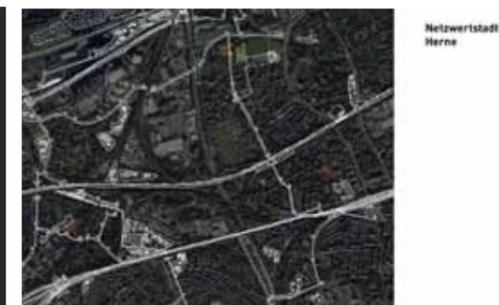
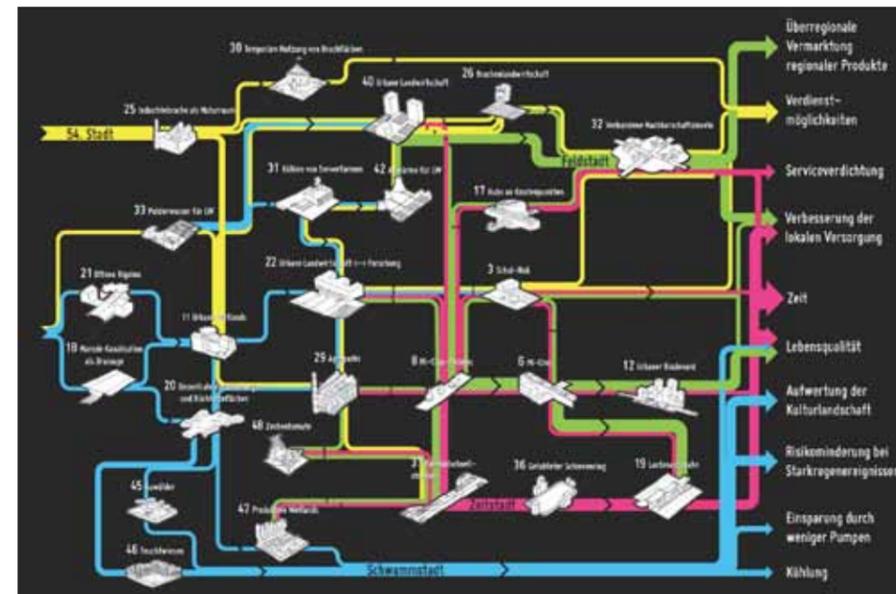
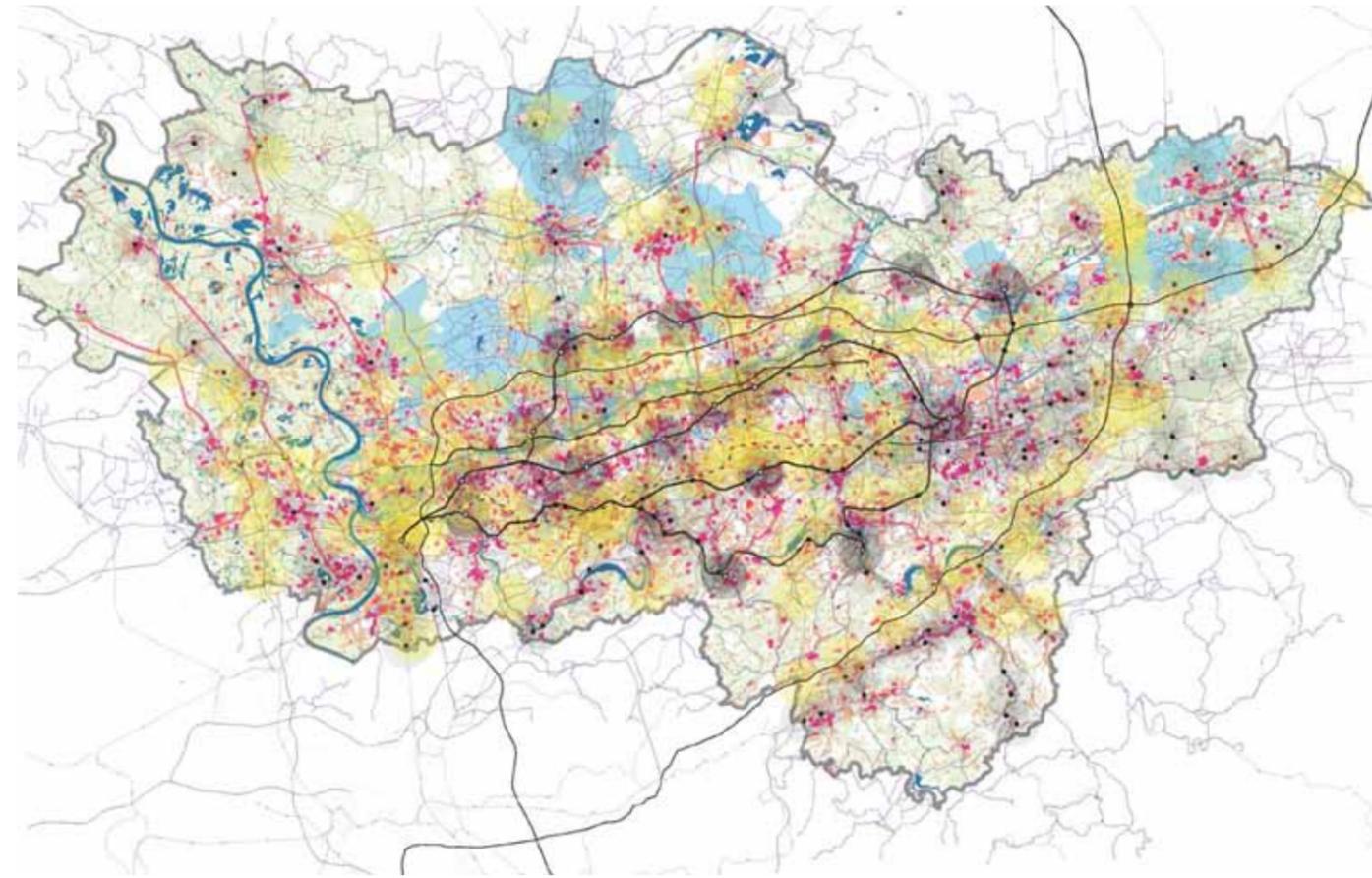
Mit der Figur ‚Boris‘ machen wir deutlich, dass wir einen **Bottom-up** Ansatz verfolgen.

Die Netzwertstadt wird mit drei strategischen Handlungsfeldern geerdet: **Zeitstadt. Feldstadt. Schwammstadt.** Wir wurden ermuntert, diese radikal und konkret zu machen. Das werden wir tun.

Wir haben erfahren, dass Begriffe wie Schwammstadt und Feldstadt sperrig sind. Wer will schon Felder in einer Metropole, wer möchte mit einem Schwamm verglichen werden. Eine Zukunftsstrategie muss etwas anecken und auch wach rütteln. Wenn wir jetzt schon smart sind und es in der Region allen Recht machen, dann verlieren Projekte an Würze. Wir werden das Neue und das Zukunftsweisende aber besser erklären.

Zukunft wird mit **Maschinen** produziert. Wir entwickeln ein Set an vielen Maschinen, die von den Menschen in der Metropole Ruhr aktiviert werden können. Einsatz und Vernetzung sind flexibel, die neuen Maschinen erzeugen in der Vernetzung Wertschöpfung, eben die Netzwertstadt.

Organisatorisch kann die 54. Stadt helfen, sie schafft **Möglichkeitsräume**, stellt Kommunikation her und organisiert die Prozesse. Wir werden die Strategie der 54. Stadt weiter konkretisieren.



# B

Maxwan architects + urbanists,  
Rotterdam

Landscape Architects, Rotterdam  
Goudappel Coffeng, Deventer

Weitere Teammitglieder:  
Prof. em. Dr. E.h. Thomas Sieverts, München  
Paul Gerretsen, Rotterdam

## RUHR-EVOLUTION ODER ELEGANTES SCHRUMPFEN

### Internationale Orientierung

Angesichts der schnellen Globalisierung der Wirtschaft ist die Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Ruhrgebiets von großer Bedeutung. Auf dem Maßstab von Nord-West Europa sollte die Metropole Ruhr sich ihrer geostrategischen Möglichkeiten bewusst werden.

Die Metropole Ruhr sollte folgende Aspekte als günstige Gelegenheit für zukünftige wirtschaftliche Entwicklungen erkennen:

Die Anbindung an die Niederländisch-/Flämischen Hafengebiete // Das Aufkommen einer 32 Mio. Einwohner Mega-Metropole // Das sich verändernde Hinterland in Osteuropa. Die Bedeutung internationaler Infrastrukturen übersteigt die Interessen von rein regionaler Art.

### Metropolitane Verhaltensweise

Der Wunsch eine Metropole zu werden erfordert die Verhaltensweise einer Metropole. Dazu sollte die Metropole Ruhr:

international wettbewerbsfähig werden // innovative urbane Milieus schaffen für eine dynamische, attraktive, innovationsgetriebene, metropolitane Wirtschaft // ein integriertes Mobilitätsnetzwerk realisieren // exzellentem Unterricht anbieten // erschwingliche Wohnungen bieten und den Zugang zu Zentren für soziale, kulturelle, wirtschaftliche und weiterbildende Aktivitäten // Landschaftsentwicklung sollte einerseits den strukturellen wirtschaftlichen Wandel unterstützen, andererseits den Hintergrund für Lebensqualität bieten

### Worüber der Regionalplan sich aussprechen muss

Der Regionalplan sollte ein Plan mit deutlichen Prinzipien und mit Flexibilität sein. Das funktioniert besser als ein Plan mit vielen festgelegten Zielsetzungen, aber der ständigen Notwendigkeit zum Kompromiss. Der Regionalplan ist ein strategischer Plan, der als Leitfaden dient. Er befasst sich nicht oder nur wenig mit Details.

### Metropolitane Mobilität

Gute Versanbindungen sind grundlegend für eine wettbewerbsfähige metropolitane Entwicklung. Räumlich gesehen ist es für die Metropole Ruhr am besten ihre gesamte Infrastruktur auf ein metropolitanes Qualitätsniveau aufzuwerten. Für diese Transformation sollten vor allem die bestehenden Infrastrukturen anders genutzt werden. Im heutigen Zustand sind diese vielleicht gut organisiert, aber ihre Kapazität ist viel zu gering. Eine höhere Effizienz des ÖPNV durch eine Ruhrmetro und eine stärkere Hierarchie im Straßensystem werden zum Motor für Veränderungen im Stadtgefüge.

### Hiermit zusammenhängende Stadtentwicklung

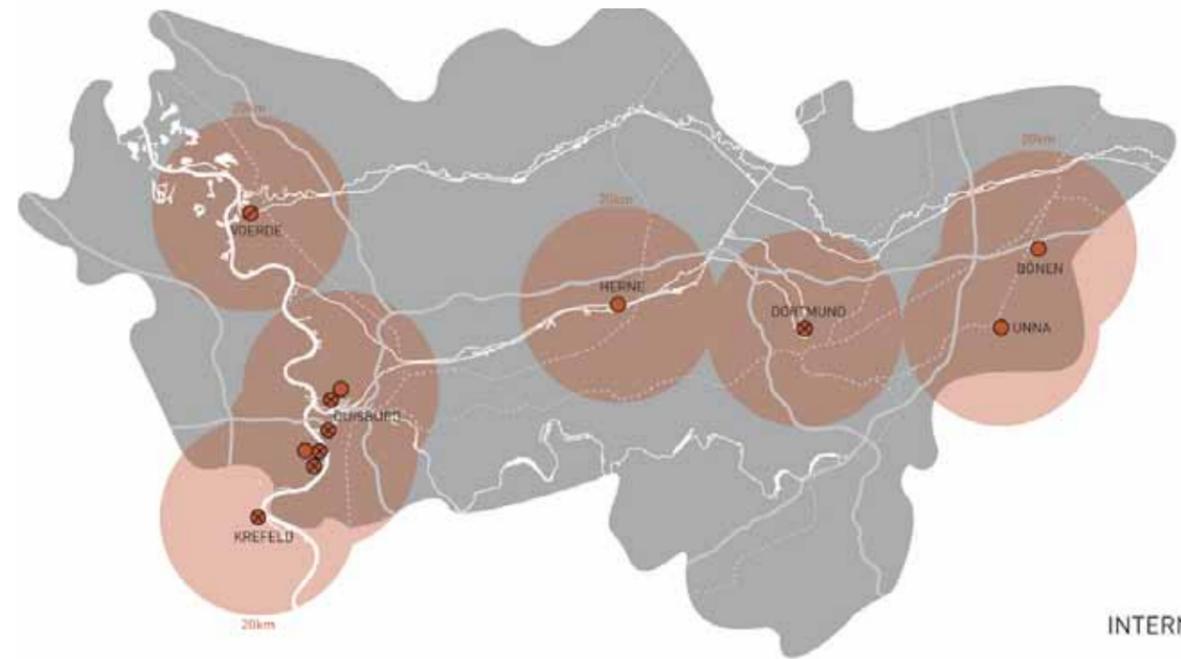
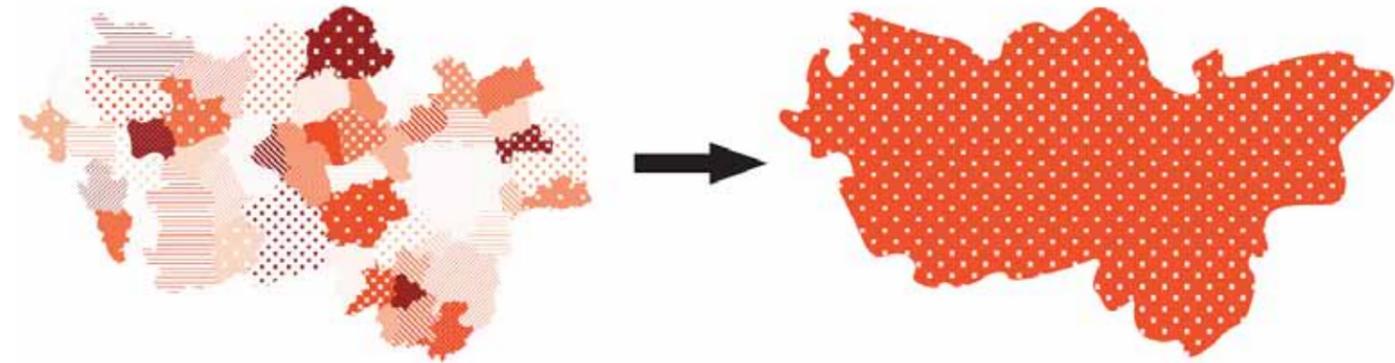
Die städtischen Gebiete und die Landschaft der Metropole Ruhr sollten sich so entwickeln, dass sie Bewohner anzieht und hält, und die wirtschaftlichen Entwicklungen unterstützt. Um Einwohner anzuziehen und zu halten muss die richtige Mischung geboten werden aus hochwertigem aber erschwinglichem Wohnungsbau, einem reichen und attraktiven Angebot städtischer Annehmlichkeiten und Dienstleistungen, exzellentem Unterricht und innovative urbane Milieus für eine dynamische, attraktive, innovationsgetriebene, metropolitane Wirtschaft.

### Zugehörige Regierungsstruktur

Um global wettbewerbsfähig zu sein, kann sich die Metropole Ruhr keine langwierigen regionalen Planungsprozesse erlauben; ebenso wenig ein immerwährendes Schließen von Kompromissen. Der Richtungswechsels der Metropole Ruhr zur globalen Wettbewerbsfähigkeit kann nur erfolgreich werden, wenn eine metropolitane Regierungsführung angestrebt wird.

### Endprodukt

Zur Veranschaulichung der Strategien werden wir uns auf den Korridor Dortmund-Bochum konzentrieren. Wir werden den Zusammenhang der Strategien für ÖPNV, Straßennetz, Logistik, Fahrradwege und Landschaft im metropolitane Stadtgefüge in einer globalen Ausarbeitung demonstrieren. Im Teilgebiet werden wir die städtebaulichen und die landschaftlichen Aufgaben rund um die unterschiedlichen Typen des ÖPNV und der Straßeninfrastruktur benennen. Der Aspekt Regierungsführung wird Bestandteil der abschließenden Präsentation sein. Wir werden deren Bedeutung erörtern und mit Beispielen aus anderen Europäischer Metropolen aufzeigen, wie Organisationen für ÖPNV neben ihren primären Aufgaben auch Agenden für Wirtschaft, Kultur und Erholung entwickeln.





rha reicher haase assoziierte GmbH, Aachen  
West 8 urban design & landscape architecture bv.,  
Rotterdam  
MIC | Mobility in Chain srl, Mailand

Weitere Teammitglieder:  
Kengo Kuma Associates, Tokio  
ARCHI-MEDIA architects & associates / Masami Kobayashi, Tokio  
ISR Institut für Stadt- und Regionalmanagement, München  
Transsolar Energietechnik GmbH, Stuttgart  
STADTart, Dortmund  
anOtherArchitect / Future Cities Lab, Berlin  
Legenda – Gesellschaft für explorative Landeskunde e.V., Duisburg  
Strategic Partners Group GmbH, Berlin  
Jorge Pena Diaz / Center for Urban Studies Havana, Havanna  
Hisako Koura / Osaka University

## MOSAIK RUHR – WEGE ZU EINER NEUEN RUHRBANITÄT

Die bisherigen Ergebnisse des interdisziplinären Teams beschreiben eine **polyzentrale Region** mit besonderem Fokus auf die **Quartiere** – räumliche Einheiten, die über politische und administrative Grenzen hinweg in einer engen, teilweise lange gewachsenen Beziehung zueinander stehen. Die Betrachtung der Quartiere als eine zentrale Handlungsebene offenbart das Nebeneinander von unterschiedlichen Begabungen und Problemen. Die Aggregatzustände Schrumpfen, Warten und Wachsen erfordern eine dementsprechend differenzierte Vorgehensweise. Auf regionaler Ebene werden erste Einblicke in die Themen Mobilität, Landschaft / Raum und Ökonomie geliefert. Einzelne Themenkomplexe, wie beispielsweise die urbane Landwirtschaft nehmen Einfluss auf unterschiedlichen Ebenen in der Region – in diesem Fall von regionaler Bio-Ökonomie bis hin zu Nachbarschaftsgärten.

Das Raumverständnis einer polyzentralen, polyperipheren, fragmentierten, sozial und ethnisch heterogenen Region wird als Ausgangspunkt genommen um eine spezifische **Ruhrbanität** zu beschreiben. Dieses Mosaik ist sowohl der Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung der Arbeit, als auch Potenzial für die Region – in einer polyzentralen Struktur wird die beispiellose Voraussetzung für nachhaltige Entwicklung gesehen. In ihr besteht eine Kultur des Vertrauens aus gemeinsamer Erfahrung. Wissen wird als Basis für Systeminnovationen gesehen und Vielfalt als wichtigste Ressource eingestuft.

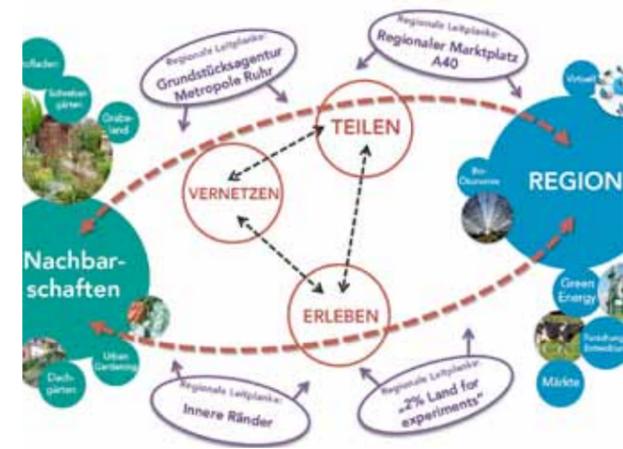
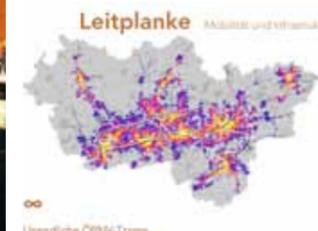
Die Ziele sind weiterhin die Stärkung von Lebensqualität und wirtschaftlicher Entwicklung. Geleitet von der Feststellung, dass die Anzahl und Qualität von Aktionen, Initiativen, Akteuren, Schauplätzen bis hin zu offiziellen Planwerken hoch einzustufen ist, wird besonders verdeutlicht, dass die disperse Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes vor allem Dichte vermissen lässt. Diese soll durch **zeitliches Verdichten** und Intensivieren auf unterschiedlichen Ebenen aktiviert werden. Mögliche Strategien des Aktivierens werden unter den Überpunkten „**Vernetzen, Teilen, Erleben**“ zusammengefasst. Parallel läuft ein Prozess des zeitlichen Verdichtens bzw. Intensivierens, indem eine permanente Streuung von zeitliche verdichteten Aktivitäten beschrieben wird. In Hinblick auf spätere Empfehlungen werden die Handlungsfelder für die unterschiedlichen Strategien weiterhin auf unterschiedlichen und/oder mehreren Handlungsebenen projiziert und in die Bereiche Mobilität, Landschaft/Raum und Ökonomie gegliedert.

**Regionale Leitplanken** geben eine übergeordnete Entwicklung für den quartiersbezogenen Ansatz, der unkoordiniert nur wenig Strahlkraft entwickeln kann, vor. Auch im Sinne der Außerdarstellung und Profilierung der Metropole im nationalen und internationalen Kontext wird auf **leuchtende Räume** statt auf Leuchttürme gesetzt. Die Leitplanke Mobilität umfasst Maßnahmen, die Auswirkungen auf unterschiedliche Handlungsebenen in der Region haben und die unter dem Aspekt der zeitlichen Verdichtung betrachtet werden – eine **unendliche ÖPNV Trasse** bindet peripherere Regionen an und stärkt die Vernetzung in der Region. Der Gedanke von Mobilitätshubs und intelligenten Netzen für unterschiedliche Verkehrsträger für insbesondere die dünner besiedelten Gebiete wird weiter aufgegriffen. Eine Systemoptimierung auf der Hauptstrecke durch das Ruhrgebiet, von Hamm nach Duisburg erzeugt weitere Kapazitäten. Unter dem Aspekt der zeitlichen Verdichtung von Aktivitäten, wird auch das Thema der **shared infrastructure** am Beispiel einer temporären Umnutzung der A40 aufgezeigt. Im Bereich der Landschaft wird ein vorhandenes Projekt mit enormer Strahlkraft aufgegriffen – die **Erweiterung der regionalen Grünzüge** aus dem Emscher Landschaftspark hinaus in Richtung Norden und Süden soll Grünräume vernetzen und lokale Teilstrategien vereinen. Die Umbenennung der Grünzüge kann ebenfalls als Teil der regionalen Leitplanken gesehen werden. Über das Thema vernetzen hinaus wird auch auf den Aspekt des Teilens und die aktive Partizipation von Bürgern bei der Gestaltung von inneren Rändern eingegangen. Der Bereich der Ökonomie wird im wesentlichen über **neue Raumkategorien** für zukünftige Wohn-, Arbeits-, und Produktionsformen untersucht. Neue Raumkategorien als regionale Leitplanke und in der Regionalplanung verankert bieten vielschichte Anknüpfungspunkte für aktuelle Entwicklungen, wie etwa die Neo-Industrialisierung oder shared economy.

Die Instrumente, Maßnahmen und „Regionalen Spielregeln“ formulieren alle einen Anspruch auf differenzierte Analysen und Vorgehensweisen, vor allem bezüglich der Aggregatzustände Schrumpfen, Warten und Wachsen – erste Ideen für einen stärkeren Managementansatz werden wie folgt umrissen: *Integration der Randzonen und weniger scharfe Grenzziehung; 2% für Experimente bei Flächenentwicklungen; Grundstücks- und Immobilienagentur Metropole Ruhr; Digitale Verankerung der Verdichtung und Intensivierung.* Als ein Schlüsselprojekt mit (über)regionaler Strahlkraft und zur Erprobung unterschiedlicher Instrumente wird die **Entwicklung der Opel Areale**, insbesondere Opel I in Bochum gesehen.



Grünzüge weiter denken  
Grünräume vernetzen





Urban Catalyst <sup>studio</sup>, Berlin  
 berchtoldkrass space&options, Karlsruhe  
 R+T Topp, Huber-Erlar, Hagedorn,  
 Darmstadt

Weitere Teammitglieder:  
 Integral Ruedi Baur Zürich GmbH, Zürich

## WIR & wir

Bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts ermöglichte der Kohleabbau als gemeinsamer Motor und Identitätsgeber der Region der Metropole Ruhr ein expansives industrielles, ökonomisches und gesellschaftliches Wachstum. Der Rückgang der Montan- und Schwerindustrie in der Region hat einen jahrzehntelangen Veränderungsprozess erzeugt, bei dem bis heute nach einer übergeordneten, gemeinsamen Idee als neues Identifikationsmerkmal für die Region gesucht wird. Der in hohem Maße staatlich subventionierte Strukturwandel seit den 60er Jahren konnte den Verlust dieses gemeinsamen Nenners nicht kompensieren. Trotz dieser Förderung befinden sich viele Kommunen der Metropole Ruhr heute in einer Situation, in der leere öffentliche Kassen den Gestaltungsspielraum für eine Entwicklung einschränken oder sogar unmöglich machen. Aus unserer Sicht hat das Prinzip des „grossen Tankers“ ausgedient. Es ist vielmehr an der Zeit alternative Vorstellungen über die zukünftige Art und Ausprägung der Metropole Ruhr zu entwickeln.

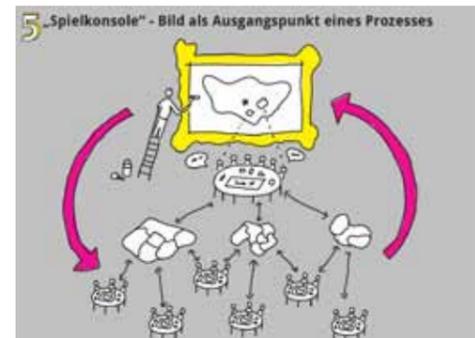
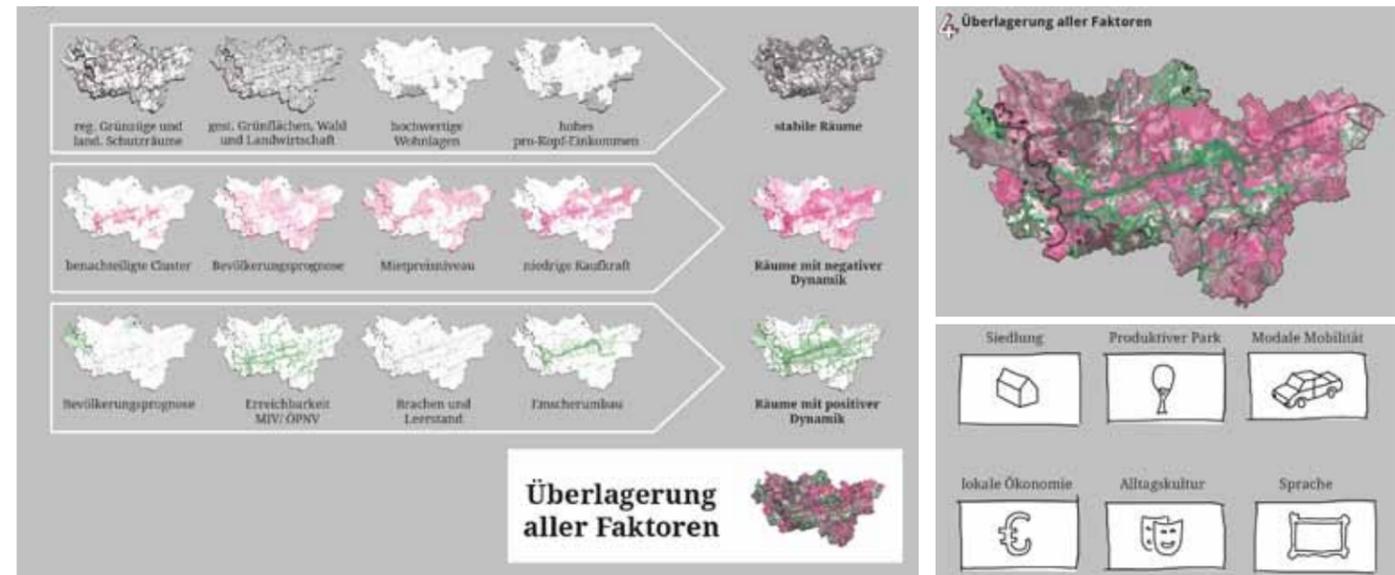
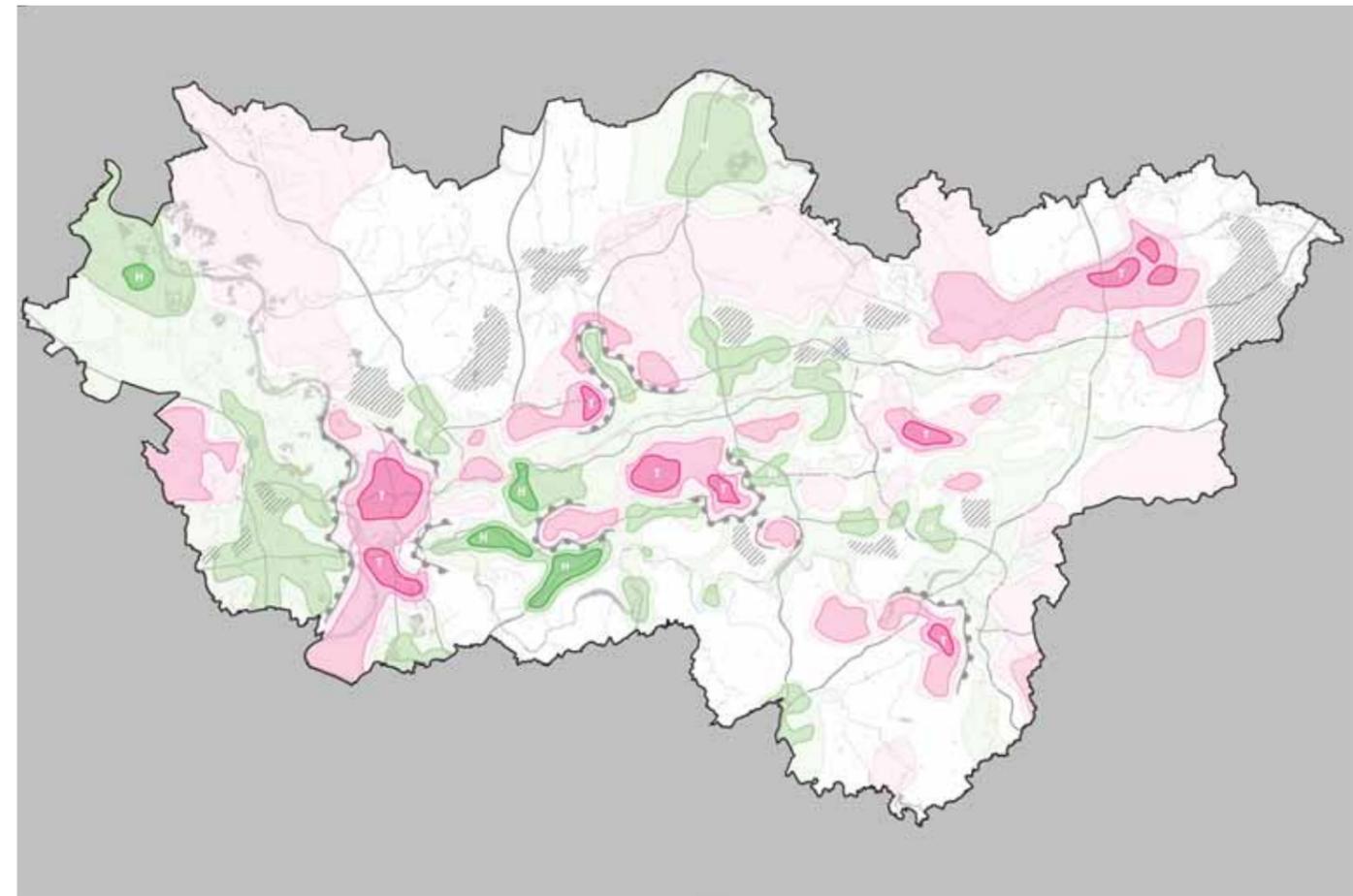
Wir glauben, dass das Ruhrgebiet das Potential seiner „fossile Hinterlassenschaft“ der Kohlenjahrzehnte überwinden und sich zur „**postfossilen Metropole Ruhr**“ verändern kann. Grundlage dafür ist ein Hinterfragen ihrer heutigen Funktions- und Lebensweisen. Die Suche nach dem Bild für die Metropole Ruhr beginnt dabei mit dem Umdenken vom heute in Konkurrenz denkenden Nebeneinander zum zukünftig gemeinschaftlich organisierten System des **Miteinander**. Hierbei stellt sich uns insbesondere eine zentrale Frage:

Wie können wir die gewohnten Mechanismen und Denkschemata, die von expansivem Wachstum geprägt sind, verlassen und eine neue Vorstellung von einem „guten Leben“ in der Metropole Ruhr entwickeln? Daran schließen sich unmittelbar weitere Fragen an: nach den Formen von Zusammenleben und Gemeinschaft, nach Verantwortung und einem neuen Verhältnis zwischen Bürgergesellschaft und Staat, nach der Lebensweise mit Blick auf unser Wirtschaften, unseren Konsum, unsere Fortbewegung und unsere Alltagskultur. Der Schlüssel für eine erfolgreiche Zukunftsgestaltung der Metropole Ruhr liegt für uns in einem neuen Miteinander. Das Bild des „Tankers“ wird zukünftig durch flexiblere, kleinere Einheiten ersetzt, die in „Flotten und Flottenverbänden“ agieren. Das bedeutet, dass zum einen **gemeinschaftliche Lösungen auf regionaler Ebene („das GROSSE WIR“)** als übergeordnete Ziele gefunden und definiert werden müssen. Gleichzeitig muss die **lokale Ebene (das „kleine wir“)** als eine Vielzahl von Identifikationsräumen gefördert werden. Für jede Maßstabebene (GROSSES WIR, kleines wir) müssen Aufgaben, Zuständigkeit, Verantwortung und Wirkungsweise gefunden werden, um den „Flottenverbänden“ Spielregeln an die Hand zu geben und gemeinschaftlich agieren zu können.

Als wesentliche Fragstellungen und Aufgaben des „GROSSE WIR“ im übergeordneten Maßstab sehen wir den Umgang mit der eigensinnigen Siedlungsstruktur und das Herausarbeiten und Nutzen ihrer spezifischen Eigenarten, das Nutzen der Grün- und Freiräume als **Orte produktiven Wandels** und die intelligente Anpassung der vorhanden Fortbewegungssysteme und deren **multimodale Vernetzung**. Im Maßstab des „kleinen wir“ geht es um die Stärkung der lokalen Einheiten zu widerstandsfähigen „Zellen“ **nachbarschaftlichen Miteinanders, lokaler Kreisläufe und kurzer Wege**, sowie um das Befähigen zu Eigenverantwortlichkeit, um die einzelnen Begabungen in das System der Metropole Ruhr einbringen und entsprechende Rollen für die Region übernehmen zu können.

Für den Transformationsprozess haben wir bislang **zwei Werkzeuge** angelegt. Mit der „**Metro-Wetterkarte**“ können räumliche Dynamiken in eine Art Erkennungssystem überführt werden, um auf regionaler und lokaler Ebene Prioritäten und Handlungsschwerpunkte zu identifizieren. Mit einem spezifischen „**Metro-Spiel**“ steht ein Tool zur Verfügung, das die Grundlagen eines Kommunikations- und Aushandlungsprozesses zwischen den Maßstabebenen des „GROSSEN WIR“ und des „kleinen wir“ skizziert. Die intensiv geführte Diskussion an unserem Tisch und die vielfältigen Anregungen haben deutlich gezeigt, dass unsere **bildhafte** und **prozessbezogene Herangehensweise** eine als wertvoll und ganz eigen erachtete Perspektive auf die Zukunft der Metropole Ruhr darstellt. Die angedachten Prozesse sind angelegt.

Im nächsten Bearbeitungsschritt müssen die Ziele für die verschiedenen Maßstabebenen sowie die vorgestellten Werkzeuge präzisiert und konkret ausformuliert werden. Der Flottenverband wird dabei als tragfähiges, assoziatives Bild betrachtet, für den es nun übergeordnete Steuerungselemente (Leitplanken) und Handlungsrichtlinien zu finden gilt, so dass aus der Vision des Transformationsprozess Empfehlungen/Strategien für eine Umsetzung entstehen und ein Ausblick auf die Wirkungsweise der vorgeschlagen Methoden gegeben werden kann.





yellow z urbanism architecture,  
Zürich/Berlin  
lad+ Landschaftsarchitektur Diekmann, Hannover  
Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und  
Mobilität, Berlin  
Weitere Teammitglieder:  
Urbanista, Stadtentwicklung & Kommunikation, Hamburg  
Nexthamburg Plus, Hamburg  
Prof. Dr. iur. Benjamin Davy, Fakultät Raumplanung, TU  
Dortmund

## NEU\_LAND RUHR\_STADT - DAS RUHRGEBIET ALS LABOR FÜR EINE NEUE STADTGESELLSCHAFT

### Resilienzregion: Das vorhandene Potential für die kommenden Herausforderungen nutzen

Zu den 1.000 Ruhrideen der Bürger gesellt sich das Ruhrwissen der Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Fachöffentlichkeit! Das zweite Zukunftsforum in Castrop-Rauxel hat uns erneut gezeigt, dass es dem Ruhrgebiet nicht an kreativen Ideen und bürgerschaftlichem Engagement mangelt. In diesem Ideen- und Akteurspool spiegelt sich das vorhandene Potential der Region in Bezug auf ökonomische Prosperität, sozialräumliche Integration, Umwelt- und Lebensqualität sowie kultureller Vielfalt wider. Dies bestärkt uns in der Auffassung, das endogene Potential der polyvalenten, kleinteilig fraktionierten Stadtlandschaft in seiner Nutzungsvielfalt und engen Verzahnung von Siedlungs- und Grünräumen zum Ausgangspunkt zukünftiger Entwicklung zu machen und bekräftigt unsere anfängliche These der Resilienzregion.

### Neuland Ruhr: Neue Wege zu einer nachhaltigen urbanen Regionsentwicklung

Die Überwindung der ökonomischen Probleme und der Umgang mit den sich manifestierenden Folgeerscheinungen bleibt der Schlüssel zur Entwicklung des Ruhrgebiets. Unser Konzept NEULAND RUHR identifiziert innerhalb des Verbandsgebietes des RVR Räume mit multipler Benachteiligung, die die Grenzen von kreisfreien Städten und Kreisen überschreiten. Die schwerwiegendsten Probleme im Ruhrgebiet - Arbeitslosigkeit, niedriges Einkommen, Bildungsmangel, demographischer Wandel, Leerstände und Brachen – bedürfen der besonderen öffentlichen Aufmerksamkeit. Sie werden zwar lokal erlitten, beeinträchtigen aber die Standortqualität der gesamte Region und können nur regional bearbeitet werden. Dazu muss in fachlicher, instrumenteller, rechtlicher, finanzieller und prozessualer Hinsicht Neuland betreten werden, damit urbane Neuländer entstehen können, in denen beispielhafte und zukunftsfähige Lösungen dieser besonderen Herausforderungen erarbeitet werden. Aufgrund unterschiedlicher Herausforderungen und/oder Potentiale können Produktions-, Gründer-, Rückzugs-, Landwirtschaft-, Wildnis-, Bildungs- und Mobilitäts-Neuländer entstehen.

### Strategische Regionalplanung: Konkrete Umsetzungsprojekte mit allgemeinen Festlegungen verknüpfen

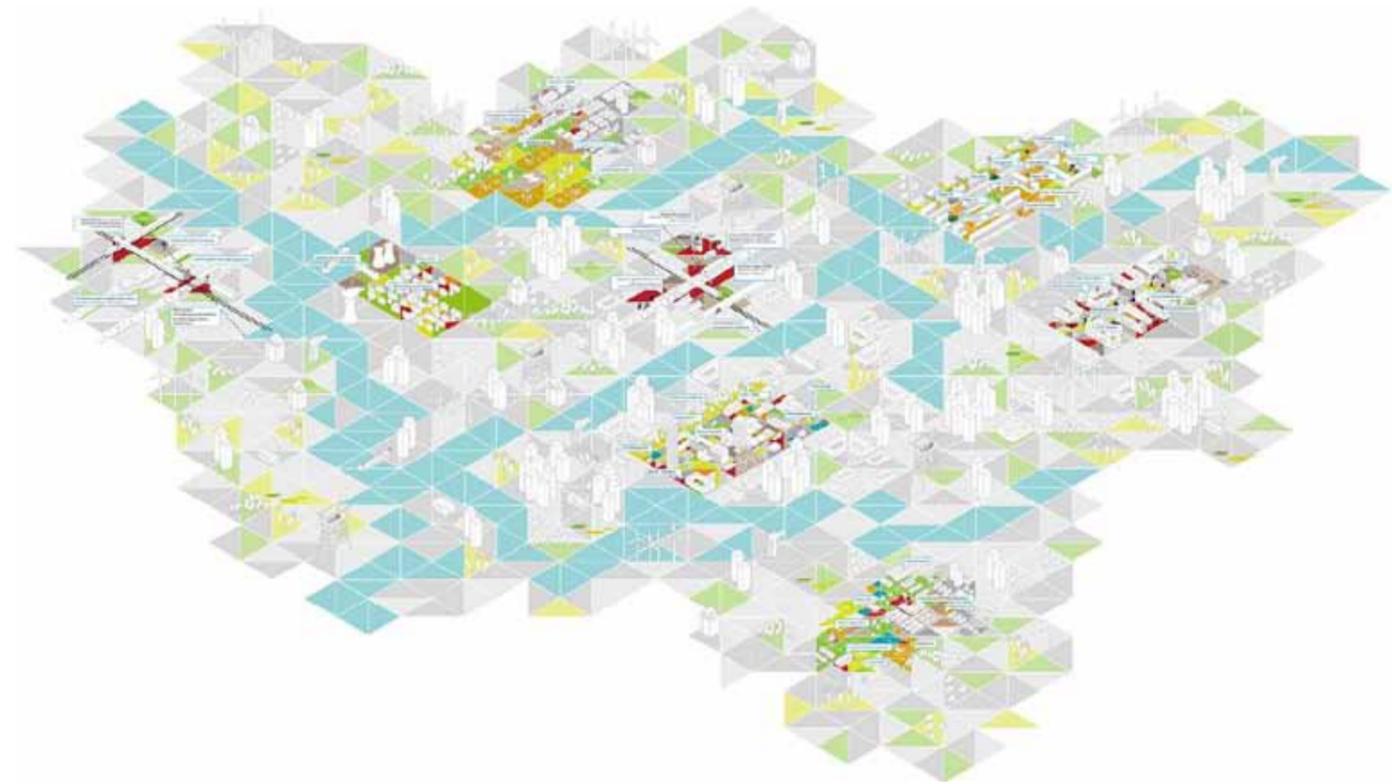
Neuland Ruhr soll ein Labor für die zukünftige Stadtgesellschaft sein. Neuländer sind Sonderpraxisbereiche, die mehr benötigen und mehr dürfen, in denen alternative und neue Regelwerke erprobt werden. Mittels De- und Reregulierungen von bestehenden planerischen Festsetzungen sollen Voraussetzungen für die Aktivierung lokaler Potentiale geschaffen werden, die zur Stärkung der regionalen Resilienz beitragen. Statt oder zusätzlich zu klassischer Struktur- und Städtebauförderung bedarf es im Neuland manchmal eines planerischen Loslassens und erfordert manchmal gleichermaßen ein aktives Zupacken.

### AlltagsLand Ruhr: Die Entwicklungsbedürfnisse des übrigen Ruhrgebiets müssen als regionale Entwicklungsbeiträge im Blick bleiben

Die Fokussierung auf die sozio-ökonomisch benachteiligten Räume wurde von der Fachöffentlichkeit unterschiedlich betrachtet. Diejenigen, die sich in der Neuland-Kategorie wissen, sehen den experimentellen, problemlösungsorientierten Handlungsansatz als Schlüsselstrategie für die Zukunftsfähigkeit der Region; die Vertreter der Kommunen, die sich zu den „Nicht-Neuländern“ zählen, fragen, welche Rolle ihnen in unserem Konzept zuteil wird.

### Implementationsvorschläge: Wie werden die Regionalplanung strategisch und die Problembereiche Neuland?

Der strategische und instrumentelle Ansatz wurde als eigenständiger und im Hinblick auf die Konzepte der anderen Teams als ergänzender Beitrag begrüßt. In der Diskussion mit den Bürgern, den anderen Teams und der Fachöffentlichkeit wurde deutlich, dass wir diese Herangehensweise weiter vertiefen und im nächsten Schritt die erforderlichen Instrumente der Regionalplanung, Spielregeln, Ausschreibungskriterien sowie Akteure und Träger für die jeweiligen Neuländer formulieren sollen.



# Ideenwettbewerb Zukunft Metropol Ruhr

## Hinweise des Empfehlungsgremiums

### >> ALLGEMEINE EMPFEHLUNGEN FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DER ARBEITEN ZUR ABSCHLIESSENDEN PRÄSENTATION

#### >> QUARTIERS- UND PROJEKTBEZOGENER ANSATZ

Bei einigen Teams hat der quartiers- und projektbezogene Ansatz eine große Bedeutung. Dabei ist darauf zu achten, dass sich diese Projekte nicht nur aus sich heraus begründen. Vielmehr sollen diese im Hinblick auf ihre regionalen Wirkungen hinterfragt und dargestellt werden. D. h., welche Bedeutung hat ein bestimmter Projektansatz, eine bestimmte Projektidee oder eine Projektfamilie für die Regionalentwicklung und wie kann diese in ein neues System der strategischen Regionalplanung und -entwicklung eingebaut werden.

#### >> „REGIONALE LEITPLANKEN“ ALS ÜBERGREIFENDE STEUERUNGSELEMENTE

Die „regionalen Leitplanken“, also die übergreifenden Steuerungselemente und deren Wirkung sollen in den Arbeiten ein ebenso großes Gewicht erhalten wie die Schlüsselprojekte. Es darf nicht der Eindruck entstehen, dass ein großes Bündel von Projektideen entstanden ist, ohne eine wesentliche Ausgangsfrage des Ideenwettbewerbes zu beantworten: Wie kann eine moderne und zukunftsorientierte Steuerung der Regionalentwicklung aussehen?

#### >> PRIORITÄTENSETZUNG

Zudem sollen die Teams ihre Prioritäten klar benennen. Bei der Vielfalt der Ideen und der Größe des Raumes ist es besonders wichtig, hierzu Stellung zu beziehen.

#### >> VISIONEN MIT ANKER IM „REALEN RAUM“

Die Teams sollen Visionen formulieren, die „Aufhänger“ oder Anker im realen Raum darstellen und zeigen wie man sich diesen Visionen bei Berücksichtigung des Demographischen Wandels annähern kann.

#### >> TECHNISCH-ORGANISATORISCHE REALISIERUNGSHINWEISE

Zu den von den Teams prioritär eingeordneten Projekten bzw. Projekttypen sollten technisch-organisatorische Realisierungshinweise, Akteure, Trägerschaften, Zielgruppen und skizzenhafte Darstellungen der räumlichen Wirkungen gezeigt werden.

#### >> RESILIENZ

Das Thema Resilienz unter Beachtung der Qualitäten in der Region sollte nach Meinung des Empfehlungsgremiums bei allen Teams Berücksichtigung finden.

#### >> NEGATIV BESETZTE THEMEN UND HANDLUNGSKONZEPTE

Die Auseinandersetzung mit der Zukunft der Metropole Ruhr sollte sich nicht nur positiv besetzte Themen und Handlungskonzepten beschränken. Wichtig ist dabei, aufgedeckte Herausforderungen und Missstände mit produktiven Handlungsansätzen zu verknüpfen. Eine negative Darstellung ohne das Aufzeigen von Lösungsansätzen und/oder Handlungsstrategien wird als nicht zielführend angesehen.

#### >> EMSCHER LANDSCHAFTSPARK

Die kulturelle Bedeutung des Emscher Landschaftsparkes sollte von allen Teams stärker thematisiert werden.

#### >> BEGRÜNDUNGEN FÜR „NICHTBEACHTUNG“

Die Aspekte, die von den Teams nicht betrachtet werden, sollten hinreichend begründet werden. Hier können Verweise auf die anderen Teams des Ideenwettbewerbes hilfreich sein.

#### >> ZUSAMMENWIRKEN ALS CHANCE

Betont wird ausdrücklich, dass im Zusammenwirken der unterschiedlichen Städte und Gemeinden die besondere Chance für die Zukunft liegt.

## Herausgeber

Regionalverband Ruhr  
Die Regionaldirektorin  
Bereich Planung  
Martin Tönnies  
Kronprinzenstr. 35  
45128 Essen

[www.ideenwettbewerb.metropoleruhr.de](http://www.ideenwettbewerb.metropoleruhr.de)

## Betreuung des Gesamtverfahrens in Kooperation mit dem RVR

scheuven + wachten  
[www.scheuven-wachten.de](http://www.scheuven-wachten.de)

IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH  
[www.imorde.de](http://www.imorde.de)

FKK .design gmbh  
[www.fkk-design.de](http://www.fkk-design.de)

Gestaltung:  
IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH  
Andreas Brüning, Martin Weghofer, Ulrich Pappenberger

Inhalt: IMORDE, RVR, Teams

Bildnachweis: alle RVR/Muck

Bilder/Grafiken der Teamseiten:  
S. 17: Team bgmr und Partner außer Bild unten links (RVR/Muck). S. 19: Team maxwan und Partner außer Bild unten rechts (RVR/Muck). S. 21: Team rha und Partner außer Bild unten links (RVR/Muck). S. 23: Team urban catalyst<sup>studio</sup> und Partner außer Bild unten rechts (RVR/Muck). S. 25: Team yellowz und Partner außer Bild unten rechts (RVR/Muck).

Umschlagbild: RVR/Muck

Essen, Oktober 2013