

ideenwettbewerb

zukunft

metropoleruhr

Regionalverband Ruhr (Hg.)

ruhr.impulse



ideenwettbewerb

zukunft

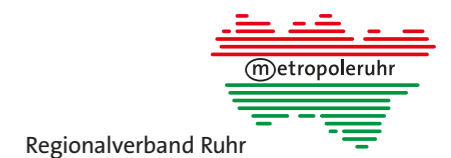
metropoleruhr

Regionalverband Ruhr (Hg.)

ruhr.impulse

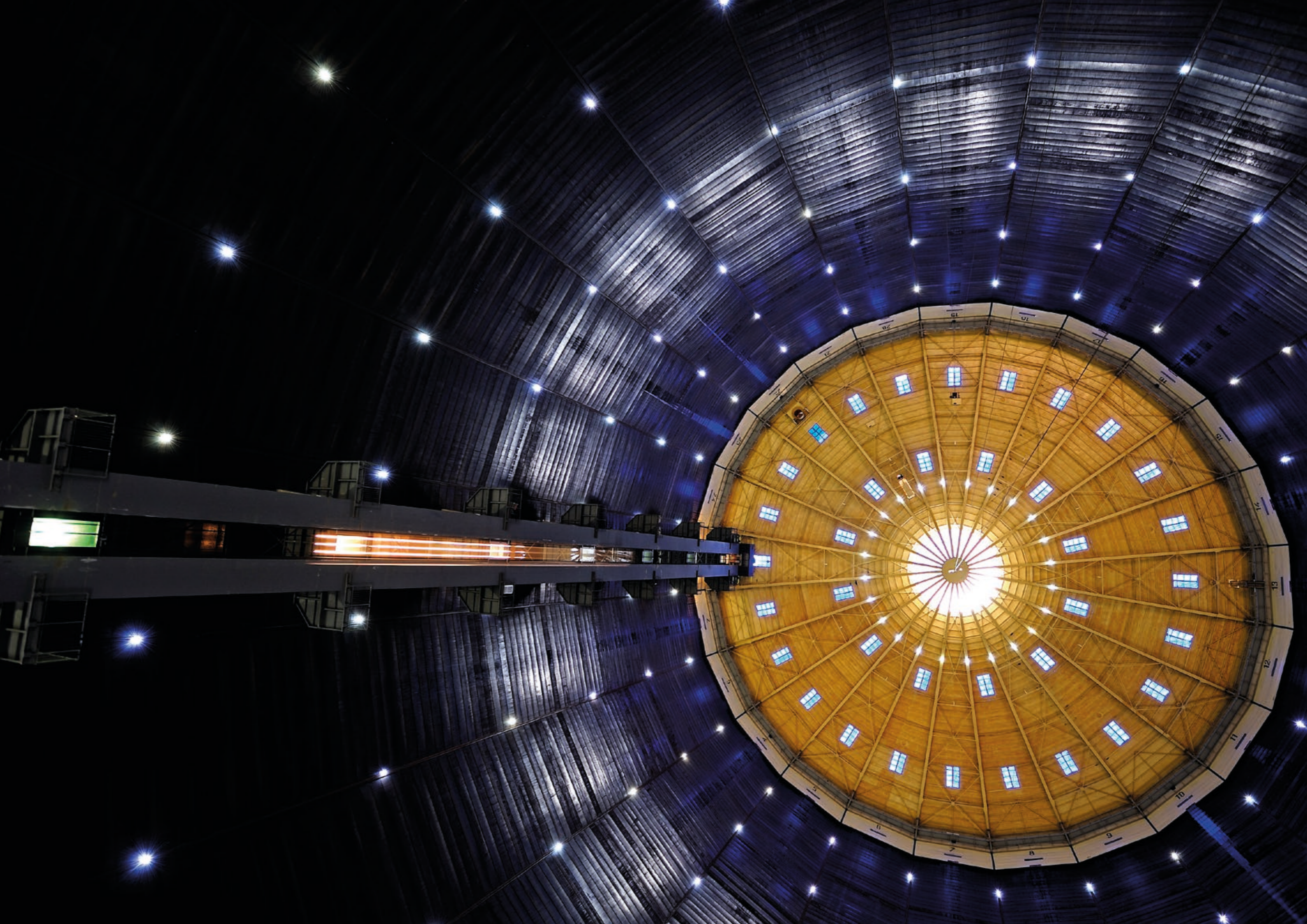
gefördert durch:

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



Regionalverband Ruhr

Grußworte	7
Karola Geiß-Netthöfel, Martin Tönnies Dr. Günther Horzetzky	
1 Der Regionale Diskurs	11
2 Das Verfahren	19
3 Beiträge aus der Region	29
1.000 Ruhrideen	30
Ruhrwissen	41
4 Die Ergebnisse	43
Team A – NETZWERTSTADT	44
Team B – RUHR-EVOLUTION	60
Team C – NEXT RUHR	80
Team D – WIR METROPOLE RUHR	98
Team E – NEULAND RUHR	118
5 Die Empfehlungen	141
6 Statements und Ausblick	147
Impressum	156





Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens hat in den letzten Jahren wegweisende Reformschritte vollzogen, mit denen die Metropole Ruhr ihre Potenziale zur Überwindung ihrer arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Brüche eigenverantwortlich weiterführen kann. Von dieser Stärkung der regionalen Zusammenarbeit werden perspektivisch das Land und die jeweils handelnde Landesregierung genauso profitieren wie die Kommunen in der Metropole Ruhr selbst. Mit der Neufassung des RVR-Gesetzes im Jahr 2004 sind dem RVR mit der Regionalen Wirtschaftsförderung, der Tourismusförderung und der Erstellung von Masterplänen für das Verbandsgebiet neue Pflichtaufgaben übertragen worden. Wesentliche Initiativen des Landes, die in den Jahren zuvor angestoßen und finanziert wurden, wie z. B. der Emscher Landschaftspark oder die Route der Industriekultur, wurden in die Verantwortung des Regionalverbandes Ruhr übertragen und erfolgreich weitergeführt.

Im Jahr 2007 hat der Gesetzgeber mit Wirkung zum Oktober 2009 der Metropole Ruhr die Chance eröffnet, ihre räumliche Entwicklung wieder eigenverantwortlich in die Hand zu nehmen. Die Übertragung der Regionalplanungskompetenz war eine zweite bedeutende Reformentscheidung des Landes, die zu mehr Eigenverantwortung in der Region führt und die an die Tradition der positiven Erfahrungen der Internationalen Bauausstellung Emscher Park anknüpft. Mit der Idee der Entwicklung der Leitmärkte wird der Kompetenzfeldentwicklung, wie z. B. im Rahmen des Kompetenz-Clusters Logistik, eine tragfähige Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung an die Seite gestellt.

Heute bietet sich der Metropole Ruhr die große Chance, nach mehr als 40 Jahren wieder einen einheitlichen Regionalplan für die Gesamtregion aufstellen zu können, der für die nächsten 15 Jahre die Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung festlegt. Als integrierender und übergemeindlicher Plan ist er das Instrument, die räumlich-funktionalen Zusammenhänge optimal zu entwickeln. Um dieser einmaligen Aufgabe gerecht zu werden, hat der RVR – getragen durch einen breiten regionalen Konsens – im Verfahren neue Wege beschritten und einen Ideenwettbewerb zur Zukunft der Metropole Ruhr durchgeführt. Dieser hat die Einmaligkeit der Situation aufgegriffen, die sich aus der Übertragung der Regionalplanungskompetenz auf den RVR im Jahr 2009 ergeben hat – aus fünf Plänen wird ein Gesamtplan für die Metropole Ruhr. Hierfür benötigen wir eine Vision für die Zukunft der Gesamtregion, die die unterschiedlichen Entwicklungsbausteine integriert und zu einer gesamtheregionalen Entwicklungsperspektive bündelt und weiterentwickelt. Denn die Herausforderungen der Zukunft sind enorm.

Gesucht werden Antworten auf Fragen, die sich angesichts des ökonomischen, demografischen und klimatischen Wandels für den erforderlichen qualitätsvollen Siedlungs- und Infrastrukturbau stellen. Mit dem Ausstieg aus der subventionierten Steinkohleförderung wird die Region auch weiterhin einen umgreifenden Strukturwandel zu bewerkstelligen haben. Der wirtschaftliche Anschluss an die anderen Metropolregionen darf nicht verloren gehen. Mobilitäts- und Energiekonzepte sind weiterzuentwickeln. Die Frage, wie die Städte und Gemeinden in Zukunft aussehen werden, welche Funktionen sie erfüllen sollen, welche Infrastrukturen zukünftig benötigt werden, muss beantwortet werden.

Die Teams, die sich um die Bearbeitung dieser Fragestellungen beworben haben, haben sich intensiv mit diesen Herausforderungen sowie den vorhandenen Strategien, Konzepten und Visionen auseinandergesetzt, diese neu interpretiert und weiterentwickelt. Sie haben Zukunftsbilder und Projektideen entwickelt, die dafür sorgen, dass auch Bürgerinnen und Bürger neben den fachlich Beteiligten in die Debatte um die Zukunft der Region einbezogen werden können. So ist es im Rahmen des Ideenwettbewerbes gelungen, die Bürgerinnen und Bürger der Region zu einem Zukunftsdialog aufzufordern. Mit den 1.000 Ruhr-ideen liegt ein umfangreicher Fundus bürgerschaftlicher Ideen und Visionen für die Region vor. Zahlreiche zivilgesellschaftliche Akteure und Interessensvertreter, z. B. solche aus Wirtschaft und Wissenschaft, haben die Partizipationsmöglichkeit genutzt und sich mit ihrem Wissen in den Prozess eingebracht.

Mit den vielfältigen Ideen und Perspektiven haben die Teams, aber auch die Bürgerinnen und Bürger, zahlreiche Anhaltspunkte für den weiteren Arbeitsprozess zur Aufstellung des Regionalplans Ruhr gegeben und wertvolle Hinweise für Projekte der Regionalentwicklung geliefert, die beim RVR als kommunal verfasstem Verband weiterverfolgt werden können. Diese Kombination von formeller

und informeller Planung ist in Nordrhein-Westfalen institutionell einmalig. In den Zukunftsforen wurden neue Diskussionen angestoßen, die über die Laufzeit des Ideenwettbewerbes hinaus fortgeführt werden müssen. Kurz: der Ideenwettbewerb hat eine breite Basis geschaffen, um gemeinsame Handlungsaktivitäten von Land, Region, Städten, Kreisen und Gemeinden, den Akteuren der Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Interessensverbänden sowie der Bürgerinnen und Bürger zielgerichtet in die Zukunft fortzuführen.

Dass dies möglich gemacht wurde, liegt in besonderem Maße an der Unterstützung durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk. Für diese möchten wir uns ausdrücklich bedanken. Zum Schluss gebührt allen Teilnehmenden des Ideenwettbewerbes ein herzlicher Dank: Den Planungsteams, die mit Motivation, Kreativität und hoher fachlicher Kompetenz diese außergewöhnlich komplexe Herausforderung bewältigt haben. Den Mitgliedern des Empfehlungsgremiums und des Beirats, die ihr Fachwissen und ihre Detailkenntnisse dem Regionalverband Ruhr für die erfolgreiche Durchführung zur Verfügung gestellt haben. Dem Team des Wettbewerbsmanagements, dessen professionelles Arbeiten dem Ideenwettbewerb das Gesicht nach Innen und nach Außen gegeben hat. Ein besonderer Dank gilt aber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus dem Bereich Planung des RVR, deren engagierte Zusammenarbeit Grundlage für die erfolgreiche Vorbereitung und Durchführung des gesamten Verfahrens war – namentlich Dr. Claas Beckord, Doris Janke, Tana Petzinger, Sven Sander, Jeanette Sebrantke und Maria T. Wagener.

Nun wird es darauf ankommen, die Ergebnisse in der Region zu diskutieren und Worten und Bildern gemeinsame Taten folgen zu lassen, um hiermit eine erfolgreiche und zukunftsste Entwicklung für die Metropole Ruhr anzustoßen.

Karola Geiß-Netthöfel
Regionaldirektorin
Regionalverband Ruhr

Martin Tönnies
Bereichsleiter Planung
Regionalverband Ruhr

Der Regionalverband Ruhr wagt einen Blick in die Zukunft der Region und legt dabei Leitplanken für die Fortsetzung des in den vergangenen Jahrzehnten so erfolgreich gestalteten Strukturwandels fest. Das war das wesentliche Ziel des „Ideenwettbewerbs Zukunft Metropole Ruhr“, den der Regionalverband im Verlauf des Jahres 2013 durchgeführt hat.

Am Anfang stand eine Bestandsaufnahme. Dazu wurden die Bürgerinnen und Bürger des Ruhrgebiets, aber auch relevante Akteure aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung aufgefordert, ihre Sicht der Dinge zu dokumentieren.

Wer sich ein so anspruchsvolles Projekt vornimmt, tut gut daran, sich nicht allein auf die Selbstwahrnehmung zu verlassen, sondern sich auch des sachkundigen Blicks von außen zu versichern. Der Verband hat deshalb fünf international renommierte Planungsteams aufgefordert, auf der Grundlage dieser Bestandsaufnahme neue Leitplanken für die weitere erfolgreiche Gestaltung des Strukturwandels im Revier nach dem Auslaufen des Steinkohlebergbaus im Jahr 2018 zu skizzieren.

Ein fast schon geflügeltes Wort des ehemaligen Bundespräsidenten und langjährigen nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Johannes Rau verdeutlicht den tiefgreifenden Wandel, den das Ruhrgebiet während der vergangenen Jahrzehnte vollzogen hat: War es zunächst mehr als 100 Jahre lang die Region *von* Kohle und Stahl, wurde das Revier spätestens seit den 1980er-Jahren zur Region *mit* Kohle und Stahl.

Bald wird dann auch das Kohlezeitalter endgültig Geschichte sein. Das Ruhrgebiet bleibt zwar noch ein wichtiger europäischer Stahlstandort, aber es ist schon längst auf dem Weg zu einem modernen industriellen Dienstleistungsstandort. Dazu haben nicht zuletzt die von Johannes Rau vorangetriebenen zahlreichen Hochschulgründungen im Revier maßgeblich beigetragen, nachdem lange, zu lange, die noch in Preußen geprägte Weisheit gegolten hat: Im Ruhrgebiet soll gearbeitet werden, es braucht weder Universitäten noch Kasernen.

Diese Zeiten sind erfreulicherweise vorbei. Schritt für Schritt entsteht ein neues, zukunftsorientiertes Bild vom Ruhrgebiet als innovativer Wissenschafts-, Dienstleistungs- und Produktionsstandort. Was von der alten Zeit hoffentlich bleibt, ist die traditionelle Weltoffenheit und Toleranz der Region – ein Standortfaktor, der weltweit an Bedeutung gewinnt.

Wenn es jetzt gelingt, die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs in konkrete Planungen umzusetzen und dabei die Region mit dem Umland weiter zu vernetzen, dann hat sich der Aufwand sicher gelohnt.

In diesem Sinne
Glückauf!

Dr. Günther Horzetzky
Staatssekretär, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie,
Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen





Regionaler Diskurs – ... auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr

Mit einer Bevölkerungszahl von rund 5,1 Millionen Menschen auf einer Fläche von mehr als 4.400 Quadratkilometern und verteilt auf 53 Städte und Gemeinden ist die Metropole Ruhr neben der Île-de-France, Moskau, Greater London und Istanbul eine der fünf größten Agglomerationen in Europa. Hier lebt ein Drittel der Landesbevölkerung Nordrhein-Westfalens auf nur 13 Prozent der Landesfläche. Die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Recklinghausen, Unna, Wesel und der Ennepe-Ruhr-Kreis bilden den Regionalverband Ruhr (RVR).

Mit den gesetzlichen Reformen in den Jahren 2004 und 2007 hat der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen dem Regionalverband Ruhr weitreichende Planungskompetenzen für die Metropole Ruhr (zurück) gegeben: Mit der Übernahme der Regionalplanung am 31. Oktober 2009 besteht erstmals seit 1966 wieder die Chance, einen einheitlichen Regionalplan Ruhr aufzustellen. Das Verbandsgebiet mit elf kreisfreien Städten und vier Kreisen ist aktuell noch in fünf verschiedene Regionalpläne aufgeteilt. Für den RVR ist dies der Anlass, den Raum als planerische Einheit in den Blick zu nehmen, strategisch konzeptionelle Überlegungen und raumordnerische Umsetzung zusammenzudenken und mit allen relevanten Akteuren einen integrierenden Rahmen für die räumliche Entwicklung zu schaffen. Dies eröffnet neue Chancen auf positive Effekte für die gesamte Region.

Der Regionalverband Ruhr startete daher im Jahr 2011 unter dem Motto „Regionaler Diskurs – ... auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr“ einen diskursiven, auf Transparenz und Kommunikation angelegten Prozess. Dieser Prozess, der Antworten auf die komplexen Herausforderungen einer Region im Wandel sucht, gelingt nur mit dem Sachverstand und dem Engagement der Akteure in den Kommunen und Fachinstitutionen, in Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Daher sollen alle relevanten Akteure den Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr gemeinsam gehen und den Erarbeitungsprozess zum Regionalplan Ruhr aktiv mitgestalten. Die Metropole Ruhr erprobt hiermit zur zukunftsweisenden Steuerung der Regionalentwicklung eine neue Form der strategischen Regionalplanung, bei der informelle Planungsinstrumente integraler Bestandteil sind.

Die Rahmenbedingungen, vor denen dieser Diskurs in der Region geschieht, sind vielfältig und komplex:

- » Die Metropole Ruhr, bestehend aus Kernzone und Umland, ist polyzentrisch aufgebaut und verfügt über Räume mit unterschiedlichen Begabungen.

- » Der demografische Wandel verändert Determinanten und Zielrichtungen der Siedlungsentwicklung.
- » Der Klimawandel und die Anpassungen an dessen Folgen stellen die Region vor neue Herausforderungen.
- » Der wirtschaftliche Strukturwandel bringt neue Raumansprüche und Nutzungsmuster hervor und lässt zugleich gebrauchte Räume zurück.
- » Soziale und gesellschaftliche Prozesse und die Anforderungen an die Umsetzung der Chancengleichheit sowie von Inklusion und Integration üben zunehmenden Einfluss auf die Planung und die Umsetzung der räumlichen Entwicklung aus.
- » Die Zusammenarbeit in interkommunalen und regionalen Netzwerken und Kooperationen ist über Jahre eingeübt, in der Region stark ausgeprägt und wird weiterhin deutlich intensiviert.

Der RVR nimmt bei der Durchführung des „Regionalen Diskurses“ eine Sonderrolle ein: Er ist einerseits kommunal verfasster Verband und andererseits Träger der Regionalplanung, die als staatliche Aufgabe in NRW sonst den Bezirksregierungen obliegt. Informelle und formale Planungsprozesse lassen sich hier in besonderer Form ergänzen, verzahnen und befruchten. Zudem sollen vorlaufende, informelle Prozessbausteine das formale Regionalplan-Erarbeitungsverfahren entlasten und beschleunigen. Der Regionale Diskurs beinhaltet verschiedene Formate und miteinander vernetzte Diskussionsstränge: Stadt- und teilregionale Gespräche, Regionalforen und Fachdialoge (grüner Strang in der Abbildung), den Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr (blauer Strang), informelle Planungen mit Regionalanalysen, Netzwerke und ergänzende Konzepte (rosa Strang) und den begleitenden regionalen Arbeitskreis (roter Strang).

- » Stadt- und teilregionale Gespräche führten Vertreter und Vertreterinnen des RVR in Kommunen, in Planernetzwerken, mit der Städtereion Ruhr 2030 sowie mit der Planungsgemeinschaft der RFNP-Städte in der Metropole Ruhr, um sich intensiv über die lokalen und teilräumlichen Entwicklungen, Planungen und Ziele auszutauschen.
- » In drei Regionalforen werden gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aus Städten, Gemeinden, Kreisen, Verbänden, Kammern, Wirtschaft, Wissenschaft und

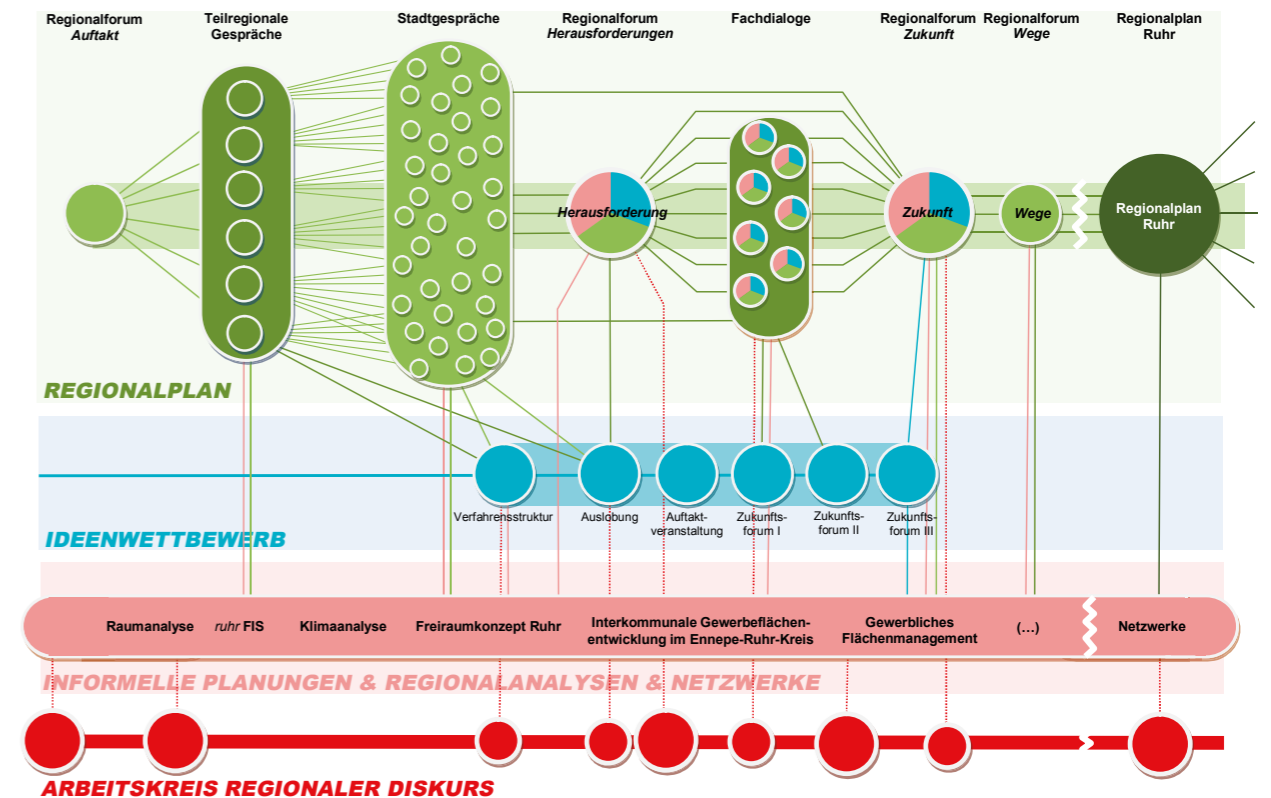
Politik unter den Stichworten „Herausforderungen“, „Zukunft“ und „Wege“ die Meilensteine auf dem Weg zum Regionalplan Ruhr diskutiert.

- » In zehn sektoralen Fachdialogen wurden auf der Basis von Fachbeiträgen und weiteren Grundlagen gemeinsam fachspezifische Anforderungen an die räumliche Entwicklung der Region aus der Perspektive verschiedener Akteure vertieft, die Leitlinien, Grundzüge und inhaltliche Ausrichtung für planerische Festlegungen im Regionalplan vorbereitet und über die Regionalplanung hinausgehende sektorale Steuerungserfordernisse und Handlungsnotwendigkeiten benannt.
- » Der begleitende Arbeitskreis mit Vertretern aus den Kommunen und den beratenden Mitgliedern der Verbandsversammlung ist für das gesamte Verfahren ein wichtiges Koordinierungsinstrument: Sowohl der Gesamtprozess als auch die einzelnen Etappen werden hier vorbereitet, konkretisiert und in die 53 kommunalen Verwaltungen sowie deren politische Gremien rückgekoppelt.

Der gesamte Prozess des Regionalen Diskurses, einschließlich der Durchführung des Ideenwettbewerbs zur Zukunft der Metropole Ruhr, wurde von der Verbandsversammlung des RVR beschlossen. Alle wichtigen Etappen werden dokumentiert und der Verbandsversammlung zur Beratung vorgelegt. Die Öffentlichkeit wird über Presse und Internet über den Prozess aktuell und laufend informiert.

Bisheriger Verlauf

Zwischen Juni und November 2011 fanden mehr als 50 Gespräche mit den Städten, Gemeinden und den teilregionalen Akteursnetzwerken in der Metropole Ruhr statt. Die Erkenntnisse aus diesen Gesprächen flossen in die Vorbereitung des Regionalforums „Herausforderungen“ ein. 400 Teilnehmende diskutierten Ende November 2011 im Rahmen einer zweitägigen Veranstaltung gemeinsam die zentralen Herausforderungen für die Themenfelder Wirtschaft, Freiraumentwicklung, natürliche Ressourcen, Verkehr und Mobilität, Siedlungsentwicklung und Energieversorgung in der Metropole Ruhr. Von besonderer Bedeutung war die Berücksichtigung demografischer, klimatischer und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen als fachübergreifende Querschnittsaufgaben. Einige Aspekte wurden besonders häufig benannt:



Prozess „Regionaler Diskurs – ... auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr“
Quelle: RVR 2012

- » Regionale Arbeitsteilung und Profilschärfung – Wo liegen die räumlichen und thematischen Schwerpunkte der zukünftigen Regionalentwicklung?
- » Kern-Umlandbeziehung – Wie lassen sich unterschiedliche Interessenslagen von Kern und Umland für die zukünftige Entwicklung positiv nutzen? Welche Ausgleichsmechanismen können entwickelt werden und wie können interkommunale Kooperationen weiter ausgebaut werden?
- » Regionale Qualitätsstandards – Welche Qualitäten werden einer zukünftigen Flächen-, Wirtschafts- und Freiraumentwicklung zugrunde gelegt?

Die zusammenfassenden Ergebnisse dieser Veranstaltung wurden von der RVR-Verbandsversammlung einstimmig als Grundlage für die weiteren Schritte im Regionalen Diskurs beschlossen und liegen als Dokumentation seit März 2012 vor.

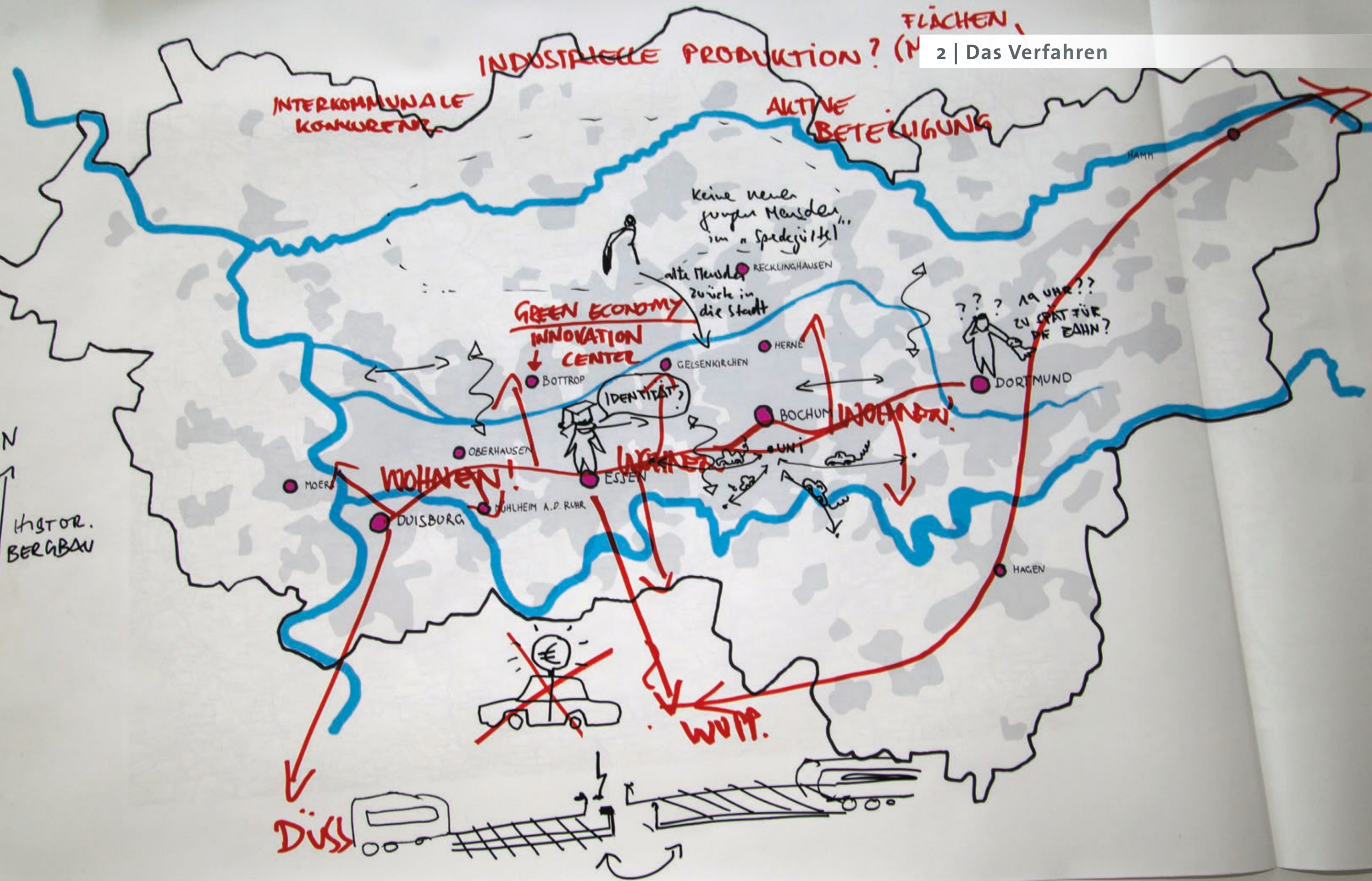
Diese gemeinsam erarbeiteten Herausforderungen wurden im Rahmen von elf sektoralen Fachdialogen und einem Erfahrungsaustausch von April 2012 bis März 2013 weiter vertieft. Kommunale und regionale Akteure formulierten fachliche Anregungen und konstruktive Empfehlungen und setzten Impulse, mit denen im weiteren Verlauf des Regionalplan-Erarbeitungsprozesses eine Auseinandersetzung erfolgen wird und die zur Ableitung informeller Planungen dienen können. Die Ergebnisse der einzelnen Fachdialoge wurden dokumentiert und nach der Beschlussfassung durch die Verbandsgremien einer breiten Öffentlichkeit im Internet zur Verfügung gestellt. Des Weiteren fließen die Ergebnisse in den Prozess des Regionalen Diskurses ein, wie in das „Regionalforum Zukunft“ und das „Regionalforum Wege“.

Baustein „Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr“

Der „Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr“ ist ein wichtiger Baustein des Regionalen Diskurses und integraler Bestandteil des Erarbeitungsprozesses zum Regionalplan Ruhr:

Er setzt sich u. a. mit den Ergebnissen auseinander, die gemeinsam mit der Region im „Regionalforum Herausforderung“ erarbeitet wurden und weitet den Blickwinkel für die künftige Entwicklung der Metropole Ruhr durch Impulse von außen. Insbesondere mit Hilfe des Ideenwettbewerbs wurde im Rahmen der Medienpartnerschaft mit der WAZ die breite Öffentlichkeit in den Prozess des Regionalen Diskurses eingebunden. Bei der Vorbereitung und Konzipierung des Ideenwettbewerbs hat der Beirat wertvolle Arbeit geleistet.





Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr

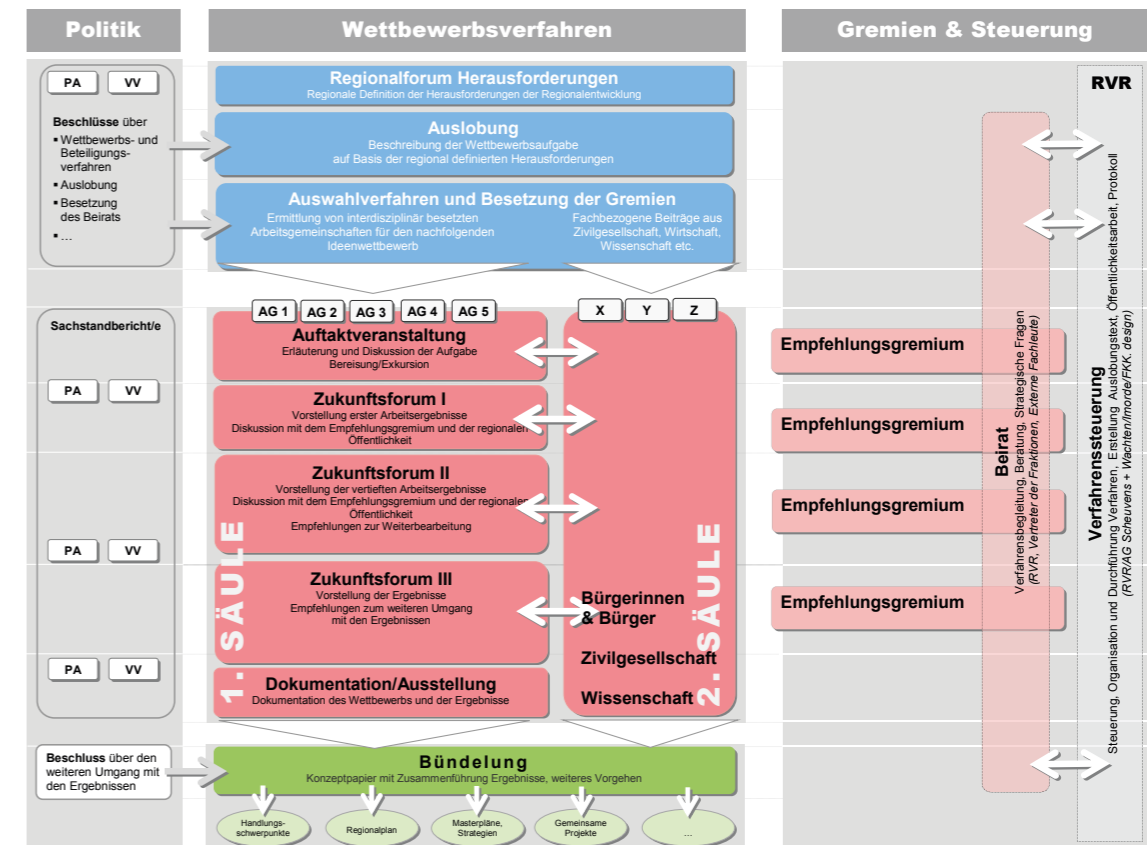
Die Region ganz neu und anders denken – das war das Ziel des „Ideenwettbewerbs Zukunft Metropole Ruhr“, den der Regionalverband Ruhr mit Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen im Frühjahr 2013 ausgelobt hatte. Der Ideenwettbewerb diente dazu, den Blickwinkel durch Impulse von außen zu weiten, „querzudenken“ und Visionen für die Zukunft der Metropole Ruhr zu entwickeln. Gesucht wurden Lösungen, die gewöhnliche Erwartungen durchbrechen und Anreize zur Diskussion schaffen.

Struktur und Ablauf

Der Ideenwettbewerb fußte auf zwei eng miteinander verzahnten Säulen: In der ersten Säule wurden in einem kooperativen Wettbewerbsverfahren durch fünf interdisziplinäre Planungsteams Zukunftskonzeptionen für die Metropole Ruhr entwickelt. Die fünf international besetzten Arbeitsgemeinschaften wurden aufgrund ihrer Erfahrung im Bereich der komplexen und großmaßstäblichen Planung in einem mehrstufigen Verfahren ausgewählt. Begleitet wurden die Planungsteams von einem Empfehlungsgremium, zusammengesetzt aus politischen Vertretern und fachlichen Expertinnen und Experten. Die Planungsteams waren aufgefordert, sich sowohl mit der heutigen Situation als auch mit den aktuellen Herausforderungen der Metropole Ruhr auseinanderzusetzen und daraus gesamtregionale Zukunftsvisionen zu entwickeln, die anschließend mit der Politik, der Fachöffentlichkeit sowie der Zivilgesellschaft weiter diskutiert werden. Sie sollten darüber hinaus, bezogen auf einen konkreten Teilraum der Metropole, über Impulsprojekte mögliche Umsetzungswege aufzeigen.

Im Rahmen der zweiten Säule waren Akteure aus der Region zur Teilnahme an den öffentlichen Veranstaltungen eingeladen und zugleich aufgefordert, ihre Beiträge in den Diskurs um die Zukunftsperspektiven der Region in den Wettbewerb einzubringen. Neben maßgeblichen regionalen Akteuren der Metropole Ruhr waren deshalb Partner aus Forschung, Wirtschaft und der allgemeinen (Fach-) Öffentlichkeit in den Ideenwettbewerb eingebunden. Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger waren dazu eingeladen, sich aktiv mit den Herausforderungen der Stadt- und Regionalentwicklung in der Metropole Ruhr auseinanderzusetzen und den Ideenwettbewerb durch ihre Teilnahme zu einer Plattform für einen gesamtregionalen Zukunftsdialog zu machen. Das Gesamtverfahren wurde von einem Beirat begleitet.





Öffentlichkeit herstellen – Auftaktveranstaltung und drei Zukunftsforen

Vier öffentliche Veranstaltungen von Mai bis Oktober 2013 luden zum fachlichen Austausch ein, dienten der kritisch konstruktiven Interaktion und führten so zu einer Verschränkung zwischen beiden Wettbewerbssäulen. Die vier Veranstaltungen zum „Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr“ fanden gezielt an wechselnden Orten statt und sind Ausdruck der Wertschätzung des Verbandes für seine 53 Mitgliedskommunen.

Mit der Region vertraut machen – Die Auftaktveranstaltung

Der Fokus der Auftaktveranstaltung lag auf der Vermittlung der Aufgabenstellung, einer ersten Auseinandersetzung der Planungsteams mit der Region und den Herausforderungen der Regionalentwicklung in der Metropole Ruhr. Über 170 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur stellten sich am 22. Mai 2013 im SANAA-Gebäude der Folkwang Hochschule in Essen den ersten Fragen und Anregungen der fünf international besetzten Planungsteams. Gleichzeitig konnten die Teams aus erster Hand Anregungen und Hinweise der regionalen Akteure

einholen. Zentrale Themen waren die Herausforderungen der Metropole Ruhr in den Bereichen Verkehr, Demografie, Klimaschutz, Arbeitsplätze und Bildung. Insbesondere die Frage nach der heutigen und zukünftigen Identität der Menschen und der Region zog sich wie ein roter Faden durch die intensiven Diskussionen. Drei Exkursionen durch die Region gaben den Planungsteams am zweiten Veranstaltungstag die Möglichkeit, sich vor Ort ein eigenes Bild von der Region zu verschaffen, sich mit den Eindrücken auseinanderzusetzen und mit Akteuren zu sprechen.

Ideen rückkoppeln – Das 1. Zukunftsforum

Im 1. Zukunftsforum am 10. und 11. Juli 2013 im RuhrCongress Bochum stand der Austausch der Planungsteams mit der Fachöffentlichkeit und der allgemeinen Öffentlichkeit im Mittelpunkt. Der gemeinsam mit der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) gestartete Aufruf „1.000 Ruhr-ideen“ hatte eine Vielzahl an Bürgerinnen und Bürgern dazu motiviert, eine Fülle von konstruktiven Wünschen und Visionen einzubringen, die das gesamte Verfahren bereicherten.

Nachdem der erste Tag als Ideenbörse für den offenen Austausch mit der interessierten Öffentlichkeit dazu genutzt worden war, die eingegangenen „Ruhr-ideen“ vollständig

auszustellen und intensiv zu diskutieren, rückte am zweiten Veranstaltungstag der vertiefte inhaltliche Diskurs mit der (Fach-)Öffentlichkeit in den Vordergrund. Ziel war es, tiefer in die inhaltliche und fachliche Diskussion einzusteigen und die Ideen der fünf Planungsteams mit den Vorstellungen und Anforderungen der Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur abzugleichen. Die Ausstellung der „1.000 Ruhr-ideen“ der Bewohnerinnen und Bewohner der Region stieß auch bei den kommunalen Akteuren auf lebhaftes Interesse.

Ideen clustern – Das 2. Zukunftsforum

Das 2. Zukunftsforum, das am 11. und 12. September 2013 in der Stadthalle Castrop-Rauxel stattgefunden hat, stand im Fokus des „Ruhrwissens“. Der erste öffentliche Veranstaltungstag widmete sich konkreten Kommentaren aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus der Region waren deshalb mit dem Aufruf „RuhrWissen“ darum gebeten worden, ihre Einschätzungen zu den vier übergeordneten Themengebieten „Ökonomische Prosperität“, „Soziale und räumliche Integration“, „Umwelt- und Lebensqualität“ sowie „Kulturelle Vielfalt“ vorzustellen, Projektideen zu entwickeln und in die Diskussion einzuführen. Projektideen

und Clusterthemen wurden vertieft diskutiert und gezielt auf die Erfordernisse der Metropole Ruhr abgestimmt. Des Weiteren wurden die bisherigen Arbeitsergebnisse der Planungsteams mit den Wissenschaftlern erörtert. Der intensive inhaltliche Austausch der einzelnen Arbeitsstände fand mit den regionalen und kommunalen Akteuren am zweiten Veranstaltungstag statt.

Ideen präsentieren – Das 3. Zukunftsforum

Im Rahmen des 3. Zukunftsforums am 16. Oktober 2013 im Landschaftspark Duisburg-Nord wurden in einer abschließenden Präsentation die von den fünf international besetzten Planungsteams erarbeiteten Ergebnisse des Ideenwettbewerbs der regionalen Öffentlichkeit, dem Empfehlungsgremium und dem Beirat vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Darüber hinaus wurden alle Wettbewerbsbeiträge in Form einer Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Am 17. Oktober 2013 wurden die Ergebnisse der Presse vorgestellt.

Empfehlungsgremium

Das Empfehlungsgremium begleitete die vier öffentlichen Veranstaltungen, unterstützte die Erarbeitung der Wettbewerbsbeiträge durch eine kritische, fachliche Diskussion und sprach nach der Schlusspräsentation Empfehlungen aus.

Mitglieder des Empfehlungsgremiums:

- » **Horst Schiereck**, Oberbürgermeister der Stadt Herne, Vorsitzender der Verbandsversammlung
- » **Bernd Tischler**, Oberbürgermeister der Stadt Bottrop, Vorsitzender des Planungsausschusses
- » **Herbert Goldmann**, MdL, Vorsitzender des Umweltausschusses
- » **Roland Mitschke**, Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses
- » **Dietmar Thieser**, SPD-Fraktion
- » **Prof. Dr. Hans-Peter Noll**, als Vertreter der CDU-Fraktion
- » **Sabine von der Beck**, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- » **Thomas Boos**, FDP-Fraktion
- » **Olaf Jung**, Fraktion Die Linke
- » **Martin Tönnes**, Bereichsleiter Planung beim Regionalverband Ruhr
- » **Ministerialrat Martin Hennis**, Staatskanzlei NRW
- » **Juliane Kürschner**, Vicepresident of METREX, Amsterdam
- » **Stephan Reiß-Schmidt**, Stadtdirektor der Stadt München
- » **Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott**, Vorsitzende DASL-Landesgruppe NRW
- » **Andrea Gebhard**, Präsidentin BDLA, München
- » **Dr. Christian Muschwitz**, Technische Universität Trier
- » **Erich Staake**, Initiativkreis Ruhr
- » **Prof. Dr.-Ing. Manfred Fishedick**, Wuppertal Institut
- » **Dr. Arnold Voß**, Stadtplaner und Journalist, Berlin
- » **Friederike van Duiven**, Bund Bildender Künstler, Köln
- » **Prof. Dr. Heidi Sinning**, Fachhochschule Erfurt
- » **Prof. Dr. Sabine Baumgart**, als Vertreterin des Beirats
- » **Heinz Konze**, als Vertreter des Beirats

Zum Vorsitzenden des Empfehlungsgremiums wurde Stephan Reiß-Schmidt ernannt.

Beirat

Der Beirat begleitete und beriet fachlich den RVR und das externe Wettbewerbsmanagement. Er nahm ebenfalls an den vier öffentlichen Veranstaltungen teil. Zwei Mitglieder des Beirates wurden in das Empfehlungsgremium entsandt.

Mitglieder des Beirates:

- » **Prof. Dr. Sabine Baumgart**, Technische Universität Dortmund
- » **Thomas Boos**, Vertreter der FDP-Fraktion
- » **Prof. Dr. Rainer Danielzyk**, Generalsekretär der Akademie für Raumforschung und Landesplanung
- » **Prof. i. R. Dr. Lothar Finke**, Beratendes Mitglied der Verbandsversammlung
- » **Tomas Grohé**, Vertreter der Fraktion Die Linke
- » **Ministerialrat Martin Hennis**, Staatskanzlei NRW
- » **Heinz Konze**, Vertreter der SPD-Fraktion
- » **Prof. Dr. Claus Leggewie**, Kulturwissenschaftliches Institut Essen
- » **Dr. Gerd Mahler**, Vertreter der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- » **Prof. Dr. Hans-Peter Noll**, Vertreter der CDU-Fraktion
- » **Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter**, Technische Universität Kaiserslautern
- » **Prof. Dr. Peter Strohmeier**, Ruhr-Universität Bochum

Exkursionen durch die Metropole Ruhr

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung am 22. und 23. Mai 2013 in Essen fanden Exkursionen durch die Metropole Ruhr statt. Dabei erkundeten die Teams, begleitet von Empfehlungsgremium und Beirat, die Region. Die Exkursionen gaben den Teams die Gelegenheit, die Vielfalt der Region kennenzulernen und mit den Akteuren der Region vor Ort über Charakteristika, Genius Loci, Stärken und Schwächen zu diskutieren und diese Orte auch persönlich zu erfahren.

Um eine möglichst große Bandbreite der Metropole Ruhr zeigen zu können, wurden drei verschiedene Touren angeboten. Bei den Touren standen unterschiedliche Themen im Fokus der Diskussion: Bauprojekte an strategischen Orten der Region, Leerstände in unterschiedlichen Maßstäben, Halden und Hochpunkte, Freizeit- und Erholungsschwerpunkte, Verkehrsprojekte, Einzelhandel, Zechenareale und -siedlungen sowie der Freiraum. Ein besonderes Anliegen der Exkursionen war darüber hinaus, die unterschiedlichen Gesichter der Region zu erkunden, um so ein Gespür für die sehr unterschiedlichen Aufgabenstellungen zu entwickeln. Unterstützt wurden die Exkursionen durch fachliche Beiträge von kommunalen Vertreter/innen und Expert/innen, denen wir an dieser Stelle für ihr Engagement danken wollen.



EXKURSION – TOUR WEST

**Essen – Mülheim – Duisburg –
Kreis Wesel – Oberhausen**

Tourleitung: Dr. Claas Beckord,
Dorothee im Spring-Ojih

Essen: Zollverein – START» **Mülheim an der Ruhr: Ruhrbania**

Klaus Beisiegel, Stadt Mülheim an
der Ruhr

» **Duisburg: Hafen & Siedlung Hoch-
heide**

Wolfgang Neuhoﬀ, Stadt Duisburg

» **Kreis Wesel: Abgrabungen**

Detlef Wübbenhorst, Klaus Eickelkamp,
Kreis Wesel

» **Xanten: Freizeitzentrum West &
Archäologischer Park**

Wilfried Meyer, FZW und Christian
Strunk, Bürgermeister der Stadt Xanten

» **Wesel: Lippe Mündungsraum**

Detlef Wübbenhorst, Klaus Eickelkamp,
Kreis Wesel

» **Voerde: Kraftwerk Voerde,
Emscherdelta**» **Duisburg: Marxloh & Bruckhausen
& Grüngürtel & Landschaftspark**

Monika Klabuhn, Stadt Duisburg und
Egbert Botmann, Landschaftspark

» **Oberhausen: Altstadt & CentrO****Essen: Zollverein – ENDE**

EXKURSION – TOUR MITTE

**Essen – Gelsenkirchen – Kreis
Recklinghausen – Bottrop**

Tourleitung: Sven Sander,
Jeanette Sebrantke

Essen: Zollverein – START» **Gelsenkirchen: Kurt-Schumacher-
Straße & Graf Bismarck**

Markus Horstmann, Stadt Gelsenkirchen

» **Herten: Landschaftspark Hohe-
ward**

Ingrid Voigt, RVR/RuhrGrün

» **Kreis Recklinghausen: Haard**» **Haltern am See: Halterner Stausee
& Strandbad**» **Marl: Chemiepark Marl & Marler
Stern**

Olaf Magnusson, Buschmann Haus-
und Grundbesitzverwaltungen

» **Gladbeck: Siedlung Schlägel und
Eisen & A 52/B 224**

Martin Harter, Stadt Gladbeck

» **Bottrop: Welheimer Mark, Zeche
Prosper & Innovation City**

Christina Kleinheins, Stadt Bottrop

» **Essen: Thyssen-Krupp-Quartier &
Kupferdreh/Wohnen am Wasser**

Eva Fendel, Stadt Essen

Essen: Zollverein – ENDE

EXKURSION – TOUR OST

**Essen – Bochum – Ennepe-Ruhr-
Kreis – Dortmund – Kreis Unna**

Tourleitung: Tana Petzinger,
Maria T. Wagener

Essen: Zollverein – START» **Bochum: A 40 & Opel-Werk I
& Ruhruniversität Bochum &
Gesundheitscampus & Stadt-
umbau Hustadt**

Petra Bolla, Dorothee Dahl und Jens
Hendrix, Stadt Bochum

» **Witten: Kemnader See & Ruhrtal**

Florian Schrader, Stadt Witten

» **Ennepe-Ruhr-Kreis: B 7**

Petra Soika-Bracht, Ennepe-Ruhr-Kreis

» **Hagen: Schleife Wehringhausen
& B 54**

Martin Bleja, Stadt Hagen

» **Dortmund: Phoenix-West/
Hörde & Flughafen**

Ludger Schürholz, Phoenixsee Ent-
wicklungsgesellschaft

» **Bergkamen: Marina Rünthe &
Haus Aden**

Jutta Pauels, Kreis Unna und Barbara
Jöne, Stadt Bergkamen

Essen: Zollverein – ENDE

3 | Beiträge aus der Region



Premium-Ringbuslinien bei der EXTRASCHICHT
...mit vier bis fünf von...
...angeboten von...
...über der...
...heut.

Ein Kulturgebiet...
ist, darf es...
Niederrhein, das liegt...
auch Niederrheiner und...
in die Altstadt. Im Ruhrp...
Bürgersteige hoch ge...
Innenstädten von Gelsenkirchen.

Klaus Ziegent...
Duisburg

MEINE RUHRIDEE...

Altengerechte Wohneinheiten in ökologischer Bauweise

Wenn mehr solcher altengerechten Wohnhäuser entstehen würden, würden mehr ältere Menschen aus ihren - oftmals viel zu großen Einfamilienhäusern - ausziehen und Wohnraum schaffen für junge Familien. Die älteren Menschen könnten noch etwas umweltförderliches machen und zusammen wohnen mit Menschen mit ähnlichen Interessen. Das Zusammenleben wird für die Menschen wesentlich erleichtert. Bei allen Planungen sollten nachhaltige, ökologische Aspekte Vorrang haben, der nachfolgenden Generationen zu Liebe.

Senate Hellweg, Dorsten

Masterplan: "Zukunftsweisende Regionale Infrastruktur"

Die Entwicklungsfähigkeit und -kraft hängt zu einer Zunahme von...
...auf die Arbeitsindustrie. Eine...
...nicht, sodass nach dem...
...Anspruch...
...Infrastruktur...
...auf Grund...
...gründet...
...bleibt...
...für eine...
...nachdem...
...sich...
...sich...
...sich...

Schönes Sauberes Ruhrgebiet

Erkenntnisse 3 - Über die Wesenheit der Welt

Small-Busi

Gina Lar...

1.000 Ruhrideen für die Zukunft Ideen und Beiträge aus der Zivilgesellschaft



Im Rahmen von „1.000 Ruhrideen“ und „Ruhrwissen“ wurden Beiträge aus der Zivilgesellschaft für den Ideenwettbewerb generiert. Dabei standen folgende Fragen im Mittelpunkt: Wie werden wir in Zukunft wohnen und arbeiten? Wie schaffen wir es, unsere Straßen und Schienen instand zu halten? Was brauchen wir, um im Wettbewerb mit anderen Regionen Schritt zu halten? Wie können wir unseren Kindern und Enkeln eine lebenswerte Umwelt erhalten? Wo kommt in Zukunft unsere Energie her? Dies sind einige der Leitfragen, mit deren Beantwortung sich die Bewohnerinnen und Bewohner der Metropole Ruhr als Expertinnen und Experten der Region in den Prozess zur Erarbeitung zukunftsfähiger Leitbilder und tragfähiger Konzepte für die Zukunft ihrer Region einbringen konnten.

Doch wie erreicht man in kurzer Zeit möglichst viele Menschen aus der ganzen Region, um deren Ideen, Meinungen und auch Kritik in die Debatte um die zukünftige Gestaltung der Metropole Ruhr – ihrer Metropole Ruhr – mit einzubinden?

Durch eine Kooperation des Regionalverbands Ruhr mit Deutschlands größter Regionalzeitung, der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ), wurden im Rahmen des Projektauftrags „Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr“ über 400 Ruhrideen entwickelt und eingereicht. Sie gingen in die Zukunftsvisionen der fünf international besetzten Planungsteams ein und lieferten damit einen wichtigen Beitrag für den Entwurf eines zukünftigen Bildes der Metropole Ruhr und für die Grundlagen des neuen Regionalplans Ruhr.

Ausgewählte Ruhrideen wurden auf dem 1. Zukunftsforum am 10. Juli 2013 im RuhrCongress Bochum von den Verfassern und Verfasserinnen vorgestellt. Die gesamte Bandbreite der gesammelten Ruhrideen wurde in Form einer Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert und bot so Anstoß für wichtige Diskussionen im Rahmen der Veranstaltung.

Die WAZ nahm das Projekt 1.000 Ruhrideen gemeinsam mit dem RVR zum Anlass dies im Rahmen einer Sonderbeilage zu veröffentlichen. Alle eingereichten Beiträge finden sie unter

www.ideenwettbewerb.metropoleruhr.de

Kooperation im ÖPNV, Jan Wingens (Oberhausen) +++ DU-DO-TUNNEL, Immo König, (Dortmund) +++ FC RUHR, Immo König (Dortmund) +++ Weg vom Kirchturmdenken, Klaus Batkowski (Herne) +++ Tag der Kulturhauptstadt, Norbert Labatzki (Gelsenkirchen) +++ Zukunft und Eigenständigkeit des Ruhrgebietes, Lothar Blum (Duisburg) +++ Die Ruhrgebiets Hitparade, Detlef Lauster (Gelsenkirchen) +++ Neues Symbol, Klaus von der Brüggen (Essen) +++ Nahverkehrsverbund Ruhrstadt, Maria von Bodelschwingh (Witten) +++ Abbau des Pendelverkehrs, Ute van Heeck (Oberhausen) +++ Alle Generationen unter einem Dach, Ute van Heeck (Oberhausen) +++ Menschlichkeit, Peter Bresgott (Dortmund) +++ „back to the roots“, Entrümpelung, aufheben von Verkrustungen, Heribert Richardt (Essen) +++ Ruhrparlament, Michael Schlautmann („Ruhrstadt“ Bottrop) +++ Vier-Städte-Modell: <http://www.derwesten.de/staedte/hattingen/richtung-ruhrstadt-id3344111.html>, Thomas Röthig (Hattingen) +++ Klettern im Ruhrgebiet, Wolfgang Köhler (Velbert) +++ Radfahzubringer, Wolfgang Köhler (Velbert) +++ Weniger rumstehendes Blech im Pott, Vera Bärste (Dortmund) +++ Sicherheit der Bürger, Ursula Hickmann (Essen) +++ Ideen! Besseres Ruhrgebiet, Werner Geiger +++ ruhr.in, Rainer Berndt (Essen) +++ Spezifische Förderung aller Städte, Gemeinden und Kreise in der Metropole Ruhr, Frank Sichau (Herne) +++ A42: Die SOLARE "PARK" AUTOBAHN, Janusch Rentenatus (Essen) +++ Selbstverwaltung des Ruhrgebietes, Christian Sädtler (Bottrop) +++ BlueSkyTrain Ruhr, Ulrich Quaß (Gelsenkirchen) +++ Namensänderung, Wolfgang Stockem (Oberhausen) +++ existierende Gleise für ÖPNV nutzen, Jan Sonnemann (Recklinghausen) +++ „Über Berg und Tal“ - wandern im Ruhrgebiet, Ingrid Gessner (Rheinberg) +++ Verbesserung des Taktes der S 1, Andreas Nößler (Bochum) +++ Ideen für ein besseres Ruhrgebiet, Rolf Zydeck (Bottrop) +++ Golf-Driving-Range für alle, Dr. Annette Fuhr-Horst (Essen) +++ Mehr Gewinn für Essen, Dr. Annette Fuhr-Horst (Essen) +++ Barrierefreie Schulen, Dr. Annette Fuhr-Horst (Essen) +++ Endlich Metropole, John Martin Ungar (Dortmund) +++ ÖPNV für Berufspendler attraktiver machen statt Autobahnausbau, Jan Sonnemann (Recklinghausen) +++ Stellplätze für Wohnmobile, Sunna Stürmer (Essen) +++ Mein EiPott, Uli Stadtmeyer (Essen) +++ Was wir alles haben..., Wolfgang Sternkopf (Gelsenkirchen) +++ Das Ruhrgebiet aus Kindersicht, Christian Hartmann (Essen) +++ SVR- S-Bahnverknüpfung im Ruhrgebiet, Martin Haßelberg (Gelsenkirchen) +++ Wohlfühlregion, Jürgen und Rita Boegershausen (Ruhr Stadt Essen) +++ Ruhrgebietsausweis, Marcus Vennemann (Bochum) +++ Grünes Licht im Ruhrgebiet, Dennis Körner (Dinslaken) +++ Mountainbiketrails für das Ruhrgebiet, Gerd Bongers (Essen) +++ WAZ medienhaus, Thomas Siedler (Duisburg) +++ Mehr Wasserlandschaften, Dr. Christian Dolff (London) +++ Baumpflanz-Prämie, Sebastian Link (Bochum) +++ Ruhrstadt, Björn Wilmsmann (Oberhausen) +++ Politische Rahmenbedingungen, Volker Eichler +++ ÖPNV ist sehr fehlerhaft, Michael (Ruhrpott allgemein) +++ Solar-Straßenlaternen, Yvonne Flatau (Oberhausen) +++ Kostenloses Bus- und Bahnfahren im Ruhrgebiet, Stephan Bogert (Essen) +++ Das Einzigartige nutzen, Philipp Busch (Unna/Dortmund) +++ Mehr Sitzmöglichkeiten in der Stadt, Peter Jablowski (Bochum) +++ Oberhausen muss wieder vielfältiger werden!, Damiano Papotto (Oberhausen) +++ Kulturschiff-Gelsenkirchen, Ralf Fuhrmann (Gelsenkirchen) +++ Großstadt Ruhr, Gerhard Stahl (Bochum) +++ Eine „Ruhrstadt“ schaffen, Jürgen Orłowski (Oberhausen) +++ ReWirStadt, Tobias Stein (Bochum - ReWirStadt) +++ Carsharing, Sandra Jans (Essen) +++ HighLight, Holger Gravius (Essen) +++ Sauberes Ruhrgebiet, Frances Wenzel (Bochum) +++ Duisburg Dellplatz als Kneipenviertel, Britta Rauße (Duisburg) +++ Hilfe bei Alzheimer, MS und Parkinson, Lothar Jungesblut (Arnsberg) +++ Ruhrstadt, Clemens Busch (Castrop-Rauxel) +++ Seniorensportplätze Ruhr, Stefanie Thomczyk (Herne) +++ Buchreihe Kunst und Kulturgeschichte im Ruhrgebiet, Wolf-Dieter Lepiorz +++ Verlegung der Buslinie 146 ab Wasserturm, Reinhold Ix (Essen) +++ Einrichtung zusätzlicher kleinerer Recyclinghöfe, Reinhold Ix (Essen) +++ Umbau der Fußgängerbrücke Steubenstraße, Reinhold Ix (Essen) +++ Gewerbeparks werden zu Parkanlagen, Petra Kaliebe (Bochum) +++ Erkenntnisse 3 – Über die Wesenheit der Welt, Hans Walter Frings (Mülheim an der Ruhr) +++ Small-Business-Center, Horst Papst (Essen) +++ Öffentliche, kostenlose Büchereien, Manfred Kaiser (Hattingen) +++ Alte Filmkultur fördern, Andreas Borutta (Gelsenkirchen) +++ Präventiv-Medizin u. Rehabilitation Schwerpunkt Onkologie u. Autoimmun-Krankheiten, Friedel Brueck (Bochum) +++ „GrünerBürger“, Heinrich Obberg (Bochum) +++ Projekt „Wir für uns“, Sascha Nowak (Dortmund) +++ Ruhrstadt Essen, Dieter Rother (Ruhrstadt Essen) +++ Reaktivierung der Rheinischen Bahn Strecke, Gerd Scholl (Mülheim an der Ruhr)

+++ Wettbewerbe in den Bereichen Malen, Musik oder Schreiben für psychisch Kranke, Miriam Lange (Duisburg) +++ „Ruhrland“ statt „Ruhrgebiet“, Erwin Neumann (Herten) +++ Arbeiten, Leben, Gerechtigkeit, Biersa Peter (Essen) +++ Einen einzigen Regierungsbezirk für das Ruhrgebiet!, Gerhard Konze (Bochum) +++ Eine einzige Ruhrstadt, Andrea Junker (Bochum) +++ Schönes Sauberes Ruhrgebiet, Werner Klempel (Essen) +++ Masterplan: „Zukunftsweisende Regionale Infrastruktur“, Jürgen Dressler (Mülheim an der Ruhr) +++ Altengerechte Wohneinheiten in ökologischer Bauweise, Renate Hellweg (Dorsten) +++ Ein langfristig angelegtes Projekt, ähnlich wie „2 bis 3 Straßen Europa“ von Jochen Gerz, Gina Lange (Mülheim an der Ruhr) +++ Ruhrmetropole, Clemens Busch (Castrop-Rauxel) +++ Metropole Ruhr, Dr. Ulrich Scharfenort (Duisburg) +++ Stufenplan zur Bildung einer „Ruhrstadt“, Günter Friederich (Bochum) +++ Themen-Fahrradrundweg: Wasser und Gewässer in Do, mit Vernetzung zu weiteren Gewässern, Christoph Leistner (Dortmund) +++ Was geht?, Thos Renneberg (Essen) +++ Mehr Internationalität. Mehr Englisch im öffentlichen Raum, Helmut Lierhaus (Berlin) +++ Markenbegriff „Rhein-Ruhr“ entwickeln, Helmut Lierhaus (Berlin) +++ Ruhrstadt, Michael Steinmann (Essen) +++ Eine Farbe zieht sich durch das Ruhrgebiet!, Winfried Vrenegor (Duisburg) +++ Free-Way, Christian Surbach (Mülheim an der Ruhr) +++ Ruhr Tourismus, Werner Steffen (Hattingen) +++ Regionalwährung, Jo Rabe (Herne) +++ Über den Tellerrand geblickt, Paula Raasch-Iffland (Essen) +++ Vom Osten lernen, heißt siegen lernen!, Michael Voge (Oberhausen) +++ Bessere Wohnsituationen in der Dortmunder Nordstadt, Detlef Schneider (Dortmund) +++ Für ein besseres und sicheres Ruhrgebiet, Michael Genau (Essen) +++ Michael-Ende Themenpark, Martin Frost (Dortmund) +++ Optimierung der Landschaftspflege, Walter Seel (Essen) +++ Strukturreform der Region „Ruhrgebiet“, Hans Lumma (Mülheim an der Ruhr) +++ Hundesee, Kristina Dohm (Duisburg) +++ Fankult-Ruhr, Wolfgang Schultz (Bochum) +++ Ruhrburg und seine Seilbahnen, Thomas Röthig (Hattingen) +++ Alle alten Bahntrassen zu Fahrradwegen umbauen, asphaltiert und beleuchtet, Uwe Wittig (Essen) +++ Mobilität in der Metropol Ruhr verbessern, Jürgen Wittmann (Mülheim an der Ruhr) +++ Bewegung macht Spaß :, Hannelore Rimbäck (Wanne-Eickel) +++ Hop-on / hop-off, Erwin Dröge (Bochum) +++ Aus Orten werden Vororte der Metropolerruhr..., Norbert Dähn (Witten) +++ Verkehrsregelung auf der Lindhorststr. in Bottrop, Winfried Winkler (Bottrop) +++ Gemeinschaftsgärten in der Metropole Ruhr, Marie-Rose Joos (Essen) +++ Namensgebung, Rudolf Schonhoff (Gladbeck) +++ Stärkung der Wirtschaft durch erneuerbare Energien, Archie Kress (Dortmund) +++ Der größte Hotspot der Welt, Günther Klumpp (Unna) +++ Das Studentendorf fürs Revier, Günther Klumpp (Unna) +++ Idee 251 „ZEICHEN“ für das Ruhrgebiet, Alfred Apel (Herne) +++ Kohlebrötchen, Hans-Gerd Rehbein (Essen-Ruhr) +++ Der Niederrhein muss raus aus dem Pott, Greeven Thomas (Xanten) +++ Verbesserung der Mobilität, hier A 40 (Mülheim-Heißen bis Essen), Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Verbesserung der Mobilität (hier Querspanne A52 zwischen E-Frillendorf und Gladbeck), Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Verbindung der Halden „Tetraeder“ und „Haniel“ oder Landschaftspark Nord mit einer Riesenseilbahn, Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Räume der Stille, Ulla Krawczyk +++ Seniorenkolleg/ Universitäten der dritten Jugend, Ulla Krawczyk +++ Regelmäßige touristische Busrundfahrten zu unseren Sehenswürdigkeiten, Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Eine Stimme für das Ruhrgebiet, Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Hauseigene Energieversorgung, Friedhelm Laubkemeier (Bochum) +++ Mobil im Alter mit dem E-Mobil, Ronald Wetklo (Gelsenkirchen-Hassel) +++ Schnelle S-Bahn durch Reduzierung von Halten, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Ein Ticket für alle und alles! Busse, Bahnen zu einem billigen Tarif!, Niels Funke (Gelsenkirchen) +++ Nahverkehr aus einem Guss, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Einzelfahrkarten am Automaten leichter gemacht, Helga Koglin (Hattingen) +++ Anzeigetafeln mit der Angabe der gefahrenen std./km, Rüdiger Koglin (Hattingen) +++ Solarfähre(n) über die Ruhr, Sabine Arndt-Ellerhold (Bochum) +++ Carsharing für jeden!, Monika Weigelt (Herne) +++ Das Ruhrgebiet ohne den Niederrhein, Charly Schade (Moers) +++ Mobilitätsbedarf im Schienenverkehr ermitteln, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Schöne urbane Architektur als weicher Standortfaktor, Rainer Kindel (Oberhausen) +++ Schuldenfreies Ruhrgebiet, Rainer Kindel (Oberhausen) +++ Ruhr-Verkehrs-Webcams, Rainer Kindel (Oberhausen) +++ Integraler Taktfahrplan, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Lichtmasten, Wolf-Dietrich Chmieleck (Witten) +++ Mehr Nahverkehr durch weniger Fernverkehrshalte, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Tarifreform im ÖPNV, Jan





Wingens (Oberhausen) +++ Regierungsbezirk Ruhr, Heinrich Buchholz (Oberhausen) +++ Mobil ohne Fossil, M. Konrad (Essen) +++ Elektrofahrzeuge solar aufladen, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Flughafen Düsseldorf-Essen, Elmar Braun (Essen) +++ WIR sind EINS, Harry Olschewski (Bochum) +++ Badespaß im Herzen des Ruhrgebiets, Christian Stehnke (Gevelsberg) +++ Staubbeseitigung Essen-Bottrop, Winfried Winkler (Bottrop) +++ opel velodrom / velopeldrom / sportforum, Detlef Galka (Bochum) +++ Pendeln von A nach B in einer Metropole, Nadine Sasse (Bochum) +++ Schöner Wohnen, Marc Oliver Giese (Haltern am See /Essen) +++ Erhöhung der Bundeszuschüsse für den ÖPNV, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Verkehr: Entwicklung der letzten 30 Jahre muss rückgängig gemacht werden, Manfred Rohde (Duisburg) +++ Energie aus den Bergwerken - Energie von den Dächern, Manfred Rohde (Duisburg) +++ Altersruhesitz für Eisenbahnfans, Herbert Eule (Oberhausen) +++ Optimierung des S-Bahn-Netzes durch Reduzierung von Haltepunkten, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Anpassung der Schieneninfrastruktur, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Grünflächen vernetzen, Helmut Lierhaus (Berlin) +++ Rheinruhrschine stärken, Kurt Rodekirchen (Bochum) +++ Der Geh-Bus für Grundschulen im Ruhrgebiet, Niels Funke (Bochum) +++ Wasserköpfe der Kommunen reduzieren, Kurt Rodekirchen (Bochum) +++ Das westliche Ruhrgebiet ist ein Teil vom Rheinland, Klaus Ziegenhagel (Duisburg) +++ Premium-Ringbuslinien bei der EXTRASCHICHT, Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Premium-Busrundfahrten mit Zwischenstopps zu Besichtigungshighlights, Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Kostenlose riesige Zentral-P+R Parkplätze an Eisenbahnlinien/Bahnhöfen im Ruhrgebiet, Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Schaffung einer Kette von „Autohöfen“ im Ruhrgebiet, Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Neubau oder Modernisierung unserer Bahnhöfe, Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Wo endet das Ruhrgebiet?, Dietmar Flüshöh (Hagen) +++ We are the Pot, Friedrich Titz (Heiligenhaus) +++ Falschfahren verhindern!, Hans-J. Bodenstern (Mülheim an der Ruhr) +++ Netzwege, Klaus Heuermann (Essen) +++ Nachhaltigkeit von Projekten stärken, Andreas Müller (Hattingen) +++ Wettbewerb für einen neuen Namen, Hartmut Wiewiorra (Witten) +++ Orte der Ruhe und Besinnung, Irmela Schwarz (Witten) +++ Mehr Kompetenz für das Ruhrparlament, Willi Urban (Bottrop) +++ RuhrStadt kann durch Zusammenarbeit in den Gemeinden sparen, Willi Urban (Bottrop) +++ Ein Museum für die Revier-Kunst, Horst D. Gölzenleuchter (Bochum) +++ Fesselballon im Kruppspark in Essen-Altendorf, Alfred Hollerbach (Essen-Altendorf) +++ 4 Metropolen im Stadtbaukasten, Hendrik Leuckefeld (Essen) +++ Möglichkeitsmelder, Hendrik Leuckefeld (Essen) +++ Einheitliche Bahnhofsgestaltung, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Fahrzeuge im Schienenpersonennahverkehr, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Werbung für den ÖPNV, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Endlich ein effektiv vernetztes regionales ÖPNV-Gesamtsystem mit verlässlichem Takt!, Lena Heimers (Gelsenkirchen) +++ Ausbau der Schnellverbindungen zwischen Zentren und den peripheren Orten!, Anne Masjosthusmann (Gelsenkirchen) +++ Mehr Kombimöglichkeiten im ÖPNV anbieten!, Anna Janßen (Gelsenkirchen) +++ Angstträume beseitigen!, Werner Rybarski (Gelsenkirchen) +++ Haltepunkten als „Servicepunkte“ entwickeln!, Sarah Kühnert (Gelsenkirchen) +++ Bus und Bahn als Lernorte anbieten!, Werner Rybarski (Gelsenkirchen) +++ Friedhof-Rikschas, Kira Fink (Gelsenkirchen) +++ Übersichtliche Aushangfahrpläne, Jan Wingens (Oberhausen) +++ Leckere Metropole Ruhr – ein kulinarischer Lehrpfad, Daniel Briest (Dortmund) +++ Science Centre/Fortbildungszentrum (Unter Anleitung von Gesundheitsamt, Berufsschulen und Hochschulen), Katharina Fischer (Duisburg) +++ Wochenend-Ärzte-Praxis, Katharina Fischer (Duisburg) +++ Urlaub im Ruhrgebiet, Ralf Theinert (Bochum) +++ Umstellung der Gas-Versorgung auf Bio-Wasserstoff, Carl-D.A. Lewerenz (Herne) +++ Geschichten der Emscher, Irene Greskamz (Herne) +++ Wertschätzung der Region stärken!, Martin Schulte (Bochum) +++ Einheitlich gestaltete Verkehrsmittel mit internationalem Wiedererkennungswert, Dieter Rother (Essen) +++ Identifikation mit dem Revier durch Heimatmusik, Dieter Rother (Essen) +++ Ein Mathematik-Workshop, Paul Stephenson (Essen) +++ 13 Ideen für ein lebenswertes Ruhrgebiet, Walburga Zamhöfer (Essen) +++ Neue Hoffnung für unsere Erde: Raumenergie-Zeitalter und ein neuer Kondratieff-Zyklus, Josef Gruber (Hagen) +++ Wir leben Ruhrgebiet, Detlef Lauster (Gelsenkirchen) +++ Kinderkunst fürs Rathaus, Stefania Gebauer (Essen) +++ Reduzierung der Verkehrsgesellschaften, Helmut Deka (Gladbeck) +++ Revitalisierung des Bahnbetriebswerkes Bismarck, Freunde des Bahnbetriebswerk Bismarck (Gelsenkirchen) +++ Landkarte Leuchtturmprojekte gegen Armut u. für soziale Teilhabe, Reiner

Mathes (Essen u. alle anderen Städte und Gemeinden der Region) +++ Ökologische und lokale Energieerzeugung, Lukas Achenbach (Essen) +++ ÖPNV, Dominic Schneider (Gelsenkirchen) +++ Die Autobahn der Zukunft, Dominic Schneider (Gelsenkirchen) +++ Metropol Ruhr, Dominic Schneider (Gelsenkirchen) +++ Logistik Standort Europas, Dominic Schneider (Gelsenkirchen) +++ Ruhr-Cup, Dominic Schneider (Gelsenkirchen) +++ Das glutenfreie Ruhrgebiet, Christina Lange (Essen) +++ Neue Bildungswege im Ruhrgebiet, Matthias Koch (Arnsberg) +++ Kunst- und Architekturwohntviertel, Jörg Steinhauer (Oberhausen) +++ Radparadies, Frank Nickel (Essen) +++ Stadtrundfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Elke Gutschmidt (Hagen) +++ Einige Felder in Naturwiesen umwandeln und den Bürgern schenken, Dr. Heiko Engelhardt (Essen) +++ Zukunft: Stabile Quartiere, Manfred Walz (Bochum) +++ Solidarisches NRW: Landeswohlfahrtsverband NRW, Frank Sichau (Herne) +++ Schienenkreuzfahrt mit Sightseeing-Zug (Panorama-Bahn), Ralf Bayerlein (Mülheim an der Ruhr) +++ Sagenhafte Metropole Ruhr, Dirk Sondermann (Hattingen) +++ 1. Wanderweg Rund um das Ruhrgebiet 2. Haldenwanderwege, Gerold Reim (Essen) +++ Ruhrparlament, Jan Wingens (Oberhausen) +++ 4 Forderungen zur Aktivierung verbindlicher regionaler Zusammenarbeit und zur Novellierung des RVR Gesetzes, Manfred W. Arlt (Essen) +++ Die Ruhr verbindet: wir machen Meer (mehr), Eckhard Büscher (Lünen) +++ „Kochen wie Gott in Hamborn“ das Ruhrgebietskochbuch, Margit Dewald-Fink (Duisburg) +++ Stärkung der Verkehrsstruktur, Arbeitsgemeinschaft Flughafen und Ökologie Essen/Mülheim e.V. (Mülheim an der Ruhr) +++ „Wunsch und Wirklichkeit für das Leben im Alter“: Nachbarschaft neu entdeckt, Uta Schütte (Dortmund) +++ Das Ruhrrevier aufräumen und aufhübschen, Lothar Puschmann (Oberhausen) +++ Radautobahn Deluxe, Kai Lipsius (Essen) +++ rUhrBahn, Michael Steinmann (Essen) +++ Einheitliches Wappen fürs Ruhrgebiet, Thomas Röthig (Hattingen) +++ Kompetenznetz Gendersensible Regionalplanung, Rosemarie Ring, Doris Reich (Dortmund) +++ VeloCityRuhr.net – Wir radeln schon mal vor., Albert Hölzle (Ruhrgebiet (insb. Dortmund, Duisburg, Essen)) +++ Radwege an Bahnstrecken, Jens Preusser (Bochum) +++ Meine 5 Ruhrideen, Cäcilia Rummert (Essen) +++ Mehr Gemeinschaftsgärten für das Ruhrgebiet, Petra Fiedler (Essen) +++ Segways, Christiane Terveen (Essen) +++ Lückenschluss A 52, Dr. Wolf Dieter Sondermann (Essen) +++ Experimente in Schwerelosigkeit, Volker Kleiner (Essen) +++ Zentraler öffentlicher Nahverkehr, Volker Kleiner (Essen) +++ Das Revier braucht Sicherheit für seine Bewohner., Ursula Hickmann (Essen) +++ Emscher Landschaftspark GmbH als urbaner Regionalpark Ruhr, Dr. Wolf Dieter Sondermann (Essen) +++ Schwerpunkte setzen, Kirsten Kremer (Mülheim an der Ruhr) +++ Umweltschutz und erneuerbare Energien, Kirsten Kremer (Mülheim an der Ruhr) +++ Schuldenabbau und Zusammenarbeit der Städte, Kirsten Kremer (Mülheim an der Ruhr) +++ Soziallasten, Kirsten Kremer (Mülheim an der Ruhr) +++ Zusammenarbeit der Städte, Kirsten Kremer (Mülheim an der Ruhr) +++ Potenziale nutzen, Kirsten Kremer (Mülheim an der Ruhr) +++ Junge Leute, Kirsten Kremer (Mülheim an der Ruhr) +++ Projekte umsetzen, Kirsten Kremer (Mülheim an der Ruhr) +++ Das Ruhrgebiet muss bunter werden! Priorität „Natur- und Landschaftsschutz“ ist überfällig, Heidi Hopkins (Bochum) +++ Naturopolis Ruhrgebiet, Kathrin Hermans (Essen) +++ Ruhrfähre, Manfred Kaiser (Hattingen) +++ Stadt im Ruhrgebiet, Susanne A. Schalz (Gladbeck) +++ Modellbauzentrum, Rainer Nellißen (Recklinghausen) +++ Nächster Halt: Ruhrgebiet, Peter P. Hoff (Hagen) +++ Ruhrpott Truckmodellhalle, Rainer Nellißen (Recklinghausen) +++ Nahmobilität zuerst, Klaus Kuliga (Bochum) +++ Arbeit, Energie, Wohnen, Gerd Neumann (Ratingen/ Essen) +++ Ruhrstadt-NRW, Hans-Juergen Horn (Mülheim an der Ruhr) +++ Menschen sind wichtiger als Autos, Notburga Henke (Castrop-Rauxel) +++ Einheitliches KFZ-Kennzeichen, Hans-Peter Töhning (Mülheim an der Ruhr) +++ Geplante Straßenbahnverbindung von Essen-Frintrop zum Centro Oberhausen, Manfred Mense (Essen) +++ Mit dem Fahrrad zur Arbeit: Fahrradautobahn, Dr. Christian Borgmann (Dorsten) +++ www.pottsafari.de, Hendrik Hunschede (Dortmund) +++ Konzept Stadtbahn 2.0, Gregor Korte (Bochum) +++ Pendeltrassen, Maria Schmalenbach (Bottrop) +++ Städteübergreifende Vernetzung von Musikschulen, Maria Schmalenbach (Bottrop) +++ Übergreifender Veranstaltungskalender, Maria Schmalenbach (Bottrop) +++ Masterplan Metropole Ruhr, Torben Klauke (Dortmund) +++ HAUS DER RELIGIONEN, Dr. Eckart Gottwald (Mülheim an der Ruhr) +++ Durch GPS/Sensor gesteuerte Straßenbeleuchtung, Sven Ekert (Bottrop) +++ Soziales Arbeiten im Ruhrgebiet, bezahlte gemeinnützige Arbeit statt Hartz IV, Werner Klempel (Essen) +++ Metropolenpark Ruhrgebiet, Markus Wischermann

ben mit Führung, nachterfahrt. Wichtig wäre, sig (täglich) angeboten rweise nach Jahreszeit nter kürzere Tage, aber Weihnachtsmärkte).

EXTRASCHICHT folgende Idee: Angebot von exklusiven Premium-Busfahrten z. B. bei der EXTRASCHICHT. Die Busse fahren für einen deutlich erhöhten Eintritts/Fahrpreis bestimmte Eventpunkte an, bleiben dort eine festgelegte Zeit (z. B. 1h, 45 min, 1,30 h) und fahren mit den "Premiumgästen", die einen festen Platz gebucht haben, weiter zum nächsten vorher im Angebot genannten Event. Diese Angebote werden vorher fest gebucht, attraktiv Busverkehr heut.

173

Ralf Bayerlein, Mülheim

HRIDEE...

MEINE RUHRIDEE...

Masterplan: "Zukunftsweisende Regionale Infrastruktur"

Die Spezialisierung auf Kohle- und Stahl führte zu einer Zuordnung der raumbezogenen Funktionen auf die Montanindustrie. Eine politische Einheit entwickelte sich hingegen nicht, sodass nach dem Ende der Montanindustrie die Kommunen weiterhin einen Anspruch auf selbstbestimmte Daseinsvorsorge erheben. Eine erfolgreiche Zukunft des Ruhrgebietes wird von einer Bildungsgesellschaft mit dem Anspruch auf adäquate kulturelle und soziale Infrastrukturen und einer zeitgemäßen Mobilitätsgarantie abhängig sein. Auf Grund des demographischen Wandels und der sinkenden Einwohnerzahlen ist die Qualität der Infrastruktur in den meisten Städten gesunken, das Festhalten an gewissen Infrastrukturen der Kommunen bleibt bestehen. Deshalb müsste der Bedarf an den jeweiligen Infrastruktureinrichtungen vom RVR unter dem Aspekt neu bewertet werden, dass das Ruhrgebiet eine Stadt ist. Für eine nachhaltige Infrastruktur im Ruhrgebiet muss EIN Masterplan für ... werden. Dieser kommt sowohl den Plänen ... der NRW Regierung als auch den ... der Kommunen entgegen.

86

Altengerechte Wohneinheiten ökologisch

Wenn mehr solche entstehen würden ...
...
Einfamilienhäuser schaffen für junge ...
... könnten noch etwas ...
... und zusammen ...
... ähnlichen Interessen ...
... die Menschen v ...
... lanungen sollten na ...
... rrrang haben, der na ...

ite Hellwe

(Oberhausen) +++ TV + Radio Beiträge für den öffentlichen Nahverkehr, Helmut Beckmann (Dortmund) +++ Realisierung des Industrieareals newPark, Petra Bergmann (Datteln) +++ Neues Türkonzept für Regionalexpress mit Doppelstockwagen, Henrik Mantke (Duisburg) +++ Schacht des Schreckens, Wolfgang Raitz (Essen) +++ Slogan / Image / Verkehr, Heinz-Bernd Michalski (Dortmund) +++ Unser Wohnumfeld soll schöner werden!!, Judith Pasquale (Oberhausen) +++ Neue moderne Ruhrstadt, Bernhard Schemmer (Bottrop) +++ Büchereien für jede Grundschule, Susanne Holste (Mülheim an der Ruhr) +++ Bürger für Bürger Haus, Michaela Molls (Duisburg) +++ Entspannungsorte in freier Natur, Michaela Molls (Duisburg) +++ Meet The Roma!, Hendrik Hunschede (Dortmund) +++ Das Ruhrgebiet wird wild – Neue Wege im städtischen Grün, Susan Findorff (Mülheim an der Ruhr) +++ Lichtinseln, Michaela Molls (Duisburg) +++ City Community Haus, Michaela Molls (Duisburg) +++ Förderung Sport & Heilung, Michaela Molls (Duisburg) +++ Treffpunkt Jugend, Michaela Molls (Duisburg) +++ Szene, Michaela Molls (Duisburg) +++ Kinder sind unsere Zukunft, sie brauchen Platz und Raum!, Stefanie Foth (Gelsenkirchen) +++ Wohnprojekte, Michaela Molls (Duisburg) +++ Gewerbe, Michaela Molls (Duisburg) +++ Kinder, Michaela Molls (Duisburg) +++ Alte Bürger, Michaela Molls (Duisburg) +++ Grün im Revier, Michaela Molls (Duisburg) +++ Wasserfälle, Michaela Molls (Duisburg) +++ Ökologisch & natürliche Bewegung, Michaela Molls (Duisburg) +++ Ich lebe gerne hier Aktion, Michaela Molls (Duisburg) +++ Mehr Personal in sozialen Berufen – Zukunftsdenken, Michaela Molls (Duisburg) +++ Geldlos, Michaela Molls (Duisburg) +++ Alternative Medizin befreien, Michaela Molls (Duisburg) +++ Ernährung & Versorgung, Michaela Molls (Duisburg) +++ Mieten, Wohnen, Leben, Michaela Molls (Duisburg) +++ Lust statt Frust! Mit dem Rad oder Laufschuhen zur Arbeit, Volker Kirchner (Essen) +++ Arbeit, Michaela Molls (Duisburg) +++ Stadtverwaltungen streamlinen, Martin Schulze (Essen) +++ Einheitlicher Verkehrsverbund, Monika Ruthe (Witten) +++ ADHS Schule, Michaela Molls (Duisburg) +++ Re-Industrialisierung, Sven Heidemann (Essen) +++ Caravan- und Wohnmobilstellplatz, Gabriele Hofmann-Wickert (Essen) +++ Ruhr 2100 - Neue Mitte Ruhr, Lothar Gräfingholt (Bochum) +++ Mehr Gemeinschaftsgärten für das Ruhrgebiet als Orte von Kultur im weitesten Sinne, Susanne Wiegel (Essen) +++ Erlebnis- & Aktiv-Werk im ehemaligen Bahnwerk GE-Bismarck, Paul Lindemann (Gelsenkirchen) +++ Nachbarschaftshilfen ausbauen... gerade weil es mehr ältere Menschen unter uns geben wird..., Randolph Treutler (Essen) +++ Führerschein ab 75, dafür freie Fahrt mit ÖPNV im Wohnort, Christa Hinn (Essen) +++ Wohnen in Gemeinschaft – Gemeinsamstatt einsam, Bruno Lindemann (Dorsten) +++ Einziges Museum für kinetische Objekte in Gelsenkirchen-Buer im derzeitigen Museum, Marlies Wolf (Gelsenkirchen) +++ Einheitliches Nahverkehrssystem im ganzen Ruhrgebiet, Marlies Wolf (Gelsenkirchen) +++ Zusammenlegung aller Städte zur Metropolregion Ruhr, Margret Lippik-Winkler (Essen) +++ Gesünderes Essen für alle = gesündere Ruhries, Sandra Kallmeyer (Essen) +++ Lobbyismus von unten, Stefan Schulte (Essen) +++ Der Ruhrtaler, Christine Andrae (Essen) +++ Stadt der Zukunft, Christine Andrae (Essen) +++ 1 Mio Kleinwindkraftanlagen, Christine Andrae (Essen) +++ Windkraft als Landschaftskunst, Christine Andrae (Essen) +++ Buspendeln über die Autobahn, Christine Andrae (Essen) +++ 500 neue P&R-Parkhäuser, Christine Andrae (Essen) +++ 100 neue Wild- und Menschenbrücken, Christine Andrae (Essen) +++ Die Ruhr als Pumpspeicher, Christine Andrae (Essen) +++ Hochschule für Kultur, Christine Andrae (Essen) +++ Weiterbildungsregion Ruhr, Christine Andrae (Essen) +++ Saubere Städte, Egbert Schröder (Herten) +++ Wege- und Grünvernetzung - örtlich und regional, Frank Sichau (Herne) +++ Kompetenzregion Ruhr, Christine Andrae (Essen) +++ Lebenswerte Architektur, Christine Andrae (Essen) +++ Gewerbesteuerpool, Christine Andrae (Essen) +++ Neue Ortseingangsschilder (für alle Ruhrgebietsstädte) „Verbinden statt Trennen“, Stephan Müller (Gladbeck) +++ Optimierung des Metropol-SPNV und -ÖPNV in Kooperation mit dem VRR, Frank Sichau (Herne) +++ Urban farming auf den Dächern an der Ruhr, Sigrid Gottwald (Mülheim an der Ruhr) +++ Gute BotschafterInnen zur Stärkung des Selbstbewusstseins der weiteren NRW-Regionen, Frank Sichau (Herne) +++ Badeseen statt Phönixseen!, Nicole Tröger (Dortmund) +++ Ein Sozialticket, das seinen Namen auch verdient, Sozialforum Dortmund (Dortmund) +++ Investitionen für die Zukunft, Werner Klempel (Essen) +++ Die Lange Nacht des VRR, Gerhard Roßmann (Essen) +++ Fehlendes Wahrzeichen MetropoleRuhr, Klaus Spitzer (Bochum) +++ Seniorengerechtes Wohnen, Egbert Schröder (Herten) +++ Öffentlicher Personen Nahverkehr, Egbert Schröder (Herten) +++ Museumspfad Dortmund-Nord, Tors-

ten Trzeciak (Dortmund) +++ Leitprojekt 2020: Energiehauptstadt Ruhr, Frank Sichau (Herne) +++ Energy Harvesting Ruhrgebiet, Mara Bittinger (Dorsten) +++ Sportentwicklung für alle – von den Bundesligavereinen über die Sportvereine bis zum selbstorganisieren Sport, Johannes Eulerling (Bottrop) +++ Zur mittelfristigen Umsetzung von ruhrideen: Präsentation eines Steuerreformvorschlages, Frank Sichau (Herne) +++ Parkraum für Pendler, Rainer Hering (Bochum) +++ Generationen-Wohnen, Rainer Hering (Bochum) +++ TUUR temporäre Umwidmung urbaner Räume, Herbert Kurs (Bochum) +++ Das Revier mit weniger Abgasen mobil, AKOPLAN - Institut für soziale und ökologische Planung e.V. (Dortmund) +++ Denkmalgeschützte Seilhängebrücke und altes Wasserwerk in Wetter (Ruhr) neu nutzen, Karen Halt-aufderheide (Wetter (Ruhr)) +++ .RUHR: Das Revier ins Netz, Anja Elsing (Essen) +++ Stadtteilpartnerschaften, Dirk Hellrung (Essen) +++ Stiftung Musikinstrumentenmuseum Nordrhein-Westfalen, Jürgen Uebelgünn (Wetter (Ruhr)) +++ Freihandelszone, Dirk Hellrung (Essen) +++ Radautobahnen, Dirk Hellrung (Essen) +++ Lärmschutz für den Emscher Landschaftspark, Ortsverband Ostvest Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) (Castrop-Rauxel) +++ Von Hibernia lernen, Katrin Kleine-Onnebrink (Castrop-Rauxel) +++ Ladenlokale zu Seniorenwohnungen, Angelika Krämer (Dortmund) +++ Das Ruhrgebiet eine hundefreundliche Region, Angelika Krämer (Dortmund) +++ Blumen für die Revierparks, Angelika Krämer (Dortmund) +++ Ein direkt gewähltes Ruhr-Parlament muss her!, Heiko Holtgrave (Dortmund) +++ Ruhrmobilität, Frank Nickel (Essen) +++ Ruhrwandel: Investieren für ein besseres Ruhrgebiet. Investieren für Lebensqualität., Meryem Toros (Recklinghausen) +++ Coach“Bus Terminal Metropolis“, Hubert Filarsky (Oberhausen) +++ Wohnungsnahe Erholungsfreiräume zu Fuß und per Rad, Soroptimist International Club Dortmund Hellweg (Dortmund) +++ Dauerhaft genutztes Industrieerbe, Soroptimist International Club Dortmund Hellweg (Dortmund) +++ Versorgungsnahe Landwirtschaft, Soroptimist International Club Dortmund Hellweg (Dortmund) +++ Gut vernetzter ÖPNV, Soroptimist International Club Dortmund Hellweg (Dortmund) +++ Die guten Seiten der Mentalität der Region ausbauen, Soroptimist International Club Dortmund Hellweg (Dortmund) +++ Die Kulturreichhalt als Bereicherung (er)leben, Soroptimist International Club Dortmund Hellweg (Dortmund) +++ Die Bewohner der Region identifizieren sich positiv mit der Metropole, Soroptimist International Club Dortmund Hellweg (Dortmund) +++ Bessere Infrastruktur des Regionalverkehrs, Helmut Balloff (Gelsenkirchen) +++ „Schön ist´s auch an der Ruhr“, Hans Berwing (Velbert) +++ Internationale Gartenschau 2023 an der Emscher!, Jan Bormann (Castrop-Rauxel) +++ Warme Grundwasser nutzen!, Jan Bormann (Castrop-Rauxel) +++ Letzte Seilfahrt, Ingrid Brozio (Dorsten) +++ Ideen für die Stadt Bochum, Jürgen und Renate Domnik (Bochum) +++ Revier-Ansichten von Innen und Außen, Ingeborg Knoop-Schaal (Bochum) +++ Altes/Vorhandenes zu Neuem nutzen/umgestalten, Max Lehnert (Sundern) +++ Visionäre Forschungen fördern!, Lothar Joest (Duisburg) +++ Bürgerfreundliche Innenstädte, Siegfried Mielicki (Dortmund) +++ Image-Verbesserung durch Maßnahmen in Bahnhofsbereichen, Erwin Neumann (Herten) +++ Das Ruhrgebiet, Hans Orzepowski (Gladbeck) +++ Aufräumen + Auffrischen – eine Gemeinschaftsaufgabe für das Ruhrrevier, Lothar Puschmann (Oberhausen) +++ Eine Lücke ist da., Ans van Vuuren (Mülheim an der Ruhr) +++ Reaktivierung der Ruhrtalbahn, Hans-Jürgen Thiel (Schwerte) +++ Wasser macht Spaß, Hilgardis-Schule Barbara Smielowski (Bochum) +++ Menschliche Stadt, Hilgardis-Schule Barbara Smielowski (Bochum) +++ Sozialer Wegweiser, Hilgardis-Schule Barbara Smielowski (Bochum) +++ Trüffel-Ticket für alle, Hilgardis-Schule Barbara Smielowski (Bochum) +++ Jugendcenter Infopoint, Hilgardis-Schule Barbara Smielowski (Bochum) +++ Informationstafeln, Elvira Fehlau (Essen) +++ Müll-/Rattensituation in der Innenstadt, Elvira Fehlau (Essen) +++ Träume von einer modernen Metropole Ruhr, Werner Brinkmann (Moers) +++ Neues Nahverkehrskonzept für die Metropole Ruhr bzw. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Marco Leipold +++ Revierverwaltung, Ulrich Häpke +++ Internationaler Baumkreis, Ulrich Häpke +++ Parkanlage aus internationalen Bauern-, Arbeiter- und anderen kleinen Gärten, Ulrich Häpke +++ Dachverband der Fördervereine für Parkanlagen im Ruhrgebiet, Ulrich Häpke +++ Projekte 50 plus-Tourismus Ruhrgebiet, Peter Gruber (Esslingen) +++ Unterwegs in der Zukunft, Helmut Deka (Gladbeck) +++ Weiternutzung statt Abriss, Erika Gregor (Oberhausen) +++ Pflege übernehmen, Erika Gregor (Oberhausen) +++ Ausbildungsschulen, Erika Gregor (Oberhausen) +++ Betreute Taubenschläge, Sonja Rothenbacher & Barbara Krüsmann (Bochum).



Ruhrwissen

Sie beschäftigen sich mit der Metropole Ruhr? Ihr Fokus liegt auf einer wissenschaftlichen, künstlerischen oder literarischen Auseinandersetzung mit der Region? Sie erforschen ausgewählte Zukunftsfragen oder untersuchen Zukunftsthemen, die die Metropole Ruhr betreffen? Dies waren die Leitfragen, mit denen Querdenker, Entwickler und Engagierte aus der Wissenschaft gesucht wurden, um ihre Positionen, Gedanken und Fragen aktiv in den Zukunftsdialog einzubringen. Über gezielte Anschreiben und Ansprachen sowie einen Aufruf im Internet wurden Beiträge für den Diskurs über die Zukunft der Metropole Ruhr erbeten, die im Rahmen des 2. Zukunftsforums eine Diskussionsplattform erhielten. Diesem Aufruf durch den Regionalverband Ruhr sind Institutionen, Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen gefolgt und nahmen die Gelegenheit wahr, ihre Gedanken zur Metropole Ruhr ausführlich darzulegen. Dazu bestand die Möglichkeit, mit den Planungsteams in einen direkten Austausch über Ideen und Erfahrungen zu treten. Die thematische Bandbreite erstreckte sich von der ökonomischen Prosperität zur sozialen und räumlichen Integration, zur Umwelt- und Lebensqualität, bis hin zur Kulturellen Vielfalt.

Beteiligt haben sich hierzu mit Wortbeiträgen: Dr. Jörg Weingarten, Reinhard Röhrig, Dr. Arnold Voss, Stefan Peltzer, Dr. Hans Stallmann, Mechthild Stiewe, Dr. Bernd Sures, Marlies Schmitz, Prof. Dr. Sabine Baumgart, Jürgen Fischer-Pass, Dr. Sebastian Müller, Ruth Brand.

Eingereichte Ruhrwissen-Beiträge:

- » **Mitbestimmungsregion Ruhr**
(Ruhr-Universität Bochum, Prof. Stefan Goch)
- » **Gentrifizierung an Rhein und Ruhr**
(FH für öffentliche Verwaltung NRW, Duisburg)
- » **Nachhaltige urbane Kulturlandschaft**
(Universität Duisburg-Essen, Prof. Dr. Bernd Sures)
- » **Ein Rathaus für das Ruhrgebiet – Eine positive Utopie**
(RWTH Aachen, Anna Wulf)
- » **Integrierte Arbeitsmarktprojekte**
(Brigitte Pawlik, Steuerung Netzwerk Weg & Raum)
- » **Zukunftsfeste Hafententwicklung Dortmund**
(Akoplan, Dortmund)
- » **Stadtlöcher, Armut und Zeitstrukturen oder: Stabile Quartiere, mit Fokus auf benachteiligte Zielgruppen**
(Akoplan, Dortmund)
- » **Olympische Spiele**
(FH Münster, Tim Christossek)
- » **Gemeinschaftliche, kooperative Freiraumfürsorge**
(Büro Stadtforschen.de)
- » **L(i)ebenswerte Quartiere für alle**
(Frauennetzwerk Ruhrgebiet)



مجلس شورای اسلامی
گروه تخصصی
پروژه
مکانیسم
۱۳۹۸
۸۸

Team A

- » **bgmr Landschaftsarchitekten**,
Becker Giseke Mohren Richard, Berlin
- » **Uberbau**, Berlin
- » **InD - InitialDesign**, Berlin
- » **Dr. Weert Canzler**,
Wissenschaftszentrum für Sozial-
forschung, Berlin
- » **Prof. Brigitte Scholz**,
Alanus Hochschule, Alfter
- » **Dr. Fritz Reusswig**,
Potsdamer Institut für
Klimafolgenforschung, Potsdam
- » **LNC LogisticNetworkConsultants**
GmbH, Berlin

NETZWERTSTADT



1. Vorbemerkung: Die Zukunft der Stadt

Wir müssen auf die Zukunft der Stadt mit Optimismus blicken – aber wir dürfen uns keine Illusionen machen. Wir glauben, dass es keinen technologischen Quantensprung gibt, keinen ökologischen und auch keinen sozialen. Wir werden weder radikalen Wandel in den Besitzverhältnissen erleben noch einen Exodus der Bevölkerung, ein Ende der Emissionen. Wir beobachten keinen schlagartigen Kollaps der existierenden Strukturen. Änderungen werden sich stattdessen im Bestand vollziehen, werden diesen langsam überformen – und dies alles wird kontinuierlich geschehen. Dagegen anzugehen wäre sinnlos, ja es wäre nicht einmal klug. Denn Historie, die untrennbar in der europäischen Stadt verankert ist, bleibt auch in Zukunft der Kitt, aus dem sich die Stadt konstituiert.

Unsere Vision für die Metropole Ruhr wird daher auf dem aufbauen, was da ist. Sie wird das, was da ist, vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen und technologischen Veränderungen sehen, sie wird ökonomische Zwänge erkennen und technologische Dynamik: Wir ahnen Veränderungen im Mobilitätsverhalten, wir wissen von der Alterung der Gesellschaft, wir sehen Industrien verschwinden und wir erkennen die Schnelligkeit, mit der neue Technologien entstehen. Wir verstehen, dass diese Entwicklungen Auswirkungen haben auf die Stadt. Unsere Vision wird das weiterentwickeln, was aus dem Bestand heraus als Potenzial für die Ruhr erkannt wird. Sie wird neu positionieren, vernetzen und in die Zukunft denken.

2. Der Ansatz: Metropole Ruhr – Generische Stadt

Der große, einmalige Plan ist ein eindimensionales Konzept. Er lässt sich angesichts der Vielfalt der Entwicklungen und immer neuer gesellschaftlicher Bedürfnisse nicht realisieren. Er genügt den vielfältigen Ansprüchen einer modernen, selbstbewussten und kritischen Gesellschaft nicht. Die Arbeit an der Metropole Ruhr ist ein Prozess, an dem viele Akteure mitwirken. Es ist ein Prozess, der von unten genauso wie von oben vorangetrieben wird. Er wird von Verwaltung, Bürgern und Unternehmen in vielen kleinen Schritten angestoßen und gelebt. Deshalb braucht dieser Prozess Richtungen, in die wir uns bewegen. Die Metropole Ruhr ist eine generische Stadt.

Wir sehen Themenfelder, die für die Metropole Ruhr wichtig sind, weil sie Zukunft versprechen. Die Regionalplanung kann Strategien, die auf diese Themenfelder abstellen, in den Mittelpunkt ihrer Arbeit stellen. Sie kann Themenfelder besetzen, mit denen sich Bewohner, Unternehmer, Städte und Landschaften identifizieren und bereits profilieren. Sie kann aber auch neue Themen vorgeben, wenn in ihnen – statt der Einzelaktion – die Chancen gemeinsam verhandelter Zukunft sichtbar werden.

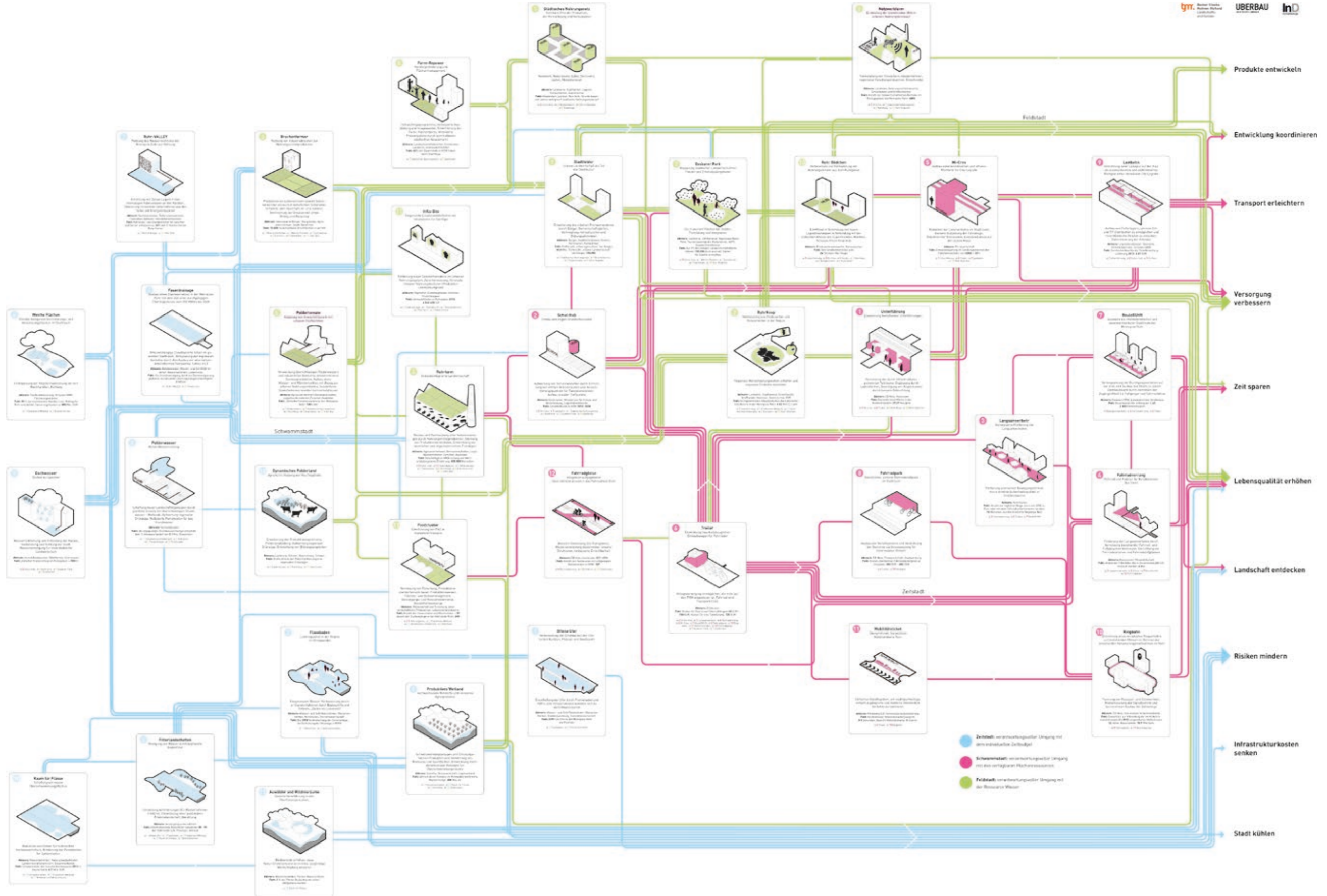
Ein Regionalplan, der irreversibel Richtungen manifestiert, ist da genauso wenig hilfreich wie ein Plan, der in kommunalen Grenzen denkt, in Funktionen und abgeschlossenen Nutzungen. Die Lebenswirklichkeit im Ruhrgebiet sieht längst anders aus. Beide Konzepte sind politisch nicht mehr durchsetzbar, beide bergen zudem Risiken der Exklusion: Sie schließen Teilbevölkerungen von Entscheidungen aus – mag das nun vor dem Hintergrund unzureichender Sprachkenntnisse geschehen, im Zusammenhang mit Gender oder Alter, oder wegen mangelnder wirtschaftlicher Durchsetzungsfähigkeit. Eine generische Stadt muss in ihrer Planung einen Weg finden, den Zusammenhalt einer Stadtgesellschaft abzusichern, sie muss über ihre Grenzen hinaussehen, sie muss konsensfähig sein, um eine Metropole werden zu können.

3. Die Strategie: Metropole Ruhr – Themenstadt

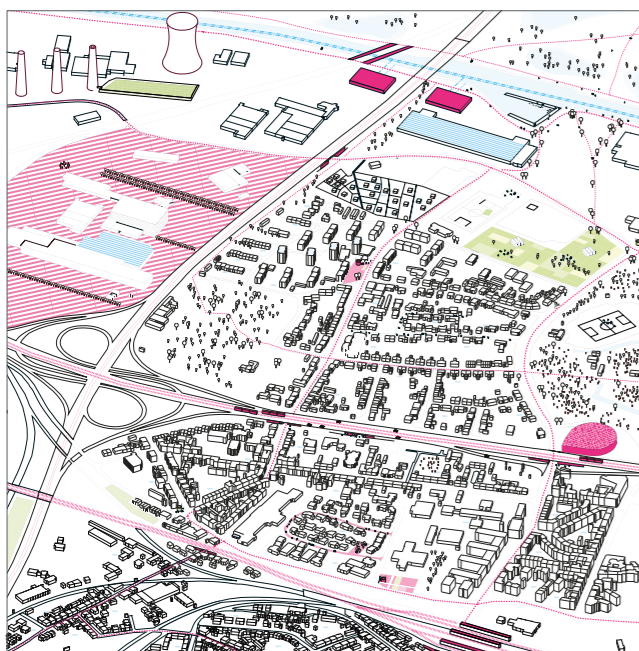
Viel wichtiger als in der Vergangenheit wird es für die Metropole Ruhr zukünftig sein, alles was an Kräften verfügbar ist, für die Beteiligung an einem sukzessiven Wandlungsprozess zu gewinnen. Die vielen unterschiedlichen Akteure in der Region treten damit in den Fokus. Sie haben sehr klare Vorstellungen davon, was für sie sinnvoll und richtig ist. Sie gilt es anzusprechen und in die Umbauprozesse zu integrieren. Es gilt die bestehenden, häufig auch improvisierten Netzwerke zu erkennen und sie, genauso wie beispielsweise neue Technologien, als



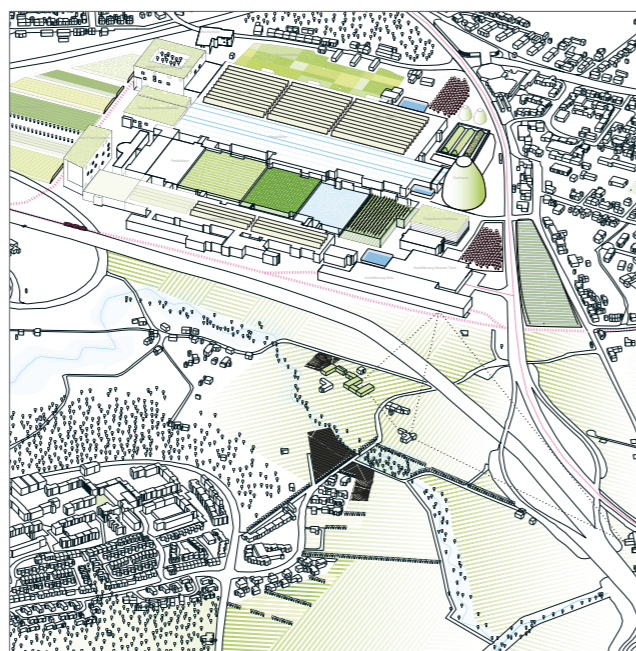
Wertschöpfungsketten der Netzwerkwertstadt



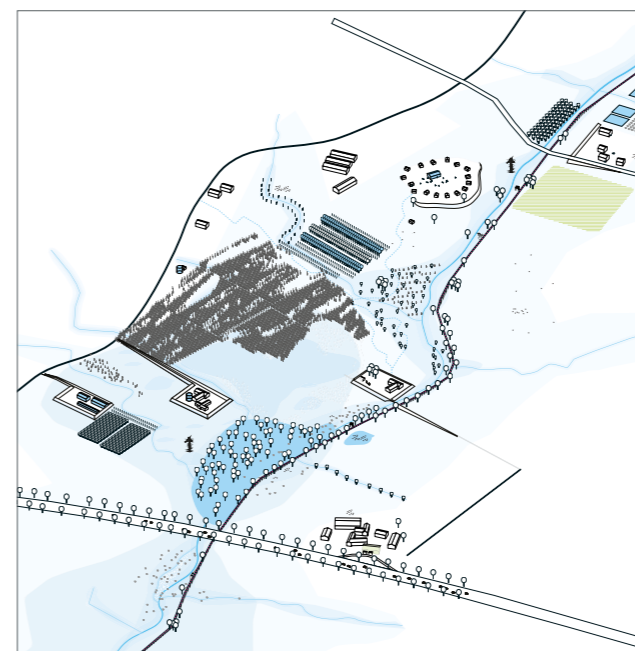
Zeitstadt



Feldstadt



Schwammstadt



raumrelevante Faktoren zu akzeptieren. Kommunikationsmuster bestimmen die Alltagswirklichkeit der Menschen und prägen ihr Handeln. Veränderungen zeichnen sich klar erkennbar ab, denken wir nur an den Online-Handel und damit verbundene Verkehre oder die Organisation von Mehrheiten, die mit wenig Aufwand im Netz akquiriert werden. Raumnutzung wird sich flexibilisieren und optimieren, sie wird mehrdimensional sein, durchmischt. Ressourcen können so in sehr viel effektiverer Weise genutzt und miteinander verknüpft werden, was den Aufbau von anderen, kürzeren und kleinteiligeren Wertschöpfungsketten ermöglicht: Sharing-Ökonomien sind längst in der Mitte der Gesellschaft angekommen: Mitfahrzentralen oder Unterkunftsvermittlungen kommen aus der Bevölkerung, während Car-Sharing oder Co-Working bereits professionalisiert sind und von großen, international agierenden Wirtschaftsunternehmen vermarktet werden. Die Lösungen, die wir vorschlagen, müssen deshalb eindeutig über die räumlichen Interventionen herausgehen. Sie werden Fragen der Governance berühren, aber auch der Ökonomie und der Organisation von Strömen und Austauschprozessen.

Unsere Überlegungen setzen an der historisch bedingten Polyzentralität des Ruhrgebietes an. Einerseits zeigen sich in dieser Polyzentralität die Herausforderungen des

Zugangs zum Raum und der Erreichbarkeit – und damit seine Anschlussfähigkeit – räumlich, sozial und ökonomisch in besonders drastischer Weise. Deutlich ablesbar ist dies an den individuell und kollektiv geführten Diskussionen über die Verkehrssysteme. Hier sind sicherlich andere Konzepte der Flächenschließung erforderlich. Andererseits ermöglichen die Polyzentralität und der damit verbundene Wechsel der Dichten – der unmittelbare Sprung aus der Stadt in die Natur – eine intelligente Restrukturierung des Raumes. Die gilt besonders dann, wenn eine ressourceneffiziente Raumnutzung den Stadtraum und seine Bewohner nicht nur als Konsumenten von Ressourcen versteht und entsprechend reguliert, sondern wenn sie ihn viel stärker als Produzenten von Ressourcen versteht. Der Umgang mit Wasser, Abfall, Energie und Nahrung, aber auch mit der Bewegung – alles in allem die Arbeit mit der Lebenswirklichkeit der Bewohner – kann zur Kernkompetenz eines integrierten urbanen Managements in der Metropole Ruhr werden. Polyzentrale Strukturen, wie sie das Ruhrgebiet aufweist, bieten hierfür die besten Voraussetzungen.

Durch regionale Planungen müssen Innovationen angestoßen werden, die Spezifika berücksichtigen, aber auch die globalen Entwicklungen einbeziehen. Ein ausgedehnter, heterogener Stadtraum wie das Ruhrgebiet ist ohne eine

übergreifende und integrierende Sicht gar nicht vorstellbar und nicht zu managen. Sie ist vielmehr Voraussetzung, um die historische, die soziale und organisatorische Vielfalt der Metropole Ruhr zu einer neuen Stärke zu machen. Erhalt und zukunftsfähiger Umbau dieser Vielfalt, ihre Abbildung in charakteristischen, lebenswerten und neuen Stadträumen und Akteursnetzwerken sind als Aufgabe die größte Herausforderung für einen übergreifenden und koordinierten regionalen Planungsansatz – mithin für eine Vision.

Die Idee einer interagierenden, auf vielfältige Austauschprozesse ausgerichteten Metropolenstruktur bricht mit vielen etablierten Kategorien und erfordert einen Perspektivwechsel. Das heißt auch, in Teilen Abschied zu nehmen von bestehenden Kategorien, Zuständigkeiten und Verfahren und neue Praktiken der Interaktion und der Kooperation zu etablieren. Wesentlich ist, dass wir Abschied nehmen von Begrifflichkeiten, die angesichts der volatilen und heterogenen Umgebungen, in denen wir agieren müssen, seltsam überholt wirken. Sie stehen der Entwicklung einer gemeinsamen Vision entgegen, regen nicht zum Träumen an. Gewiss, es ist illusorisch, Regionalpläne, Flächennutzungspläne oder Bebauungspläne abzulehnen, die bewährten und gesetzlich festgeschriebenen Abstimmungsprozesse zur Disposition zu

stellen, womöglich Eigeninteresse zu unterschätzen. Zuviel spricht dagegen, dass aus solch einem alle Konventionen ablehnenden Ansatz tragfähige Lösungen entstehen. Die existierenden Strukturen könnten die damit verbundenen Erschütterungen nicht ertragen. Und dennoch: unsere Vision wagt zunächst solche unkonventionellen Schritte, nicht ohne darauf zu verweisen, dass wir die Metropole Ruhr auch mit jenen existierenden Instrumenten gründen müssen. Hier geht es aber zunächst um die Vision, die für eine zukünftige Entwicklung Richtungen vorgibt.

Wir erfinden thematische Städte. Sie stellen Abstand zum Vertrauten her, sie erlauben es, in neuen Bahnen zu kommunizieren und die Benefits einer abgestimmten Herangehensweise für alle Akteure der Metropole Ruhr verständlich abzubilden. Unsere Vision einer Metropole Ruhr definiert drei Themenstädte, die als Leitstrategien für das zukünftige regionalplanerische Handeln dienen. Die Arbeit an diesen Themen ist dabei stets sowohl räumlich als auch organisatorisch, ökonomisch und sozial relevant.

3.1 Die Zeitstadt

Die Zeitstadt ermöglicht dem Individuum eine optimale Gestaltung seines Alltags in einem urbanen Ballungsraum, indem sie es bei seinem Zeitmanagement unterstützt. Sie garantiert Erreichbarkeiten (Reduzierung des Individual-

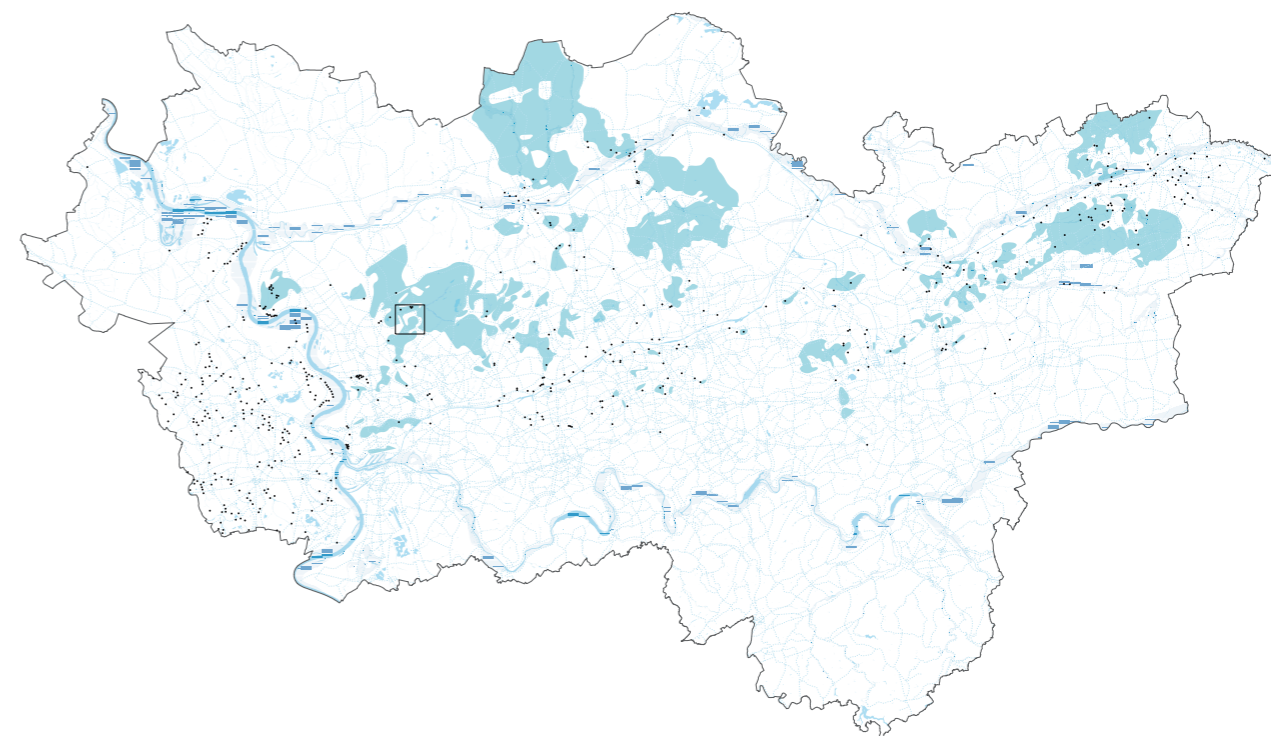


- Ringbahn
- Express-Station
- Lokal-Station
- Ring-Problemstelle
- Transitstrasse
- BouleRUHR A40
- == Frachtstrasse A42
- Hub
- Logistisches Subnetz
- Bebaute Fläche

verkehrs, Förderung des ÖPNV), verkürzt Wege (Stadt der Nähe, Förderung der Langsamverkehre) und minimiert Wegdauer (Beschleunigung und gesteigerte Taktfrequenzen im ÖPNV), sie arrangiert regionale und örtliche Gütertransporte (City-Logistik als Entwicklungsschwerpunkt) und erleichtert Bewegung generell (Einführung von integrierten Mobilitätskarten). Sie reduziert für den Bewohner der Stadt Belastungen, die mit dem Themenkomplex „Urbane Bewegung“ verbunden sind. Das schlägt sich für ihn in einem spürbaren Gewinn von qualitätsvoller Lebenszeit nieder, denn: Wer steht schon gerne im Stau? Ziel der Zeitstadt ist also eine höhere Lebensqualität in der Metropole Ruhr. Ziel ist aber auch eine Verbesserung der weichen Standortfaktoren und damit eine hohe Attraktivität des Ruhrgebiets im Kampf um innovative Köpfe und Zukunftsindustrien. Alle Interventionen müssen dabei auf Existierendes zurückgreifen, müssen es mit einer neuen Bedeutung aufladen und mit angemessenen Mitteln einer anderen und zeitgemäßen Bedeutung zuführen.

3.2 Die Feldstadt

Die Feldstadt thematisiert den Umgang mit den großen landwirtschaftlichen Bereichen und den urbanen Resträumen der Metropole Ruhr: Ein regionaler Markt mit 5,1 Mio. Bewohnern bietet die Möglichkeit, im Kontext neuer Wertschöpfungsketten in der Landwirtschaft (Produktion, Ver-

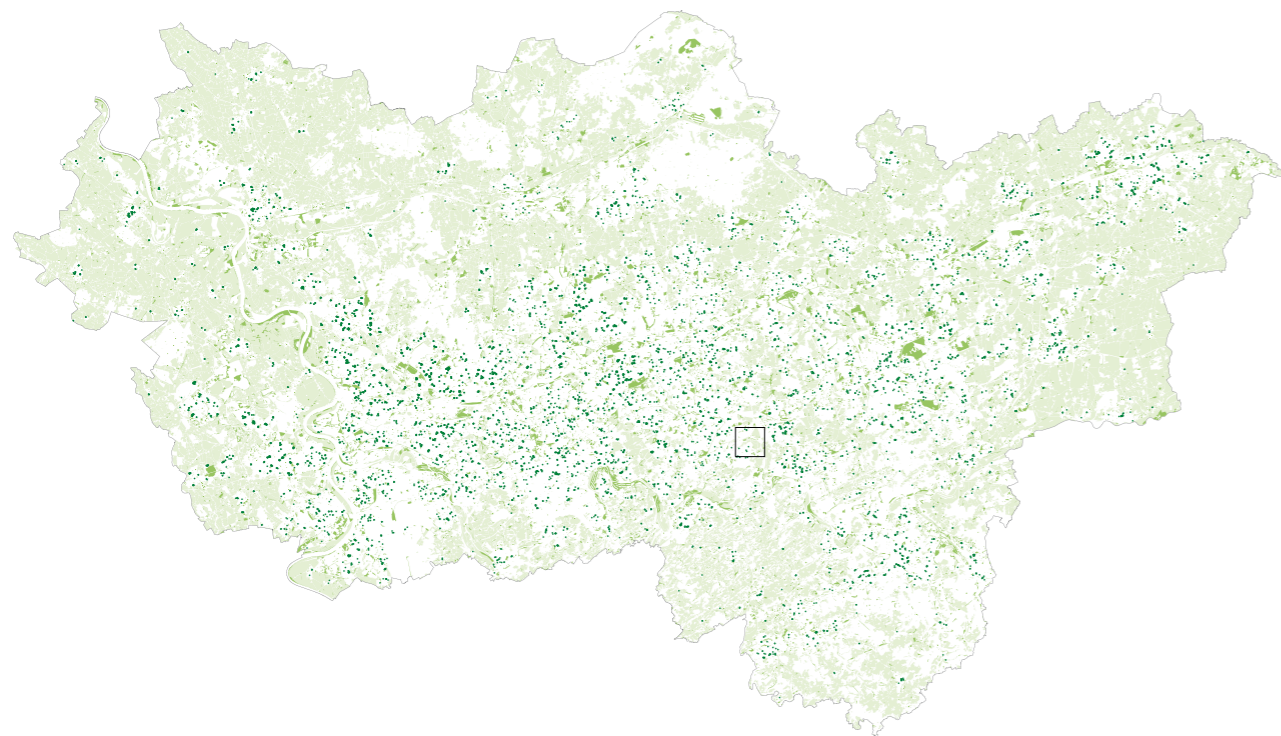


- Polderpumpen
- Gewässer
- Unbebaute Polderflächen
- Raum für Flüsse
- Weiche Flächen

edelung, Distribution) Flächenreserven taktisch zu bewirtschaften (Metropolitan Food Network). Die Einbeziehung innerstädtischer Entwicklungsräume (Flächenbörse) in die Produktion und ihre Verknüpfung mit den Themen Energie und Wasser bieten der Metropole Ruhr die Möglichkeit, konzentrierte und überregional wirksame, strukturelle Neuerungen für eine wegweisende urbane Nahrungsmittelproduktion vorzunehmen. Die Nahrungsmittelindustrie, eine dynamische und moderne Industrie, die vor dem Hintergrund veränderter Ernährungsbedürfnisse nicht nur regionale Bedeutung hat, sondern eine global relevante Schlüsselindustrie bleiben wird, ist, wie die heute schon existierende Landwirtschaft, für das Ruhrgebiet ein wertvoller Partner. Zusammen mit den Hochschulen bieten sich hervorragende Voraussetzungen, um alternative Herangehensweisen und Systeme für landwirtschaftliche Produktion und deren Absatz zu entwickeln und zu vermarkten (Food Strategie).

3.3 Die Schwammstadt

Die Schwammstadt steht für eine Perspektiverweiterung im Umgang mit dem Thema Wasser: Die unabdingbaren Interventionen, die in der Metropole Ruhr in den kommenden Jahren notwendig werden, sollen in eine umfassende „Wasserstrategie Ruhr“ eingebunden und damit charakteristisch für den Markenkern der Metropole Ruhr werden.

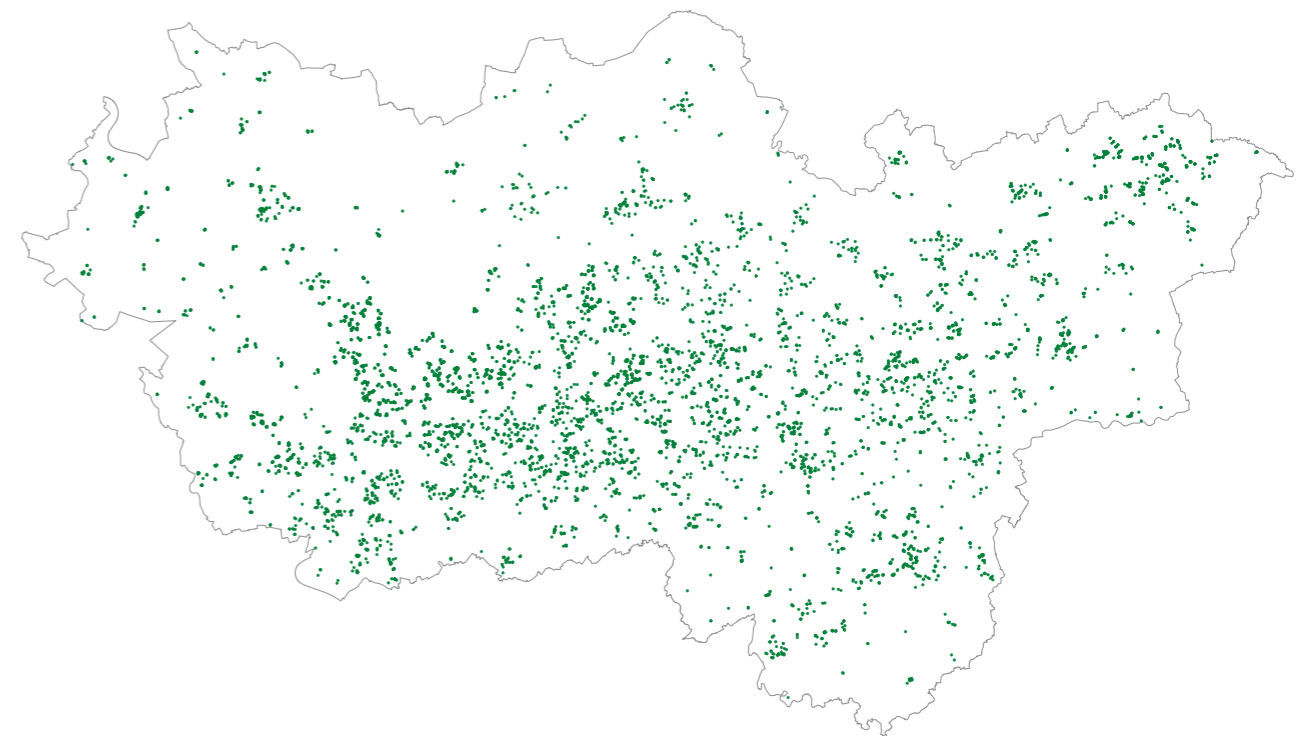


- Schul-Hubs
- Potentiale Brachenfarmen und Stadtfelder
- Agrarland

Klimawandel (Starkregen und Überflutung, Trockenheit und Urbane Hitze), Re- und Deindustrialisierung (Umbau und Renovierung von Kanälen, Schleusen, Binnenhäfen) und selbst banaler Renovierungsrückstau erfordern nicht nur enorme Investitionen in die Infrastruktur. Sie erfordern eine aktive Umgestaltung der Oberflächen in der Metropole Ruhr (Wasserspeicher, Räume für die Flüsse, Versickerungs- und Verdunstungsflächen zur Kühlung). Die unerhörten Wassermengen technisch oder vermehrt ökologisch optimiert abzuführen wird in Zukunft nicht ausreichen. Ziel ist es, das Wasser für den Stadtraum als Ressource zu erschließen. Wir werden es zukünftig nicht nur zum Trinken nutzen oder für ein erfrischendes Bad an Hitzetagen. Wir brauchen es auch für die Kühlung, für die Bewässerung von Feldern oder für den Aufbau neuer Flusslandschaften und für die Umsetzung erforderlicher Biodiversitätsstrategien. Ein Schwamm kann sich füllen, wenn zu viel Wasser da ist, und er kann das Wasser abgeben, wenn es später benötigt wird. Interventionen in der Schwammstadt sind räumlich relevant und werden sichtbar.

4. Die Organisation: Metropole Ruhr – Die 54. Stadt

Im Mittelpunkt der 54. Stadt steht die Idee des Gemeinschaftskonsums. Die Ökonomie des Teilens wird als Entwicklungsmotor der Metropole Ruhr produktiv und



bewusst für die Vernetzung der Partikularinteressen eingesetzt. Sie vermittelt zwischen Kommunen, Unternehmen und Individuen. Der Ansatz versteht sich dabei nicht als Ausdruck von Konsumverzicht oder globaler Krisenzeit, sondern er bildet vor allem veränderte Lebensweisen und Lebensvorstellungen ab, auf die Planungen reagieren müssen. Die Flexibilisierung der Gesellschaft, die drastische Verkürzung von Innovationszyklen, die Auflösung fest geprägter Sozialstrukturen sind Begriffe, die in der Konsequenz vor allem nach neuen Angeboten verlangen und nicht nach einer Wiederholung von Vertrautem. Ein Insistieren auf festgefügtten Wohnformen wirkt anachronistisch, wenn Patchwork-Familien Fakt sind oder neue Arbeitsformen dem Einzelnen viel größere Flexibilität abverlangen. Der Besitz eines Autos oder ein langfristiger Mietvertrag werden schnell zur Last, wenn sich die Rahmenbedingungen verändern.

Die Idee einer Ökonomie des Teilens (Sharing Economy – ein Begriff, der bereits 1984 vom amerikanischen Ökonom Martin Weizmann geprägt wurde), zielt in der Metropole Ruhr auf eine Stabilisierung der eher informell organisierten systematischen Ausleihe von Gegenständen oder zufälligen Wissensweitergabe. Sie fördert das koordinierte Bereitstellen von Räumen und Flächen durch Kommunen, Privatpersonen und Interessengruppen, und sie unter-

stützt eine bewusste Weitergabe von Wissen, um gezielt Produktzyklen zu beschleunigen und eine Wertschöpfung zu erzielen, die für den Stadtraum fühlbar wird – sei es in Form von Raum, Zuwanderung, Unternehmensneugründungen oder auch nur als höhere Steuereinnahmen. Die 54. Stadt definiert konkret zwei Handlungsräume, in denen eine Ökonomie des Teilens sehr schnell sichtbaren Mehrwert erzielen kann.

4.1 Der Flächenpool

Die Metropole Ruhr besitzt ein unerhörtes Flächenreservoir. Es wird Ausgangspunkt einer integrierten und abgestimmten Stadtentwicklung und wesentliches Integrationsinstrument auf dem Weg zur Metropole Ruhr. Mit den zahlreichen Brachen, unternutzten Flächen und Flächen im Umbruch zeigt sich eine übergreifende Kulisse, die koordinierte Entwicklung verlangt. Die Kommunen der Metropole Ruhr, aber auch andere große Grundstückseigentümer überführen deshalb die Flächen in einen gemeinsamen Flächenpool und werden an den Erlösen der Verwertung entsprechend ihren Anteilen beteiligt. Beteiligung bedeutet dabei nicht nur Anteile am Verkaufserlös, sondern auch Teilhabe an den kommunalen Steuereinnahmen in der Folge. Damit wächst das Interesse, nicht nur in den eigenen kommunalen Grenzen, sondern auch in der Nachbargemeinde zu investieren. Die

wirtschaftlich ruinösen Konkurrenzen werden aufgelöst, unkoordinierte und irreversible Flächenverbräuche reduziert und Ansätze für gemeinsames Planen aufgezeigt.

Die 54. Stadt ist dabei mehr als eine Flächenbörse: Sie stellt in einer Kombination der Flächen mit den Themenstädten Möglichkeitsräume zur Verfügung. Ob Brachenfarmer oder landwirtschaftliche Betriebe, neue Wasserlandschaften in den Polderflächen oder am neuen Stadtboulevard auf der A 42: Die Aktivierung der Möglichkeitsräume ist eine Aufgabe der Metropole Ruhr – eine Aufgabe, die nur im Verbund zu lösen ist.

4.2 Netzwerke auf Augenhöhe

Elektronische Plattformen und soziale Netzwerke erreichen einen großen Interessentenkreis, sie ermöglichen mit überschaubarem Aufwand kurzfristige Reaktionen und koordiniertes Handeln. Die Wirtschaft hat durch Ansätze wie Car-Sharing oder Co-Working diese Ideen weitergeführt und für sich in Wert gesetzt. Eine Ökonomie des Teilens erlaubt also nicht nur eine optimale Nutzung und Auslastung der Ressourcen, sie erschließt auch neue kooperative Lebensräume und es entstehen produktive Kreisläufe. Sie für die Metropole Ruhr fruchtbar zu machen, muss im Interesse aller Akteure sein.

Die Ansätze der 54. Stadt müssen dabei über bloße Partizipationsprozesse hinausreichen und den beteiligten Akteuren eigenen Gestaltungsspielraum lassen, denn nur so sind die Aktivierungsprozesse, die eine Arbeit an der Metropole Ruhr verlangt, auch erfolgreich. Auch in diesem Zusammenhang sind die Themenstädte – die Zeitstadt, die Feldstadt und die Schwammstadt – von Bedeutung, definieren sie doch Räume, in denen sich kooperative und teilende Ansätze organisieren lassen.

5. Das Resultat: Metropole Ruhr – Netzwerkstadt

Die Um- und Aufwertung bestehender Infrastrukturen kann mit überschaubarem Aufwand erfolgen, wenn es gelingt, die Perspektive zu wechseln. Unerwartete Begegnungen, die aus einem bewussten Perspektivwechsel entstehen, beispielsweise mit dem Ausbruch aus konventionellem Planungsjargon, sind Anlass für städtebauliche Neuerungen. Wäre es nicht sinnvoller, den stehenden

Verkehr durch hohe Mautabgaben zu belasten, statt den rollenden? Womöglich führen solche Maßnahmen automatisch zu einer ökonomisch sinnvollen Nutzung von Ressourcen. Unser Ziel ist eine Netzwerkstadt, die aus Kooperation, Kommunikation und Koproduktion eine unverwechselbare urbane DNA der Metropole Ruhr generiert – zum Wohl ihrer Bewohner, ihrer Wirtschaft und ihrer Naturräume. Darauf muss sich die Regionalplanung in Zukunft einlassen – hier wird ihr eine Moderatorenrolle zufallen, die außer ihr niemand sonst übernehmen kann.

Wir verfolgen eine Strategie vernetzter und prozessaktivierender Interventionen. Die Stärke einer Vielzahl gesellschaftlicher, wirtschaftlicher oder vielleicht sogar individueller Kleinstkonzepte ist ihre Anpassungsfähigkeit und Innovationsstärke, ist ihre Widerstandskraft gegen unvorhersehbare Verschiebungen, mithin ihre Resilienz. Wir werden die Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen verknüpfen.

Während die alten Ökonomien auf lineare Prozesse setzten, viel Input brauchten, behäbig waren und sich nach außen orientierten, sind die die neuen Ökonomien flexibler, schließen die Produktion von Wissen und Austausch in ihre Wertschöpfungsketten mit ein. Produktion wird nicht abgeschafft und geht in wissensbasierte Dienstleistung über, sondern die Felder verknüpfen sich. Dabei werden andere Praktiken der Wertschöpfung etabliert. Die Netzwerkstadt fügt Dinge zusammen, die bisher wenig miteinander zu tun hatten und generiert sozialen, ökonomischen und ökologischen Mehrwert.

Was ist Netzwerkstadt?

Die Dinge sind in der Netzwerkstadt nicht vorkonfiguriert. In der Netzwerkstadt fügen sie sich nach den individuellen Bedürfnissen und Wertvorstellungen. Die Netzwerkstadt ist deshalb vielfältig und lebendig. Die Netzwerkstadt erzeugt aus Koordination, Kooperation und Orchestrierung ökologischen, ökonomischen und sozialen Mehrwert.

Wo ist Netzwerkstadt?

Netzwerkstadt ist überall. Sie beschreibt keine Infrastrukturen oder öffentlichen Räume, sondern eine Haltung der Akteure der Netzwerkstadt, die Metropole Ruhr dynamisch und schrittweise weiterzuentwickeln.

Ist Netzwerkstadt eine Stadt?

Nein. Netzwerkstadt wird eine Stadt.

Ist Netzwerkstadt an Bauwerke gebunden?

Netzwerkstadt ist nicht an Gebautes gebunden. Sie bezieht sich aber auf Gebautes. Sie entwickelt im Rückgriff auf den Bestand und das Neue integrierende, skalierbare und multiplizierbare Werkzeuge, um vielfältige Wertschöpfungsprozesse anzustoßen.

Hat Netzwerkstadt einen Plan?

Nein. Es gibt keinen Masterplan, der Aktionen vorformuliert, der Verhalten strukturiert oder Gewinne organisiert. Es gibt aber eine Idee: Die Netzwerkstadt organisiert sich durch Innovation und Anpassung. Sie ist ein Testraum für Erneuerung und für Erprobung von Prototypen. Die Netzwerkstadt verbessert sich durch ihren Gebrauch und deshalb kontinuierlich.

Ist Netzwerkstadt ein sozialer Raum?

Nein. Man muss kein Bürger der Netzwerkstadt sein oder ein Mitglied in einer Kirche oder in einem Verein. Aber in der Interaktion und Partizipation, wie sie sich im Alltag in der Netzwerkstadt manifestieren, entstehen neue soziale Bezüge.

Wer macht die Netzwerkstadt?

Jeder Bewohner. Jeder Akteur der Netzwerkstadt kann die Netzwerkstadt durch sein Verhalten gestalten, durch seine Bewegungen oder durch seine Kommunikationsmuster,

durch die Art und Weise, wie er seinen Alltag lebt. Bestimmte Themen der Netzwerkstadt erlangen schneller als andere Relevanz und materialisieren sich. Denn manche Akteure finden aufgrund gemeinsamer Interessen und Bedürfnisse eher zusammen als andere.

Was ist, wenn ich nicht einverstanden bin?

Das ist kein Problem. Wesentlich ist, dass Entscheidungsprozesse gemeinsam, offen, transparent und verständlich erfolgen. Jeder Mensch ist ein Unikat, und davon lebt die Netzwerkstadt. Die Netzwerkstadt entsteht in offenen Abstimmungsprozessen und in kleinen Schritten.

Was tut die Netzwerkstadt?

Die Netzwerkstadt optimiert für ihre Bewohner den Bestand, sie produziert für ihre Bewohner neue Werte und sie reduziert für ihre Bewohner den Aufwand, der in der Ausgestaltung des Alltags anfällt.

Hat die Netzwerkstadt Schnittstellen?

Selbstverständlich. Die Netzwerkstadt implementiert sich in einer bestehenden Umgebung, sie operiert mit wirklichen Menschen und sie erzeugt greifbare Werte. Sie bricht die geschlossenen Systeme auf und verlangt Interaktion. Die Aufgabe der Planung ist es, diese Schnittstellen zu erkennen, sie schwellenlos zu gestalten und sie offen für alle zu organisieren. Die Netzwerkstadt definiert dafür vier Handlungsräume:

- » Sie organisiert Maßnahmen, die einen verantwortungsvollen Umgang mit dem individuellen Zeitbudget ihrer Bewohner zum Ziel haben (Zeitstadt).
- » Sie organisiert Maßnahmen, die einen verantwortungsvollen Umgang mit den verfügbaren Flächenressourcen zum Ziel haben (Feldstadt).
- » Sie organisiert Maßnahmen, die einen verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Wasser zum Ziel haben (Schwammstadt).
- » Sie organisiert Maßnahmen, die kommunale, wirtschaftliche und individuelle Softskills zur Realisierung der Metropole Ruhr fördern (54. Stadt).

6. Die Aufgaben: Regionalplanung für die Metropole Ruhr

Wie in jeder Produktion werden für den Bau der Metropole Ruhr Maschinen eingesetzt. Es sind aber nicht mehr Fließbänder, Pressen oder Hochöfen, sondern Interventionen im Raum, die sich vernetzen und für alle Bewohner Mehrwert schaffen. Die neuen Maschinen nennen sich Schul-Hub (d.h. Schulen als Versorgungsstandorte), produktive Feuchtgebiete und Brachenfarmen, die das Wasser der Region nutzen, Energie und Nahrung produzieren und regional vermarkten. Mit solchen Praktiken der Produktion lassen sich flexible Wertschöpfungsketten initiieren, die von den klassischen Großinvestitionen abgekoppelt werden und die die Metropole Ruhr gegen die Erschütterungen stabilisieren, die Monokulturen der Produktion zwangsläufig mit sich bringen.

Für die Arbeit mit den drei Metathemen werden im Rahmen des Gutachterverfahrens zunächst 36 Werkzeuge definiert, die im Rahmen der Entwicklung eines regionalen Masterplans weiter konkretisiert und gegebenenfalls auch modifiziert werden müssen. Sie zeichnen sich aus durch

- » konkrete Zielvorgaben,
- » messbare Ergebnisse,
- » Skalierbarkeit,
- » Multiplizierbarkeit,
- » Integrationsfähigkeit.

Vernetzung und Verbindung der einzelnen Werkzeuge bilden die Grundlage für die Planung und Steuerung einer prozesshaften Stadtentwicklung, die charakteristisch ist in einer generischen Stadtlandschaft. Ihr Entstehen steht für uns außer Frage und die Regionalplanung muss sich auf den Umgang mit ihr einrichten.

- » Regionalplanung in der Metropole Ruhr schließt an Vorgefundenes an, denn sie operiert im Bestand: Ihre Aufgabe ist Recycling und Umwertung.
- » Regionalplanung ist offen für unerwartete Akteurskonstellationen im urbanen Raum, denn ein Umbau der Metropole Ruhr ist nicht nur eine administrative und planerische Aufgabe, sondern sie erfordert auch eine aktive Mobilisierung wirtschaftlicher oder individueller Eigeninteressen: Ihre Aufgabe ist Moderation und Vermittlung.
- » Regionalplanung erzeugt im Zusammenspiel für alle

Akteure der Stadt einen Mehrwert, der für jeden klar erkennbar und erfahrbar ist, denn nur so entstehen soziale, räumliche, ökologische und ökonomische Vorteile für die Entwicklung der Metropole Ruhr: Ihre Aufgabe ist der Blick nach vorne.

Im Zusammenspiel, in der Vernetzung von Akteuren, in der Vermittlung von Interessen können multicodierte Stadtlandschaften entstehen, die zukunftsfähig sind. Ruhr 2030 ist eine Netzwerbstadt, die angesichts der vollkommen neuen Planungsparadigmen, mit denen sich Kommunen unter veränderten Rahmenbedingungen konfrontiert sehen, eine Zukunftsstadt sein muss.

Empfehlungen an die Regionalplanung

Was werden die Schwerpunkte der Regionalplanung sein?

Schwerpunkt der Interventionen der Regionalplanung in der Metropole Ruhr ist die Umdeutung und Reprogrammierung im Bestand. Darin reflektieren sich die ökonomischen Rahmenbedingungen, unter denen sie operiert.

Welche Taktiken wird die Regionalplanung entwickeln?

Regionalplanung der Metropole Ruhr wird auf neue Formen der Koproduktion, der Koordination und der Kommunikation setzen.

- » Sie zeigt Zukunftsthemen auf,
- » sie kommuniziert Richtungen und
- » sie vernetzt Akteure.

Was ist das Ziel der Regionalplanung?

Ziel der Regionalplanung ist der Aufbau einer Netzwerbstadt. Neue Wertschöpfungsstrategien und innovative Stadträume sind das Ergebnis einer iterativen Stadtentwicklung, die auf Veränderungen reagieren kann und sich anpasst.

Was werden die Themen der Regionalplanung sein?

Die Regionalplanung bildet thematische Klammern, um ihre Herangehensweise zu verstetigen.

- » Mit der Zeitstadt werden Infrastrukturen einer moder-

nen Daseinsvorsorge, insbesondere der Grundversorgung, neu definiert und die Voraussetzungen für eine intermodale Mobilität geschaffen.

- » Mit der Feldstadt werden nachhaltige Wirtschaftsweisen gestützt, Innovationen gefördert und Flächenressourcen erschlossen. Sie bezieht sich auf die ländlichen und auf die städtischen Räume.
- » Mit der Schwammstadt erfolgt ein Perspektivwechsel. Wasser wird nicht mehr abgeführt, sondern in Stadt und Region zurückgehalten und genutzt. Die Region und die Städte betreiben aktive Klimaanpassung und gestalten damit neue Kulturlandschaften.
- » in der 54. Stadt werden Prozesse gefördert, die eine Ökonomie des Teilens stützen und so einen Beitrag zur ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit der Metropole Ruhr leisten.

Welche großen, raumwirksamen Projekte sind vorgesehen?

Die Regionalplanung unterstützt den Ausbau der thematischen Klammern durch Referenz- und Modellprojekte, die die kommunalen Grenzen übergreifen:

- » Bahnring: Entwicklung eines leistungsfähigen und eng getakteten ÖPNV auf einem Bahnring, der auf bestehenden Gleisen entsteht;
- » Frachtraße A 42: City-Logistik als Entwicklungsschwerpunkt;
- » Boule-Ruhr A 40: Umbau der A 40 zu einem Stadtboulevard;
- » Transitstraße A 2: Konzentration der Langstrecken-Lastverkehre;
- » Polderland: Gedrosselte Entwässerung und Sanierung von Raumfunktionen im gering bebauten Nordraum der Metropole Ruhr;
- » Stadtfarmen: Urbane Landwirtschaft als Generator produktiver Akteurskonstellationen in einer polyzentralen Stadtlandschaft.

Welche Ansprüche stellt die Regionalplanung an andere Projekte?

Best-Practice, Zielvereinbarungen und Moderationsprozesse ergänzen den Aufbau von Schlüsselstrategien. Dazu müssen Ergebnisse

- » messbar sein,
- » skalierbar sein,
- » multiplizierbar sein.

Das Empfehlungsgremium würdigte die Arbeit von Team A mit folgenden Hinweisen:

Der Ansatz löst sich vom starren Regionalplan und betont das Arbeiten als Prozess, als Regionalmanagement. Dabei geht die Gruppe von den tatsächlichen Situationen vor Ort aus und versucht Netzwerke und Wertschöpfungsketten zu aktivieren. Ausgangspunkt ist dabei eine Stärken-Schwächen-Analyse mit einer gemeinsamen Einschätzung der Akteure. Thematisch wird die Strategie der so genannten „Netzwertstadt“ mit den Bestandteilen der „Zeitstadt“, der „Schwammstadt“, der „Feldstadt“ und der „54. Stadt“ gearbeitet.

Es wird deutlich gemacht, dass die traditionelle Regionalplanung allein keine Hilfestellung für die Herausforderungen und Dynamiken der modernen Welt liefern kann. Daher wird ein ergänzendes Modell entwickelt. Mit dem Begriff der „Netzwertstadt“ wird allerdings ein sehr hoher Anspruch definiert, der einer vertiefenden umsetzungsorientierten Betrachtung bedarf.

Der Ansatz will Wertschöpfungsketten anregen, die, ausgehend von den drei thematischen Handlungsfeldern, auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen arbeiten und so die Gesamtperspektive der Netzwertstadt verfolgen. Diese Wertschöpfungsketten können wertvolle Hinweisgeber für die verbindliche Regionalplanung traditioneller Art sein. Mit diesem Ansatz wird aber auch der Weg in eine neudefinierte, strategische Regionalplanung bzw. in ein Regionalmanagement aufgezeigt.

Wie auch in den anderen Arbeiten klar geworden ist, zeigt hier das Modell der „Zeitstadt“ die dringende Notwendigkeit auf, das Thema Mobilität in den Fokus zu rücken. Nur durch die Umsetzung einer effektiven, einheitlichen, einer Metropole würdigen Mobilitätsstrategie wird der Weg hin zu einer international konkurrenzfähigen Metropole überhaupt erst möglich werden. Bemerkenswert ist die intensive Behandlung des Themas City-Logistik in neuer Form, adaptiert für die schon jetzt überbordende Menge an Quartierslogistikaufkommen.

„Schwammstadt“ und „Feldstadt“ sind jeweils grundsätzliche Überlegungen, die neuartige Raumnutzungen beschreiben, die zumindest in Teilen einer Überprüfung auf Realisierbarkeit bedürfen.

Demgegenüber erscheint der Ansatz der so genannten „54. Stadt“ als ein pragmatischer Vorschlag, um z. B. die lokalen Ohnmächte bei der Reaktivierung von Brach-, Gewerbe- und untergenutzten Flächen mit Hilfe einer Pool-Lösung zu überwinden. Diese „54. Stadt“ wäre die erste Stadt im Ruhrgebiet ohne „Kirchturm“. Dabei soll die Kooperation aber nicht allein auf Flächen beschränkt sein. Eine besondere Beachtung widmet die Gruppe der Durcharbeitung ihrer so genannten Maschinen. Das sind konkrete Handlungsmuster. Diese werden teils enorm detailliert beschrieben und sind mit einer Anzahl von 36 auch ausgesprochen facettenreich.

Verschiedene Elemente der Netzwertstadt können einen wichtigen Beitrag dazu leisten, einen neuen Weg zu einer anderen Regionalplanung aufzuzeigen, und sind zudem geeignet, die Zukunftsfähigkeit der Metropole Ruhr zu stärken.



Team B

- » Maxwan architects + urbanists, Rotterdam
- » LOLA Landscape Architects, Rotterdam
- » Goudappel Coffeng, Deventer
- » Prof. em. Dr. E.h. Thomas Sieverts, München
- » Paul Gerretsen, Rotterdam



RUHR-EVOLUTION

1. Weichen stellen für eine erfolgreiche Zukunft

Unser Team betont die Tatsache, dass bestimmte Regionen von Europa einen gravierenden Wandel bewältigen müssen: Bevölkerungsrückgang und demografischer Wandel, schrumpfende Wirtschaft und Arbeitsplatzabbau. Wir sehen es aber keineswegs als unvermeidbar an, dass die Entwicklung im Ruhrgebiet zwingend in diese Richtung geht. Wenn wir die Größe, die Lage und die heutigen Eigenschaften des Ruhrgebiets analysieren, sehen wir eine Chance dafür, seine bisherigen Strukturen so zu verändern, dass eine wirtschaftlich belastbare Region mit Wachstumspotenzial entsteht. Diese Chance haben wir mit dem Titel Ruhr Evolution bezeichnet. Sie bedeutet, dass sich der Charakter des Ruhrgebiets und bestimmter Sektoren der Wirtschaft erheblich ändern.

Die Menschen im Ruhrpott scheinen eine große Entschlossenheit zu besitzen, gemeinsam in eine neue Zukunft zu investieren. Wir haben auch den Eindruck, dass sie ziemlich dickköpfig sind und dass sie sich Veränderungen gegenüber skeptisch verhalten. Aber wenn diese Veränderungen sorgfältig vorbereitet sind, sie neue Möglichkeiten eröffnen und gut kommuniziert werden, dann erwächst aus dieser Dickköpfigkeit eine starke Kraft beim Umsetzen der Ruhr Evolution. Kurzum: Wir haben das Gefühl, dass die Menschen des Ruhrgebiets nicht so schnell aufgeben, wenn sie ein klares Ziel vor Augen haben.

Ruhr Evolution basiert auf der Analyse, dass die Wirtschaft des Ruhrgebiets einen schnelleren und stärkeren Aufschwung erleben wird, wenn

sie zu weltwirtschaftlichen Entwicklungen einen besseren Anschluss findet. In mancher Hinsicht ist dieser Anschluss schon gelungen oder befindet sich gerade im Prozess, realisiert zu werden. Mit seiner zentralen Lage im europäischen Wirtschaftsraum und entlang gut ausgebauter Transportkorridore ist das Ruhrgebiet schon jetzt ein Global Player, was die Logistik betrifft. Wir fragen uns: Warum sich nur als logistisches Zentrum mit der Welt verbinden, wenn man es in vielen weiteren Feldern der Wirtschaft tun könnte? Alles was man dafür braucht, ist eine starke Strategie zum Schaffen von Orten, sodass bessere Orte zum Arbeiten und zum Wohnen entstehen können.

Einer unserer Auftraggeber in Moskau, der für die Verbesserung der Moskauer Dienstleistungsgesellschaft verantwortlich ist, sagt es so: „Zeitgenössische Dienstleistungssektoren sind dynamisch, und der Wettbewerb ist global. Menschen und Organisationen haben die Wahl, wo sie ihre Geschäfte betreiben, und sie bewegen sich leicht von Land zu Land. Daher ist die Schaffung einer komfortablen Regelung für Mitarbeiter der neuen Wirtschaft so viel wichtiger als z. B. für Mitarbeiter der Rohstoffindustrien, bei denen der Ort durch geographische Faktoren festgelegt ist.“

2. Wie man eine Metropole Ruhr baut: Leitsätze

In den vorangegangenen Etappen dieses Wettbewerbs haben wir gezeigt, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um eine global wettbewerbsfähige Metropolregion zu werden. Hier ein Überblick über die zentralen Themenfelder:

2.1 Großstädtisches Verkehrswesen

Das Ruhrgebiet sollte ein wirklich großstädtisches Verkehrsnetz entwickeln, auf allen Niveaus, für alle Verkehrsarten. Beim zweiten Forum haben wir Beispiele dafür gezeigt, was das bedeuten könnte. Entscheidend sind die Konzepte, die diesen Beispielen zugrunde liegen und deren Gewicht sich auf der Ebene des Regionalplans zeigt. Details und Umsetzung dieser Konzepte sind eine Frage der gründlichen Recherche durch die entsprechenden Spezialisten.

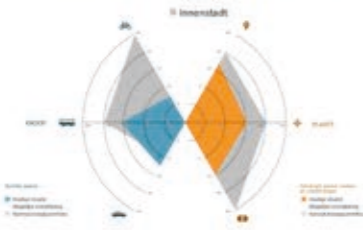
Das verbesserte Verkehrsnetz ist ein Mittel, nicht das Ziel. Ein verbessertes großstädtisches Verkehrssystem bemüht sich um Folgendes:

- » Vorteile bei den ‚Agglomerationseffekten‘ zu erzielen durch das Konzept der ‚borrowed size‘ [der geliehenen Größe]. Je mehr Menschen und Unternehmen einander tatsächlich erreichen und innerhalb einer bestimmten Zeit miteinander interagieren können, desto besser ist dies für die wirtschaftliche Leistung;



Analyse der Knotenpunkte im ÖPV- / ÖPNV-Netzwerk

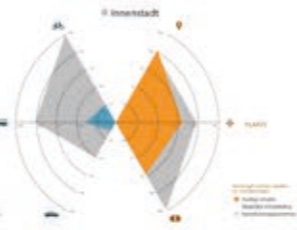
1.1 BOCHUM-EHRENFELD



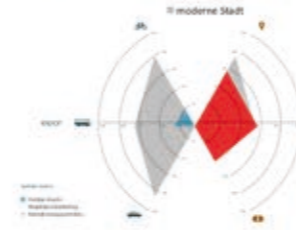
1.2 BOCHUM HBF



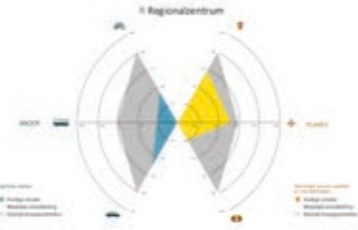
1.4 WALDRING



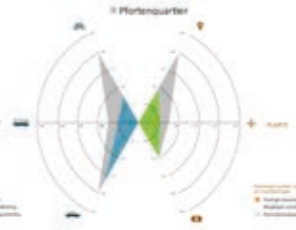
1.6 BRENSCHEDERSTRASSE



1.8 RUHR-UNIVERSITÄT



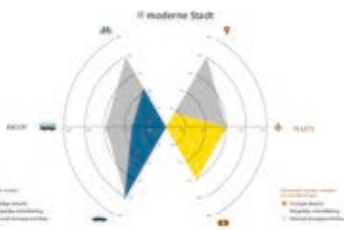
1.10 HUSTADT TQ



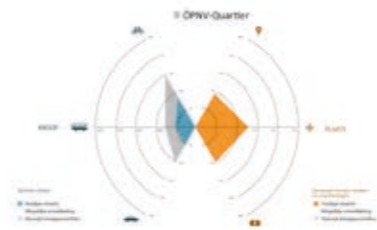
1.11 OPEL I



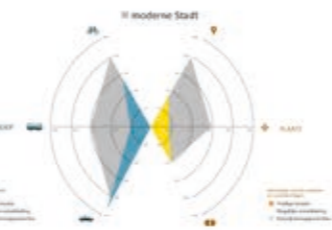
1.12 BOCHUM LANGENDREER WEST



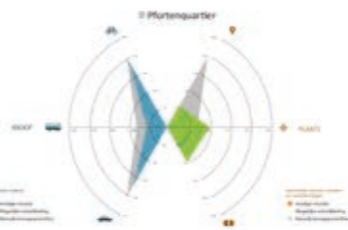
1.13 BOCHUM LANGENDREER



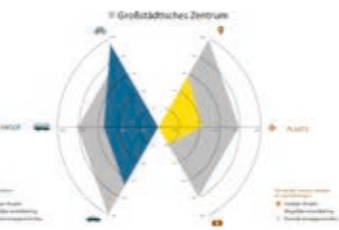
1.14 DORTMUND KLEY



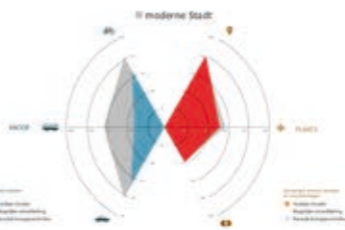
1.15 DORTMUND OESPEL



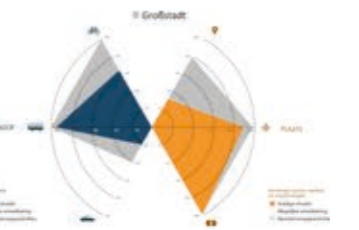
1.16 DORTMUND UNIVERSITÄT



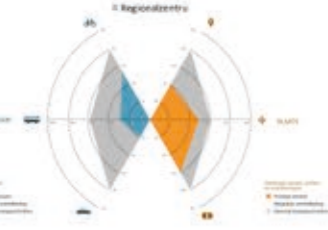
1.17 DORTMUND DORSTFELD SÜD



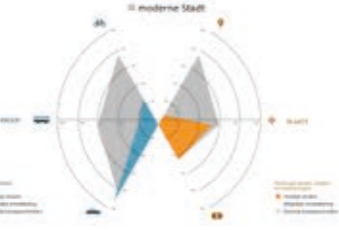
2.1 DORTMUND HBF



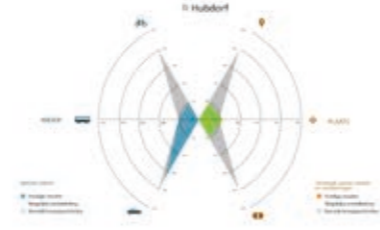
2.2 DORTMUND HUCKARDE



2.4 DORTMUND MARTEN



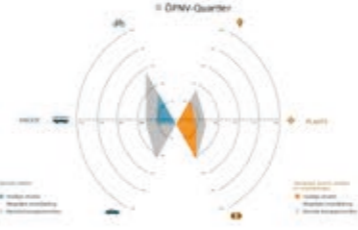
2.5 DORTMUND LÜTGENDORTMUND NORD



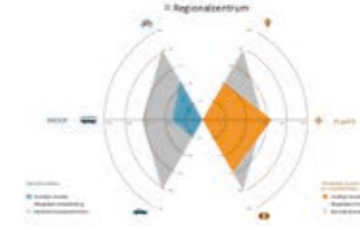
2.6 DORTMUND BÖVINGHAUSEN



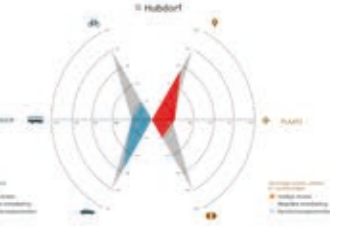
2.7 CASTROP RAUXEL MERKLINDE



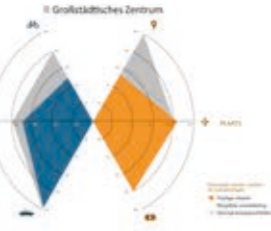
2.8 CASTROP-RAUXEL SÜD



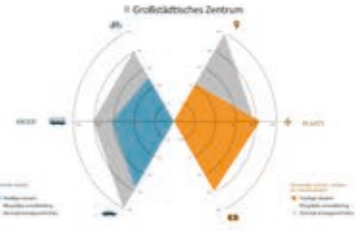
2.9 HERNE BÖRING



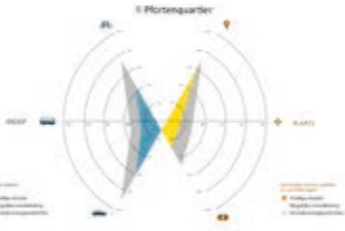
2.10 HERNE



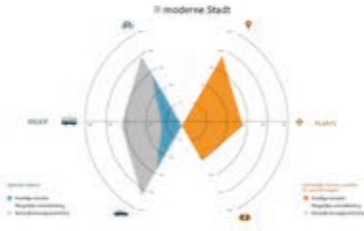
3.2 DO - MÖLLERBRÜCKE



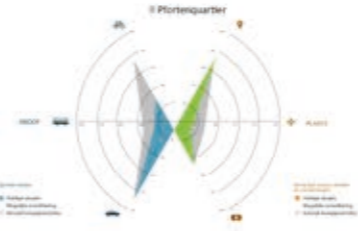
3.3 DO - THEODOR FLIEDNER HEIM



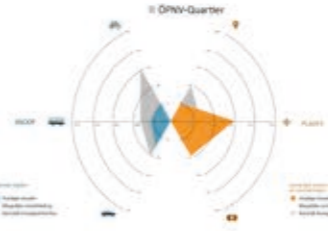
3.4 DORTMUND HARTKORTSTRASSE



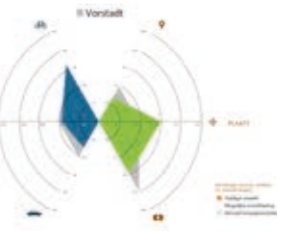
3.5 DORTMUND KRUCKEL



3.6 WITTEN-ANNEN NORD



3.7 WITTEN HBF



LEGENDE:

- NACHBARSCHAFT**
Intensität der Nutzung im 300m Radius von der Station im Vergleich mit dem Rest
- INTENSITÄT**
Konzentration der Einwohner, Arbeitnehmer und Besucher
- GEMISCHTE NUTZUNG**
Verhältnis von Anzahl der Einwohner und Arbeitnehmer pro ha
- LANGSAMER VERKEHR**
Anwesenheit der Radinfrastruktur im 300m Radius von der Station
- ÖFFENTLICHER VERKEHR**
Anwesenheit, Frequenz und Anzahl von ÖPNV-Fahrmitteln
- VERKEHRSTRASSEN**
Anwesenheit von Autobahn, Autobahnketten und Bundesstrassen sowie Parkplätzen
- ICE BAHNHOF**
- RUHREXPRESS BAHNHOF**
- RUHRMETRO BAHNHOF**
- ÜBERWIEGEND ARBEITSGEBIET**
- ÜBERWIEGEND GEMISCHTE NUTZUNG**
- ÜBERWIEGEND WOHNGEBIET**
- LANDSCHAFTSPFORTE**
- MÖGLICHE VERBESSERUNG DES KNOTENPUNKTS**

- » ein größeres Reservoir an Arbeitskräften für die Unternehmen zu erschließen;
- » eine größere Auswahl von Orten zum Wohnen zu bieten;
- » ... und als Folge davon mehr soziale Gerechtigkeit zu erreichen. Die Wohnlage innerhalb der Metropole Ruhr bestimmt dann nicht mehr darüber, welche Chancen man hat, die Einrichtungen der Metropole innerhalb einer angemessenen Frist zu einem vernünftigen Preis zu erreichen.

2.2 Großstädtische Differenzierung

Eine strukturelle Schwäche des Ruhrgebiets besteht in mangelnder Schwerpunktbildung und mangelnder Komplementarität der Aktivitäten. Dadurch kann das Ruhrgebiet die Potenziale seiner territorialen Größe und seiner umfangreichen Bevölkerung nicht voll nutzen.

Es ist leicht zu sehen, warum das so ist. Zunächst leidet das Ruhrgebiet an dem häufig genannten Kirchturmdenken, was das Gegenteil von einer symbiotischen und integrierenden großstädtischen Herangehensweise ist. Und des Weiteren fehlt es an einem Verkehrsnetz mit großstädtischer Leistungsfähigkeit. Diese beiden Schwächen nehmen sich gegenseitig in Geiselhaft: Eine stärkere Differenzierung und ein Clustering der kulturellen und wirtschaftlichen Zentren wird nur funktionieren, wenn diese Zentren – jedes für sich wie auch untereinander – gut erreichbar sind. Solange dies nicht der Fall ist, wird es keine Bereitschaft zu Differenzierung und Clustering geben.

Wir betonen Differenzierung und Clustering, weil sie grundlegend für die wirtschaftliche Stärke einer Region sind. Größere Konzentrationen in einem bestimmten Wirtschaftsbereich erzielen deutlich bessere Ergebnisse in Bezug auf Produktivität, Innovation und die Stimulation von neuen Unternehmen in diesem Bereich. Mit einem verbesserten großstädtischen Verkehrssystem für alle Verkehrsarten können die Städte und Kreise der Metropole Ruhr ihre Strategie zur Differenzierung von Wirtschaft, Bildung, Wohnungsbau und städtischen Einrichtungen neu überdenken.

In einer Strategie zur Differenzierung sollten die bedeutendsten Teile der Region und die wettbewerbsfähigsten Positionen in einem Wirtschaftssektor gestärkt werden.

Für den Logistiksektor hat die Region Duisburg an der Kreuzung der Rhein- und Ruhr-Korridore die beste Position. Essen kann aufgrund seiner zentralen Lage von den meisten Einwohnern der Region in kürzester Zeit erreicht werden und ist daher am besten für die Bündelung von städtischen Einrichtungen mit regionaler Bedeutung geeignet. In Dortmund und Bochum sollten die Universitäten und wissensbasierten Branchen weiter konzentriert werden.

2.3 Großstädtische Regierungsführung

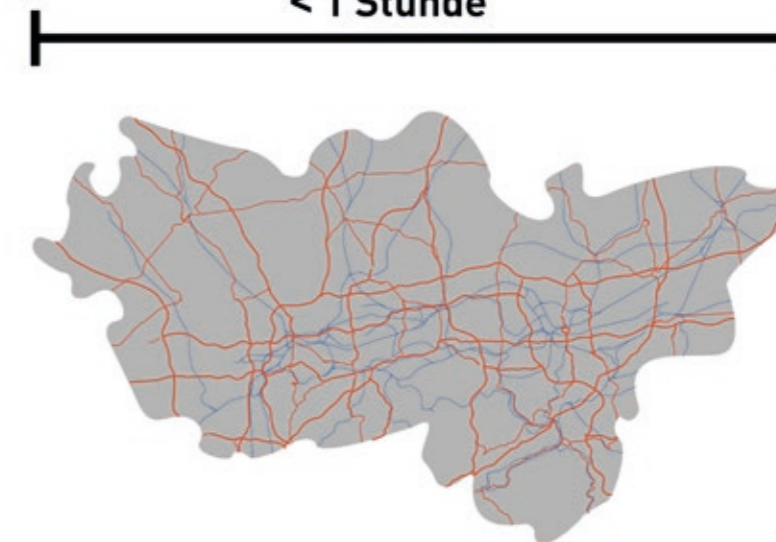
Das Mosaik von Städten und Kommunen im Ruhrgebiet ist historisch gewachsen, aber nicht mehr zeitgemäß für eine heutige Metropolregion. Dennoch wird dieses Mosaik durch die derzeitige Struktur der Regierungsführung aufrecht erhalten. Die Aufmerksamkeit ist nach innen gerichtet, anstatt nach außen. Wir behaupten: Wenn man eine Metropole werden will, muss man sich auch als eine Metropole verhalten. Ruhr Evolution – unser Name für das Bestreben, den Kurs zu ändern und die Metropole Ruhr global wettbewerbsfähig zu machen – kann nur erfolgreich werden, wenn eine Form großstädtischer Regierungsführung eingeführt wird. Hierfür gibt es eine Reihe von Modellen. Regionen mit großstädtischem Potenzial in Italien, wie z. B. die Mailänder Region, erhielten eine großstädtische Souveränität, sich entsprechend ihren Bedingungen selbst zu organisieren. In London wurde die GLA (Greater London Administration) nach einem Referendum im Jahr 2000 gebildet. Die GLA hat einen Bürgermeister und einen Stadtrat, der Regierungsgewalt über 30 Kreise ausübt; sie ist verantwortlich für Verkehrswesen, Sicherheit sowie strategische Planung und Entwicklung.

Ein faszinierendes Modell ist das der Stadt Bordeaux, die sich (bei begrenzter Zentralisierung) aus 27 Gemeinden zusammensetzt und in dieser Hinsicht dem Ruhrgebiet vergleichbar ist. Auf Selbstorganisation beruhend und angeführt von einem der vorstädtischen Bürgermeister hat die Stadtregion Bordeaux sich selbst zu neuem Leben erweckt: Das S-Bahnssystem wurde reformiert, Pläne für den Bau von 50.000 Wohnungen in den nächsten 20 Jahren sind in Vorbereitung.

Wir können nicht behaupten, dass wir wüssten, was die beste Form einer großstädtischen Regelung für die Metro-

Großstädtisches Verkehrswesen

< 1 Stunde



Großstädtische Differenzierung



pole Ruhr wäre. Wir geben aber eine dringende Empfehlung für das, was ihre Aufgabe sein sollte: Die Metropole Ruhr sollte zumindest eine übergreifende Strategie für ihr Verkehrswesen entwickeln. Sie sollte ihre Kräfte bündeln, um Finanzierungen bei der EU, der Bundesrepublik und dem Land zu beantragen. Die Metropole Ruhr sollte idealerweise einen einzigen Bevollmächtigten haben, der wie ein Bürgermeister als Verkörperung der Ruhrregion auftreten kann.

2.4 Instandhaltung als Instrument für Entwicklung

Trotz aller oben genannten Bemühungen wird die Region Ruhr mit Schrumpfung zu tun bekommen. Die Kosten für Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur werden angesichts rückläufiger Bevölkerungszahlen zunächst zu höheren Pro-Kopf-Belastungen führen. Das Schrumpfen wird nicht gleichmäßig über die Region verteilt sein. Starke Korridore und Knotenpunkte werden stärker werden, schwächere Gebiete der Region werden mit Bevölkerungsschwund zu tun bekommen. Diese Tatsache sollte die Region als Ausgangspunkt für eine Neustrukturierung von ÖPNV, Straßennetz, städtischen Einrichtungen und Wohnungsbau nehmen. Hierbei muss das Reduzieren von hohen Instandhaltungs- und Betriebskosten grundsätzlich die Richtung vorgeben: Starke, effiziente und schnelle ÖPV-Achsen bilden – zusammen mit der Konzentration von Wohnen, Arbeiten und städtischen Einrichtungen – nicht nur den räumlichen, sondern auch den Kostenrahmen für die sonstigen ÖPNV-Strecken. Eine Strategie, die auf der Konzentration logistischer Ströme basiert, reduziert nicht nur die Kosten zur Instandhaltung der Straßen, sie kann auch die Lebensqualität der Wohnbereiche verbessern.

Verkehrswesen, Differenzierung und Regierungsführung sollten alle vom gemeinsamen Ziel geleitet sein, die Metropole Ruhr in eine nachhaltige und widerstandsfähige Metropolregion zu verwandeln.

3. Wie man eine Ruhr Metropole baut: Leitsätze Transit orientierter Entwicklung

Unser Vorschlag basiert auf unserer Erfahrung bei der Beratung der niederländischen Metropolregion Randstad, die eindeutige Ähnlichkeiten mit dem Ruhrgebiet aufweist. Sie hat 7 Mill. Einwohner in 4 größeren Städten und 29 kleineren Gemeinden. Und sie ist eine Schwamm-Metropole mit einer Mischung von städtischen Gebieten mittlerer bis niedrigerer Dichte und unbebauten Gebieten mit meist landwirtschaftlicher Nutzung. Die Herangehensweise beginnt mit Transit orientierter Entwicklung [Transit Oriented Development – TOD]. Ihr Ziel ist es, den Einflussbereich um ÖPNV-Knotenpunkte herum besser für Wohnungsbau und andere städtische Funktionen zu nutzen. Verkehrswesen und Stadtentwicklung zusammenhängend zu entwickeln bedeutet eine kluge Wiederverwendung der vorhandenen Stadt und der vorhandenen Netzwerke. Transit orientierte Entwicklung richtet sich nach sieben Leitsätzen:

1. Die höhere Frequenz der Ruhrmetro und räumliche Entwicklungen müssen einander verstärken.
2. Die Plankapazitäten rund um die Knotenpunkte der Ruhrmetro müssen genutzt werden.
3. Attraktive Arbeitsplätze müssen an optimal erreichbaren Standorten realisiert werden.
4. Regionale Einrichtungen müssen an multimodal erreichbaren Standorten situiert werden.
5. Mindestens die Hälfte der neu zu bauenden Wohnungen müssen rund um die Knotenpunkte der Ruhrmetro realisiert werden.
6. Die Transitmobilität (Umsteigemöglichkeiten) muss an den Knotenpunkten der Ruhrmetro-Linien verbessert werden.
7. Zugangspforten zur Landschaft müssen entwickelt werden.

Einige Aspekte zum Zusammenhang von Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, Logistik und Wirtschaft, Stadt und Landschaft werden im Folgenden vertiefend behandelt.

3.1 Knotenpunkte der Mobilität

Die Qualität aller Knotenpunkte räumlicher Mobilität in einer Region bestimmt zugleich über die Qualität des gesamten Netzwerks. Deshalb wird zunächst jeder

Großstädtische Regierungsführung

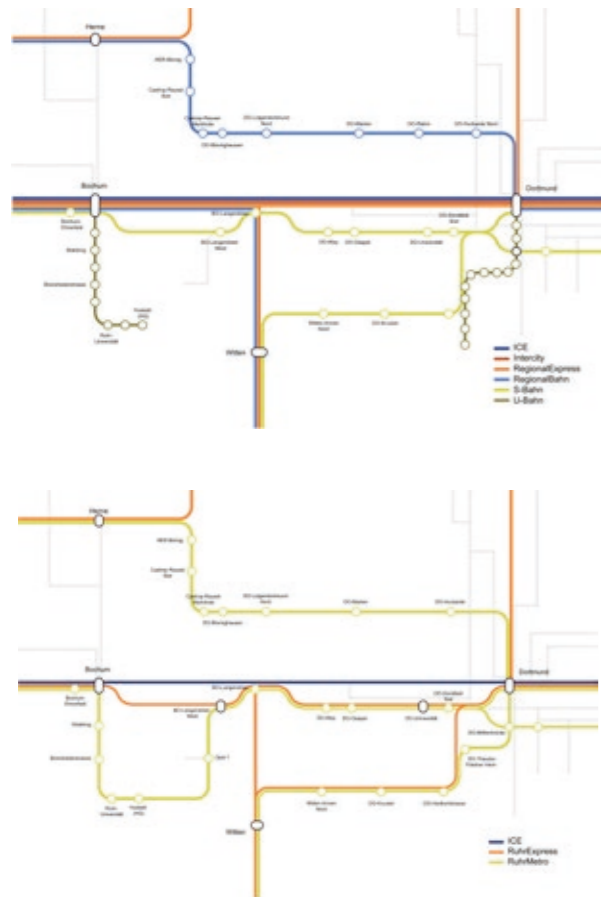


Kirchturmdenken
Jeder für sich: Fragmentarisierung



Metropole Ruhr
Zusammenschluss: Symbiose

Korridor Dortmund-Bochum



Bahnhof gescannt im Hinblick auf seine Eignung als Knotenpunkt im Raum: Was ist seine Position im ÖPV/ÖPNV-Netzwerk, im Straßennetz, im Fußwege- und Fahrradverkehrsnetz. Die Intensität und die Vielfalt der Aktivitäten von Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern rund um einen Knotenpunkt bestimmen wiederum dessen individuellen Standortwert. In den Blick genommen wird hierbei insbesondere die lokale Mischung von Funktionen und Clustering von Einrichtungen.

Das Schmetterlingsmodell positioniert die Eigenschaften von Knotenpunkten folgendermaßen: Der linke Flügel sagt etwas über den Verknüpfungswert, der rechte Flügel über den Standortwert. Der Knotenpunkt funktioniert gut, wenn beide Flügel optimal entwickelt und miteinander im Gleichgewicht sind.



Knotenpunkttypen

Ausgehend von der Frage nach unterschiedlichen Wohn- und Arbeitsmilieus ist eine Reihe von zwölf vielversprechenden Knotenpunktmilieus entwickelt worden. Verschiedene Knotenpunkte entlang einer Linie in einem Netzwerk können sich hiermit komplementär entwickeln, sodass sie einander ergänzen, anstatt miteinander zu konkurrieren. Die zwölf Knotenpunktstandort-Schmetterlinge entsprechen idealtypischen Situationen. Der Unterschied zwischen einem Schmetterling, der den heutigen Stand eines Knotenpunktes darstellt, und dem, der eins der vielversprechenden Knotenpunktmilieus darstellt, gibt die erreichbaren bzw. anzustrebenden Verbesserungen an.

Korridore

Die Koordination der Knotenpunktentwicklung ergibt sich aus der Stellung und dem Verflechtungsgrad des Korridors

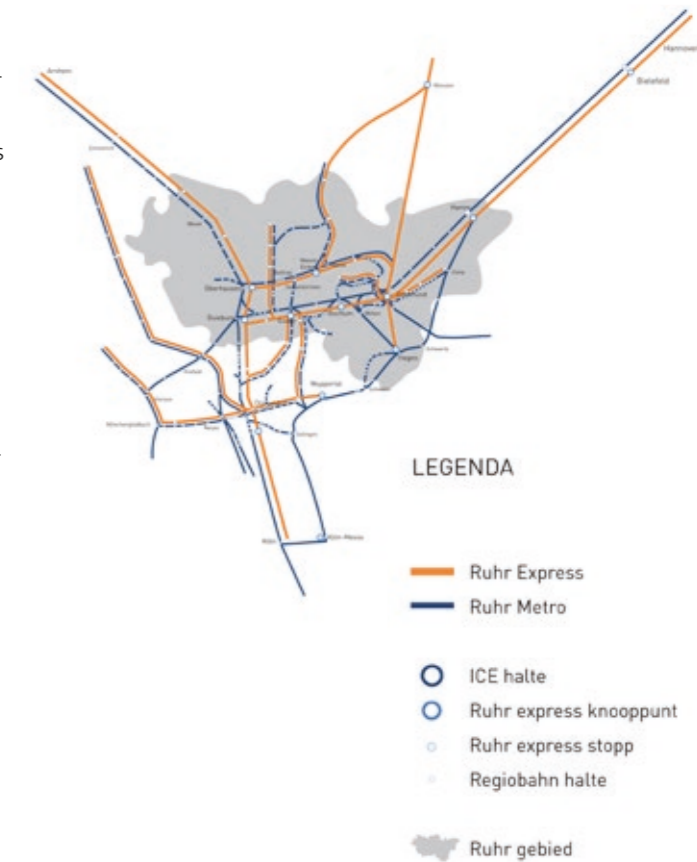
im Mobilitätsnetz, seiner Kombination mit regionalen Zugverbindungen und den Standorten rund um deren Haltestellen. Auf diesem Ausstattungsniveau ist es möglich, tägliche Aktivitäts- und Bewegungsmuster innerhalb eines Korridors zu koordinieren und die Potenziale von Erreichbarkeit, Nachhaltigkeit und Agglomerationsvorteilen optimal auszuschöpfen. Im „idealen Korridor“ sind Wohnen, Arbeiten und städtische Einrichtungen gleichwertig verteilt, sodass das Netzwerk nicht nur zur Hauptverkehrszeit effizient genutzt wird. Durch das Verfolgen einer gemeinsamen, integralen Knotenpunktstrategie wird es möglich, Zielsetzungen für Wohnbebauung zu erfüllen und Arbeitsstandorte dort zu realisieren, wo sie am besten erreichbar sind. Offene Landschaften werden von Bebauung und Zersiedlung verschont und kommen gleichzeitig in die Reichweite für Aktivitäten der Naherholung. Die hieraus folgende bessere Ausnutzung der Infrastruktur ermöglicht eine Erhöhung der Frequenzen im Netzwerk.

3.2 Verkehrliche Infrastruktur und regionale Mobilität

Durch den Ausbau schneller Anbindungen und Zugänge wird der Kern des Ruhrgebiets ‚zeitlich schrumpfen‘, d. h. der Zeitaufwand zur Raumüberbrückung zwischen zwei Adressen in diesem Bereich wird auf weniger als eine Stunde sinken. Hierdurch werden die Möglichkeiten und die Motivationen zur Schaffung neuer, sich ständig ändernder Kooperations- und Wettbewerbs-Cluster stark verbessert. In diesem Fall wird der Kern des Ruhrgebiets als eine Einheit begriffen.

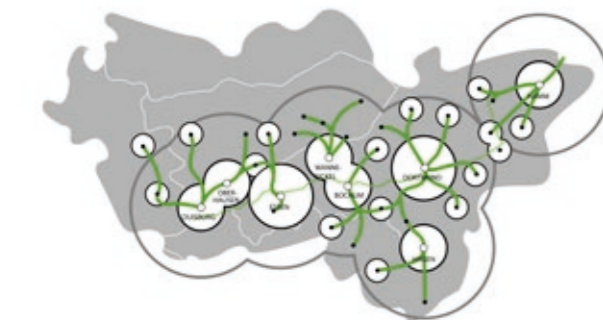
ÖPNV-Netz

Das Ruhrgebiet hat ein sehr dichtes ÖPNV-Netzwerk mit vielen Systemen: ICE, Eurocity, Intercity, Regionalexpress, Regionalbahn, S-Bahn, Stadtbahn/U-Bahn, Straßenbahn und Stadtbahn. Auf Linien, die eigentlich die schnelleren sein sollten, führt eine dichte Aufeinanderfolge von Haltestellen zu einer unattraktiv niedrigen Reisegeschwindigkeit. Die Systeme sind zahlreich und mäßig bis schlecht aufeinander abgestimmt: Nicht vertaktete Abfahrtszeiten haben den Effekt, dass viele Kapazitäten von Verkehrsmitteln schlecht ausgenutzt werden. Die unterschiedlichen Systeme haben keine deutlich unterschiedene Funktion: So ist auf dem Korridor Dortmund-Duisburg die Reisezeit für





Einzugsgebiet
Pendlerstaedte
Hauptbahnhof
Ausgebaute Fahrradroutes
intercity Fahrradweg



Einzugsgebiet
Pendlerstaedte
Hauptbahnhof
RuhrRadweg
Projekt: Ruhrschnellweg



Pendlerstaedte
Hauptbahnhof
intercity Fahrradweg
Projekt Ruhrschnellweg
Verbindung zum Fahrradnetzwerk mit Freizeit- und Erholungswert
Routen mit Freizeit- und Erholungswert

ICE, IC und Regionalexpress ungefähr gleich, während die S-Bahn wesentlich länger benötigt. Hierdurch ist der ICE zu langsam, um das (inter)nationale Niveau zu bedienen, und die S-Bahn zu langsam für den regionalen Markt.

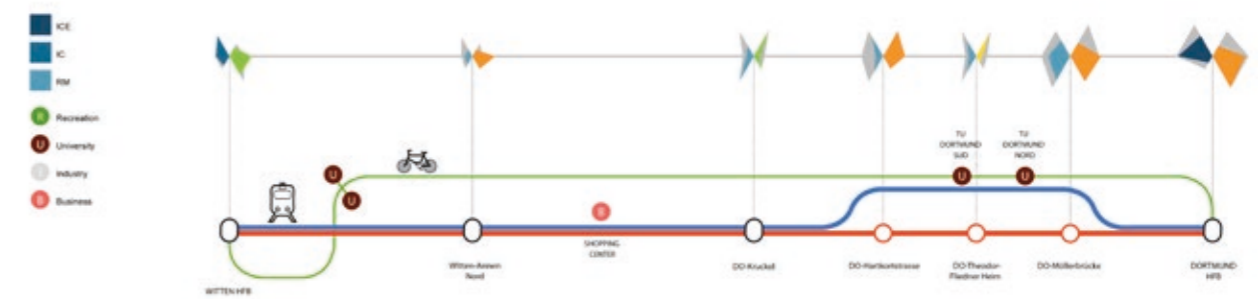
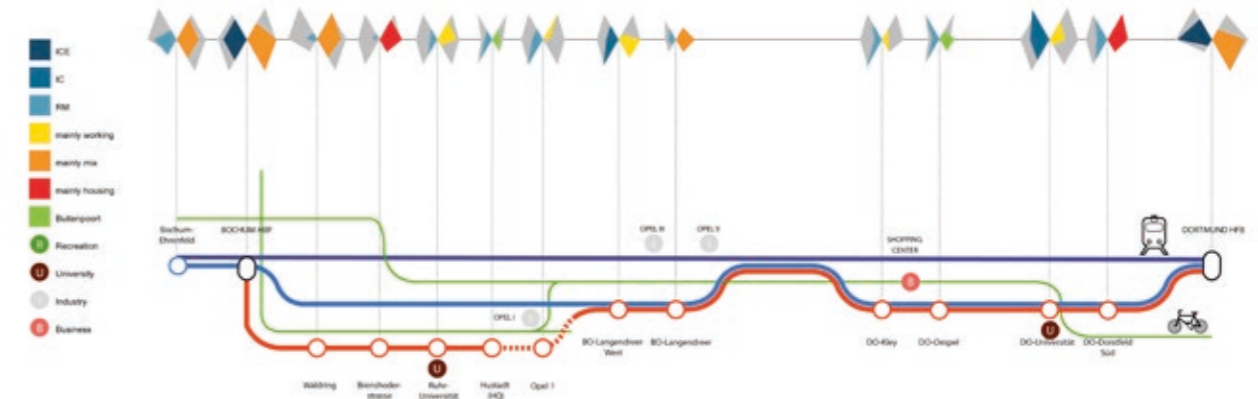
Auf Systemniveau betrachtet, fällt die Vielfältigkeit von Mobilitätstypen im ÖPNV-Netz auf, zeigen sich ineffiziente Überlappungen von Systemen, fehlen Angebote für einen bestimmten Verkehrsmarkt. Wir schlagen vor, das Ganze in ein verständliches System mit vier Niveaus zu verändern: ICE, Ruhr-Express, Sprinter und Straßenbahn/Stadtbuss. Um ÖPNV auf metropolitanem Niveau zu realisieren, ist eine Beschleunigung des Systems essenziell. Im Rahmen des Ideenwettbewerbs Metropole Ruhr können wir aufgrund des begrenzten Zeitrahmens keinen definitiven Vorschlag für die Transformation des ÖPNV-Systems machen, sondern nur Hinweise geben, in welche Richtung sich das System entwickeln muss. Unser Projekt besteht aus den folgenden Bestandteilen:

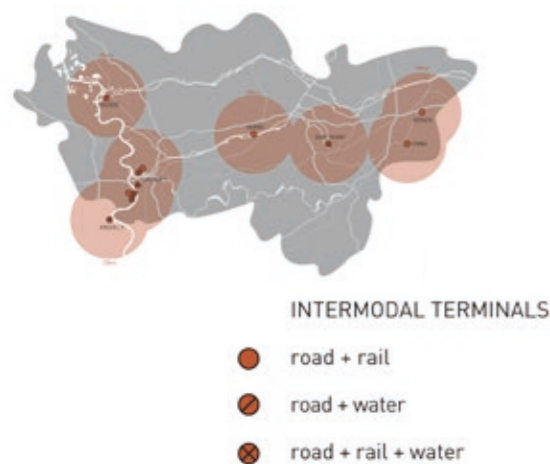
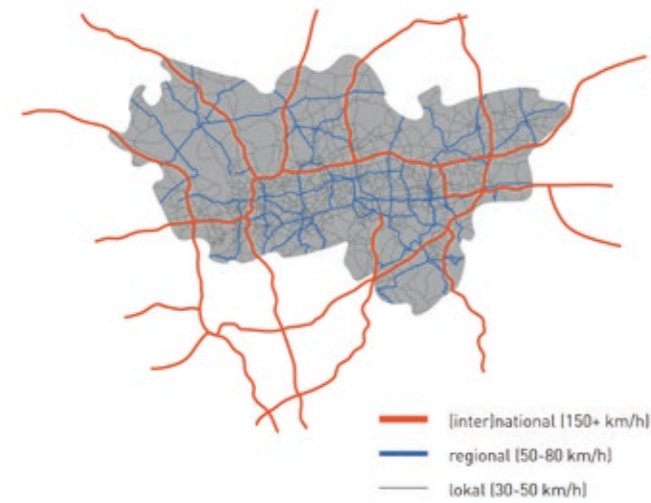
- » Die bestehenden Bahnhöfe sollen auch für die Zukunft erhalten bleiben, bei etwas verändertem Streckenverlauf. Die ICE-Strecke Berlin-Düsseldorf behält in Duisburg einen Haltepunkt, mit weiteren ICE-Bahnhöfen in Essen, Bochum und Dortmund.
- » Der durchgehende ICE-Betrieb von Süden nach Norden sollte in nur einem ICE-Bahnhof anhalten, um so kürzere Reisezeiten zu ermöglichen.
- » Wir entwickeln den Ruhrexpress für schnelle Verbindungen im Ruhrgebiet.
- » Der Stadtexpress versorgt den Transport innerhalb der städtischen Regionen.
- » Der lokale ÖPNV, die Straßenbahn und der Stadtbuss werden durch das Entflechten der großen Autoverkehrsflüsse beschleunigt.
- » Zusätzlich können beschleunigende Maßnahmen getroffen werden, wie das Anlegen von Busspuren und die Vorfahrt des ÖPNV an Ampelanlagen.

Fahrradwegenetz

Die lokale Infrastruktur ist vor allem auf das Auto ausgerichtet. Hier und da liegen ein paar Fahrradwege, aber keineswegs gibt es ein gutes zusammenhängendes städtisches Wegenetz. Durch den Ausbau eines Fahrradwegenetzes, das sich an den Haltestellen des ÖPNV orientiert, sind große Verbesserungen für den Fahrradverkehr zu erzie-

Denken in multimodalen Korridoren mit jeweils eigener räumlicher Entwicklungsstrategie





len – und damit positive Effekte, die Auswirkungen auf den Modal Split haben und die Verkehrsbelastung der Autobahnen vermindern. Man bedenke: Studien in den Niederlanden, Dänemark und den USA zeigen, dass das Fahrrad immer beliebter wird und das Auto bei Jugendlichen nicht mehr das Statussymbol ist, das es bis vor 15 Jahren noch war. Im Jahr 2007 gab es 50.000 E-Bikes, 2012 sind es 400.000, und die Zahl wächst weiter. Man kann von einem Trend hin zum Fahrrad und weg vom Auto sprechen, auf den man eingehen sollte. Dieses Projekt kann in Phasen ausgeführt werden und sollte bei den zentral situierten und meist genutzten Bahnhöfen ansetzen.

- » Man kann mit dem Anlegen der Haupttrouten (mit direktem Anschluss an einen ÖPNV-Knotenpunkt) beginnen. In einer nächsten Phase können diese verlängert und vervollständigt werden. Die Idealvorstellung besteht darin, ein Fahrradwegnetz mit einem Abstand von 30 Minuten Fahrzeit (7,5km) zwischen zwei Knotenpunkten auf metropolitanem Niveau zu errichten; mit dem E-Bike wäre auch ein Abstand bis zu 15 km noch als ideal zu bezeichnen.
- » Ein zweiter Schritt – oder auch ein Parallelprojekt für die Verbesserung des Fahrradwegnetzes – besteht im Anlegen von Haupttrouten zu ÖPNV-Knotenpunkten, die dabei die landschaftlich attraktivsten Korridore benutzen. Dann sind städtische Zentren, ÖPNV-Knotenpunkte, Fahrradwegnetze zur Erholung und die benachbarte Landschaft miteinander verbunden. Dieses Netzwerk könnte als Ausgangspunkt für die Auswahl der nächsten Generation von Landschaftsprojekten genommen werden.

Straßennetz

Man kann ein Autobahnnetz Stückchen für Stückchen entwickeln; als Antwort auf Probleme, die auf lokalem Niveau entstehen, wie zum Beispiel der täglicher Stau an einer bestimmten Kreuzung. Man kann aber auch ein Netzwerk auf metropolitanem Niveau entwickeln, mindestens orientiert an einem umfassenden Verständnis vom Funktionieren eines Netzwerks; bestenfalls aber auf einem noch höheren Betrachtungsniveau einer integrierten metropolitanen Entwicklung. Man könnte das Straßennetz in Zusammenarbeit mit ÖPNV-Spezialisten analysieren und dabei die wirtschaftlichen und räumlichen Bedürfnisse deutlich mit einbeziehen.

Beim Straßennetz gibt es eine mit dem ÖPNV-Netz vergleichbare Struktur: Es gibt sehr viel wartungsintensive Infrastruktur, was z. B. zu baustellenbedingten Stauungen auf den Autobahnen führt. Daher ist die Bewegungsgeschwindigkeit auf metropolitanem Niveau (im Fernverkehr) zu niedrig. Zusätzlich sind die Reisezeiten mit dem Auto auch auf lokalem Niveau (innerhalb der Metropole Ruhr) lang, weil schnelle, regional bedeutsame Verbindungen fehlen. Auch hier ist das Funktionieren des Straßennetzes suboptimal. Unsere Analysen zeigen, dass Reisegeschwindigkeiten auf nationalem bzw. regionalem Niveau zu niedrig sind. Dieser Mangel ist eine Bedrohung für die Metropole Ruhr als attraktiver Wohnort und als Standort für Gewerbe, das sich nicht direkt an der Autobahn niederlassen kann oder das die Nähe zu den städtischen Zentren sucht.

Wir schlagen vor, einen Ring von schnellen Autobahnen um das Ruhrgebiet herum zu realisieren, sodass das Ruhrgebiet attraktiv für durchgehenden Frachtverkehr bleibt. Hiervon kann das Ruhrgebiet als logistischer Knotenpunkt profitieren. Gleichzeitig lassen sich dadurch andere Autobahnen für regionale Verkehrsflüsse optimieren, indem dort niedrigere Geschwindigkeiten ausgewiesen werden, um die Aufnahmekapazitäten für lokale Verkehre zu vergrößern. Eventuell liegen hier Möglichkeiten für eine verbesserte Integration der Verkehrssysteme. Durch eine lokale Differenzierung zwischen Straßen, die Stadtteile erschließen, und Straßen für Anlieger kann der Druck des Autoverkehrs auf bestimmten Abschnitten reduziert werden, sodass mehr Raum für ÖPNV und Radfahrer entsteht. Für diese Beschleunigung der Autobahnen gibt es folgende Optionen:

- » Eine sehr effektive moderne Lösung ist das Entflechten von Haupt- und Parallelsuren an Orten mit vielen Ausfahrten. Die Hauptfahrspuren sind für den Durchgangsverkehr, die Parallelsuren für die vielen lokalen Ausfahrten. So eine Entflechtung ist in den Niederlanden erfolgreich in den Städten Utrecht und Eindhoven durchgeführt worden. In der Metropole Ruhr fehlt es laut unserem Quick-Scan jedoch an Platz für derartige Umbaumaßnahmen.
- » Eine andere Möglichkeit besteht in der Dosierung der Autobahnauffahrten: Es wird nicht mehr Verkehr zugelassen, als ihn die Autobahn verkraften kann. Man

könnte dies auch als Mittel ansehen, um wünschenswertes Mobilitätsverhalten zu stimulieren, denn es kann dadurch zu einer Verschiebung im Modal Split zugunsten des ÖPNV kommen, oder zu einer größeren Spreizung und Flexibilisierung von Arbeitszeiten, durch die sich das Staupotenzial auf Autobahnen verringern würde.

- » Ein weitere Möglichkeit, um die störende Interaktion zwischen Durchgangsverkehr und ein- oder ausfahrendem Verkehr zu verringern, besteht im Reduzieren der Ausfahrten. Dies erfordert beträchtliche Anpassungen des lokalen Straßennetzes. Es müsste untersucht werden, ob diese Strategie eine Chance hätte.
- » Schließlich kann man Reisegeschwindigkeiten erhöhen, indem man die Autobahnen mit der jüngsten Technologie ausrustet: mit Matrixtafeln zur Signalisierung und Geschwindigkeitsbegrenzung, und mit Stoßzeitstreifen, d. h. mit der Verwendung der Pannestreifen als zusätzliche Fahrspur zu Hauptverkehrszeiten.

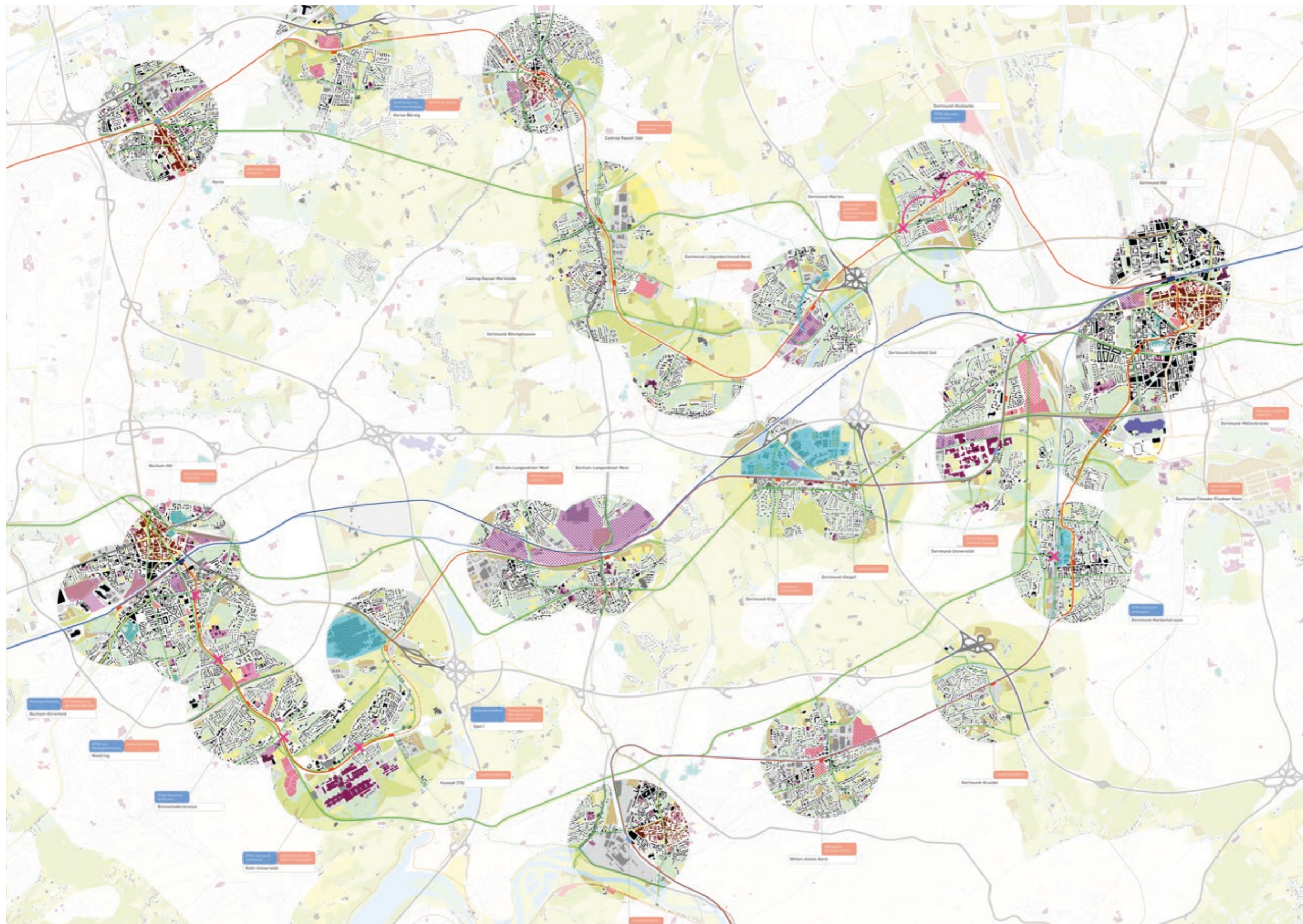
3.3 Logistik und Wirtschaft im internationalen Kontext

Im europäischen Maßstab sollte die Metropole Ruhr sich ihrer geo-strategischen Möglichkeiten bewusst werden, die sich vor allem aus der zentralen Lage des Ruhrgebiets ergeben. Mit dem weiteren Zusammenwachsen des Kontinents und der wirtschaftlichen Entwicklung im östlichen Mitteleuropa kann das Ruhrgebiet eine zentrale Position in der europäischen Logistik einnehmen, denn durch die Region, aber auch um sie herum verlaufen mehrere TEN-T-Korridore; das sind multimodale Verkehrskorridore, in die die Europäische Union massiv investieren wird. Das Ruhrgebiet muss nach außen blicken und sich um einen guten Anschluss an diese Korridore bemühen, sowohl für den Eisenbahn- und Straßenverkehr als auch für die Binnenschifffahrt.

Logistische Stärke der Region

Die relevante Frage für den nordeuropäischen Ost-Westkorridor lautet: Wie kann die Metropole Ruhr Wertschöpfung an Gütern betreiben, die von Rotterdam Richtung Osteuropa transportiert werden? Hierbei sollte man mehr von der schon vorhandenen logistischen Kraft der Region ausgehen als von TEN-T-Korridoren: Die Metropole Ruhr liegt strategisch sehr gut; die notwendigen Einrichtungen,

Exemplarisches Teilgebiet



Passende Wirtschaftszweige finden



unter anderem mehrere Terminals, sind bereits vorhanden, ebenso der logistische Sachverstand. Unternehmen, die nur ein oder zwei Vertriebszentren in Europa haben – und solche wird es hier zweifelsohne schon geben –, können von einem Vertriebszentrum in der Metropole Ruhr auch Osteuropa bedienen. Für die Warenströme solcher Unternehmen gilt schon heute, dass die von ihnen genutzten Korridore die Metropole Ruhr tangieren; zumal schon aufgrund des großen Absatzmarktes und der logistischen Stärke für Teile der Lieferkette ggf. ein kleiner Umweg über das Ruhrgebiet akzeptiert wird.

Überregionale Kooperation

Durch Anbindungen an die BENELUX-Häfen kann sich eine 32 Mio. Einwohner starke Mega-Metropole entwickeln. Verbunden mit dem sich verändernden Hinterland in Osteuropa ergibt sich eine günstige Ausgangslage für zukünftige

wirtschaftliche Entwicklungen der Metropole Ruhr. Die internationalen Infrastrukturen und transnationalen Kooperationen, die aus dieser Analyse folgen, überschreiten zweifellos die Dimensionen rein nationaler Interessenabwägungen.

„Borrowed size“ [= geliehene Größe] funktioniert zwischen Zentren von mehr oder weniger gleicher Größe. Wenn die Metropole Ruhr in zunehmendem Maße als ein Ganzes funktioniert, dann kann das Organisieren der Anbindungen an die größeren Zentren in der Region fruchtbar sein. Eine erfolgreiche Metropole Rhein-Ruhr ist von der Organisation des polyzentrischen Ruhrgebiets abhängig und von seinen Anbindungen an Düsseldorf und an das Gebiet Köln-Bonn. Auch wenn kulturelle Unterschiede ein Hindernis zu sein scheinen, im globalen Maßstab ist Größe wirklich von entscheidender Bedeutung. Der globale Wettbewerb sollte diese kulturellen Unterschiede somit als kleinlich erscheinen lassen – oder auch, positiv gesehen, als Zeichen von Vielfalt und kulturellem Reichtum wahrnehmen.

Innovation und Wachstum durch Clustering

Eine Stadt wird nicht imstande sein, eine Metropole zu werden oder ihren metropolitanen Status zu halten, wenn sie in den Sektoren nicht wettbewerbsfähig ist, für die sie sich eigentlich auszeichnet. Heutzutage ist die Wirtschaft weltweit so dynamisch, dass bei unzureichender Wettbewerbsfähigkeit der Versorgungsbereich einer Stadt dahinschwindet. Das ist genau das, was in der früheren Metropole Ruhr – der Metropole „Kohlenpott“ – eingetreten ist. Um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu verstärken, müssen Cluster aus vorhandenen und neu entstehenden Wirtschaftssektoren gebildet werden und mit dem auf ein großstädtisches Niveau gebrachten Transportnetzwerk verknüpft werden. Es gibt in der Metropole Ruhr Raum für eine Reihe spezifischer Cluster, in denen wissensbasierte Netzwerke, Gewerbe und Innovationskraft konzentriert werden, die denselben Arbeitsmarkt, dieselben Produktionseinrichtungen usw. nutzen. Durch das selektive Bestimmen von Gebieten, in denen sich spezifische Cluster entwickeln können, entstehen neue Wachstumskerne. Viele der bestehenden Einrichtungen bieten einen guten Ausgangspunkt für solch eine differenzierte Herangehens-

weise, die Cluster zu bestimmen. Die Verknüpfung von unterschiedlichen Bildungsniveaus, die direkte Verbindung mit Produktionseinrichtungen und die einzigartige logistische Qualität des Ruhrgebiets machen die Clustermethode zu einer guten Alternative für wirtschaftliches Wachstum.

3.4 Funktion von Landschaft im metropolitanen Raum

Die Landschaft des Ruhrgebiets besteht aus einem Wechsel verschiedener Landschaftstypen: von Flusslandschaft zu Seengebiet zu Hügellandschaft. Es gibt Naturschutz- und Naherholungsgebiete. Jedes dieser Gebiete hat eigene Qualitäten. Es ist wichtig zu beachten, dass das Ruhrgebiet noch immer zu einem großen Teil landwirtschaftlich genutzt wird. Auch hier gibt es allerdings regionale Unterschiede: In der Flusslandschaft dominieren Milchviehbetriebe, in der Seenlandschaft gibt es mehr Gartenbau, und die Hügellandschaft hat mehr Holzwirtschaft und kleinflächig angelegte Landwirtschaft.

Autarke Landschaft

Das Vorhandensein eines vitalen Landwirtschaftssektors ist sehr wichtig für die Widerstandsfähigkeit der Region. Gegenwärtig scheinen das landwirtschaftliche Gebiet und die Zahl der Bauernhöfe rückgängig zu sein – begründet durch die Konkurrenz mit der Landwirtschaft anderer Regionen, sowohl in Deutschland als auch international. Um Landschaft und Landwirtschaft zu schützen, muss eine Herangehensweise entwickelt werden, die die Landschaft (mit der Landwirtschaft als ihrem größten Nutzer) mindestens autark macht, d. h. unabhängig von externen Finanzmitteln. Die Steigerung der landwirtschaftlichen Produktivität ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Die Landschaft könnte z. B. multi-produktiv sein, d. h. sie könnte mehr als ein einziges Produkt herstellen. Am effizientesten wäre es, an dem anzuknüpfen, was in der Region vorhanden ist, in NRW z. B. bei der Forstwirtschaft. Es gibt in der Landwirtschaft zudem eine gewisse Verlagerung von der Nahrungsproduktion zur Energieproduktion, wobei das eine das andere nicht ausschließen muss. Der Wert der Produkte kann z. B. durch nachhaltige Produktion für das obere Segment am lokalen Markt vergrößert werden; das gilt z. B. auch für den regionalen Absatz hochwertigen Fleisches aus der Zucht regionaltypischer Schweinerassen.

Eine global konkurrenzfähige Region werden



Differenzierung der Landschaft

Man sollte die attraktive Vielseitigkeit der Landschaft für den Tourismus nutzen. Vielseitigkeit macht die Landschaft attraktiver und wirtschaftlich stärker. Neben Vielseitigkeit sucht der Tourist auch Auswahlmöglichkeiten und Bewegungsfreiheit. Durch die Spezialisierung der Landschaft differenziert sie sich und wird attraktiver für den Erholungssuchenden.

Das Empfehlungsgremium würdigte die Arbeit von Team B mit folgenden Hinweisen:

Die Arbeit fokussiert zwei Grundvoraussetzungen für die Entwicklung einer Metropole: Governance und Mobilität. Mit einem nüchternen Blick von außen wird gezeigt, dass bei Lösung dieser Grundsatzfragen „das Ruhrgebiet eine global konkurrenzfähige Region werden kann“. Die Autoren schlagen vor, die nicht mehr zeitgemäße Struktur des Mosaiks von Städten und Kommunen zugunsten einer großstädtischen Regierungsführung zu verändern. Die Analyse belegt, dass die „ruinöse Konkurrenz der Kommunen“ nicht das Geschäft belebt, sondern die einzelnen Partner schwächt. Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile; dies wird im Ruhrgebiet überdeutlich.

Der grundsätzliche Anspruch, in einer Stunde jede Adresse in der Metropolregion erreichen zu können, wird als Ausgangspunkt formuliert und mit Umgestaltungsvorschlägen unterlegt, so dass ein großstädtisches Netz auf allen Niveaus und für alle Verkehrsarten entwickelt werden kann.

Die Arbeit vertieft ihren strategischen Ansatz, sodass eine räumliche Zuordnung von Wirtschaftsklustern (z. B. Logistik) sichtbar wird. Um die Grundthese „Das Ruhrgebiet wird eine global wettbewerbsfähige Metropolregion“ zu untermauern, erarbeiten die Autoren detaillierte Verbesserungsvorschläge für die Aufwertung dieses Raumes. Räumliche Konzentration und Differenzierung werden vorgeschlagen, die Ausgangspunkte für eine Neustrukturierung von ÖPNV, Straßenverkehr und städtischen Einrichtungen werden. Hierdurch entsteht die reale Möglichkeit, dass sich neue Gewerbe anlagern können und die Auswahl von Wohnstandorten vergrößert wird. Das vorgeschlagene nachhaltige multimodale Mobilitätskonzept vorausgesetzt, bedeutet dies eine langfristige räumliche Umstrukturierung. Durch dieses Prinzip der Koppelung von siedlungsstruktureller Entwicklung und Verkehrsentwicklung werden die Zugangschancen zu Arbeit, Bildung und Wohnen gerechter verteilt.

Genauso differenziert stellt das Team sich der Problematik des Schrumpfens zugunsten von stark entwickelten Korridoren/Räumen. Eine wichtige Begründung für diese Haltung sind die Instandhaltungskosten der Infrastrukturen, die von zukünftigen Generationen so nicht mehr geleistet werden können.

Grundvoraussetzung für dieses Konzept ist aus Sicht der Autoren eine auf Ebene der Regionalplanung liegende Entscheidungs- und Auftraggeberkompetenz für den öffentlichen Verkehr und den Straßenverkehr. Nur so kann es gelingen, die verschiedenen multimodalen Verkehrskonzepte aneinander zu koppeln.

Die Governance-Vorschläge stützen sich auf europäische Vorbilder, wie Greater London, Bordeaux und Mailand. In diesen Agglomerationen hat die Umstrukturierung der Entscheidungsgewalt auf regionaler Ebene deutlich gemacht, dass schwerwiegende Eingriffe getätigt werden können. Die Region sollte nach außen idealerweise in einer Person verkörpert werden.

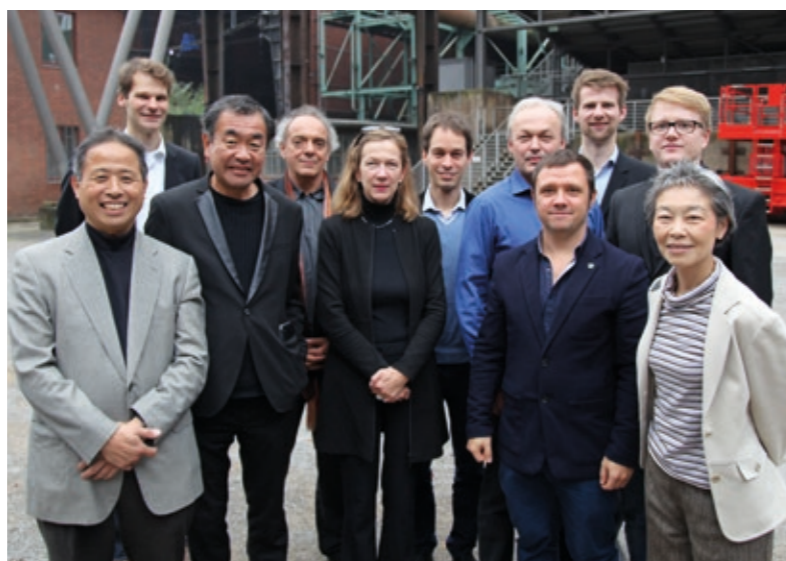
Die Arbeit zeichnet sich durch eine Konzentration auf die Frage der Erreichbarkeit aus. Eine exemplarische Analyse und Bewertung von multimodalen Korridoren und der spezifischen Möglichkeiten der Knotenpunkte bieten konkrete Handlungsansätze. Sie zeigen eindrucksvoll, welche Potenziale bestehen und wie die Entwicklung zur Metropolregion auf lokaler Ebene vonstatten gehen kann.

Die systematische Analyse der Schwachstellen des Ruhrgebiets hat diese Arbeit in hervorragender Weise herausgearbeitet. Obwohl diese Arbeit nach dem ersten Eindruck den Schwerpunkt auf den strategischen Ansatz legt, arbeitet sie im Detail sowohl regionale als auch lokale Handlungsansätze detailliert heraus, die Grundlage für die zukünftige Regionalplanung sein können.



Team C

- » rha reicher haase assoziierte GmbH, Aachen
- » West 8 urban design & landscape architecture b.v., Rotterdam
- » MIC | Mobility In Chain srl, Mailand
- » Kengo Kuma Associates, Tokio
- » ARCHI-MEDIA architects & associates, Tokio
- » ISR, Institut für Stadt- und Regionalmanagement, München
- » Transsolar Energietechnik GmbH, Stuttgart
- » STADTart, Dortmund
- » anOtherArchitect/Future Cities Lab, Berlin
- » Legenda - Gesellschaft für explorative Landeskunde, Duisburg
- » Strategic Partners Group GmbH, Berlin
- » Center for Urban Studies, Havana
- » Hisako Koura, Osaka University



NEXT RUHR

1. Ausgangssituation und Herausforderungen

Das Ruhrgebiet ist in vielerlei Hinsicht eine besondere Region. Im nationalen und internationalen Vergleich stellt sich das Ruhrgebiet als „andere“ Metropole dar, die eigenen räumlichen Gesetzmäßigkeiten folgt und spezifische Eigenschaften hat: eine polyzentrische Stadtregion ohne dominante Kernstadt, durchweht von Landschafts- und Freiräumen und geprägt von einer vielfältigen Bevölkerungsstruktur. Eine geringe Dichte prägt den Raum ebenso wie das unmittelbare Nebeneinander unterschiedlicher Aggregatzustände von Quartieren. Schrumpfen, Warten, Wachsen sind eine erste Annäherung an das Mosaik von konstanten und variablen Räumen in einer Region, in der es vielfältigste Transformationsprozesse aufzuspüren gilt. Mit einer Art von Management für Veränderungen – in Form eines „Regionalen Regiebuchs“ – werden einerseits notwendige Veränderungen provoziert und gesteuert, andererseits wird eine Struktur geschaffen, die Veränderungen zulässt und Flexibilität und Freiheit eröffnet. Die zu entwickelnde Palette an möglichen Instrumenten und das Zusammenwirken von harten und weichen Prozessen wird an der Fallstudie der Opel-Flächen in Bochum erprobt.

1.1. Ziele

Lebensqualität

Die Zukunft der Region wird bestimmt durch die Attraktivität und Anziehungskraft der Stadtlandschaft für Bewohner und Arbeitskräfte. Die Standortwahl hochqualifizierter und kreativer Klassen ist entscheidender Faktor im Wettbewerb der Städte und Regionen sowie in der

Erzeugung von Wissen und Innovationen. Viele unterschiedliche und sich ständig weiterentwickelnde Themenkomplexe beeinflussen diese Standortfaktoren, die es aufzuspüren und in Wert zu setzen gilt. Attraktive Lebensräume in den Städten sind ein entscheidender Ansatzpunkt der Förderung des Ruhrgebietes, um Menschen und Arbeitsplätze anzuziehen und in der Region halten zu können. Unser Ansatz sucht diese Standortfaktoren auf unterschiedlichen Ebenen, von der Qualifizierung der regionalen Mobilität bis hin zur Qualifizierung lokaler Freiräume.

Arbeit

Seit dem Beginn des Niedergangs von Kohle und Stahl in den 1950er-Jahren gilt die Region als Inbegriff für Strukturwandel. Trotz der Zunahme an Dienstleistungsarbeitsplätzen und der Vorbildfunktion, die der hier sich vollziehende Strukturwandel für andere Regionen hat, konnten die Verluste an Arbeitsplätzen nicht komplett kompensiert werden. Die ökonomische Entwicklung bleibt deshalb eine zentrale Herausforderung für die gesamte Regionalentwicklung. Unser Ansatz beschreibt, wie neue Urbane Produktion eine „Reindustrialisierung“ der Städte unterstützt.

1.2. Begabungen und Restriktionen

Ethnisch-soziales Mosaik

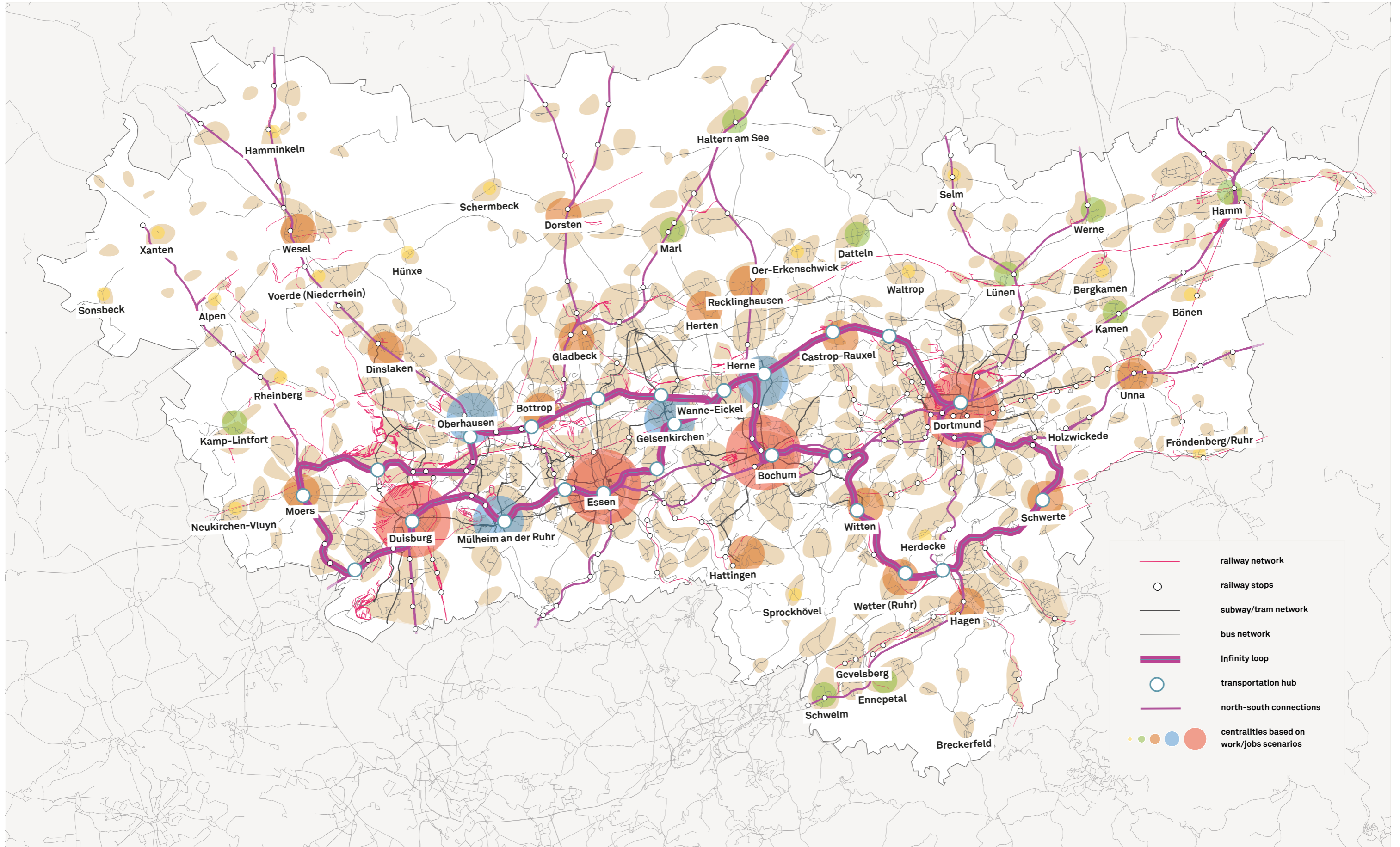
Die kleinräumige Betrachtung unterschiedlicher Potenziale, Herausforderungen und Probleme zeichnet ein heterogenes Bild der Region. Insbesondere die urbanen, auch baulich heterogenen Gebiete sind eher durch ethnische und soziale Vielseitigkeit geprägt als andere Wohnstandorte. Die sozialräumliche Struktur leitet sich ursprünglich zu großen Teilen aus der montanindustriellen Vergangenheit des Ruhrgebietes ab. Ihre aktuellen und zukünftigen Dynamiken bergen zugleich große Potenziale und Gefahren. Armut in ihrer Verbindung mit mangelnden Bildungschancen ist im Ruhrgebiet ungleich verteilt. So zeigen sich – bei aller Kleinteiligkeit der Region mit ihren Quartieren – im regionalen Maßstab Teilräume, die von Armutproblemen in besonderem Maße betroffen sind. Aber auch hier gibt es Räume, die eher stabil bleiben werden, und andere, bei denen derzeit offen ist, in welche Richtung sie sich entwickeln werden.

Infrastruktur

Die Erreichbarkeit des Ruhrgebiets in Europa und in Deutschland ist als hervorragend einzustufen. Die interne Verkehrsinfrastruktur spiegelt jedoch eher die polyzentrische Struktur des Ruhrgebietes wider – eine netzartige Struktur mit vielen Kernen. Sowohl Straßen- als auch Schienen-Verkehre sind weit verzweigt, haben aber auf der lokalen Ebene zu wenig Anknüpfungspunkte und zu geringe Taktungen. Die lokalen Nah-



Regionale Leitplanke Mobilität



NEXT RUHR

Ruhrbanität Teilen. Vernetzen. Erleben.

Prozess

Lebensqualität

Die Zukunft der Region wird bestimmt durch die **Arbeitskraft** und **Wohnbevölkerung** der Stadtlandschaft für Bewohner und Mitarbeiter. Die Standortwahl ist entscheidend für die Attraktivität der Region im Wettbewerb um Talente und Investitionen. Dabei spielen die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen eine zentrale Rolle. Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.

Arbeit

Der demographische Wandel der Region ist ein zentraler Faktor für die Attraktivität der Region. Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.

Dichte

Die Dichte der Region ist ein zentraler Faktor für die Attraktivität der Region. Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.



Beschleunigung des Wandels

Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.



Zukünftige Räume der Produktion

Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.



Infrastruktur

Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.

Fragmentierung

Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.

Ethnisch und soziales Mosaik

Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.

Landschaft

Die Attraktivität der Region wird durch die Qualität der Arbeitsplätze und die Wohnbedingungen bestimmt.



Quartier



verkehrsnetze und -betriebe sind nicht aufeinander abgestimmt und verfügen über geringe bis keine Anschlussmöglichkeiten, woraus lange Reisezeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) resultieren. In der Konsequenz ist das Ruhrgebiet derzeit eine Autofahrerregion.

Dabei geht es sowohl um partielle Dysfunktionalitäten, z. B. an den interkommunalen Schnittstellen des ÖV, als auch um die Integration alter und neuer Zentren in ein leistungsfähiges regionales ÖV-Netz, das zumindest die Teilräume der dichter besiedelten Kernzonen besser erschließt, aber auch um die Bildungsinfrastruktur (wobei im Rahmen der Regionalplanung vor allem die regional bedeutsamen Bildungseinrichtungen gemeint sind). Hier fehlt es an Kooperation, Ausstattung und Erreichbarkeit.

Landschaft

Im Kern der dispersen Siedlungsstruktur der Agglomeration Ruhr, zwischen den Gemeinde- und Bezirksgrenzen, Zechengeländen und Brachen liegen grüne Kleinode, vergessene und verwunschen, abgetrennt von Autobahnen, Böschungen, Deponien und Gleisanlagen. Die Grünräume sind aus dem Zusammenhang gerissen und oft lediglich durch die Bezeichnung „Grünzug“ geschützt, aber kaum als solche für die Menschen nutzbar.

Die Begegnungslinie zwischen dem Siedlungsraum und diesen Freiräumen wird als „Innerer Rand“ oder „Saum“ identifiziert. Dieser prägt das Bild der Stadtlandschaft, verschafft eine Art inneren Stadtrand und bietet in dieser Verflechtung enorme Entwicklungsqualitäten im Sinne der Steigerung der Lebensqualität. In den periphereren Lagen des Ruhrgebiets befinden sich größere, zusammenhängende Landschaftselemente, die von jeglicher industrieller Prägung verschont worden sind. Sie sind viel eher topographisch und geologisch bestimmt und verschmelzen über die Gemeindegrenzen hinaus mit Landschaften wie dem Bergischen Land, dem Niederrhein, der Hohen Mark oder der Westfälischen Bucht.

Fragmentierung

Die Fragmentierung durch verkehrliche, industrielle und gewerbliche Zäsuren prägt die Stadtlandschaft im Ruhrgebiet. Sie ist ein Teil des Bildes einer polyzentrischen Stadtregion ohne dominante Kernstadt, die durchwebt ist von Landschafts- und Freiräumen und deren Bevölke-

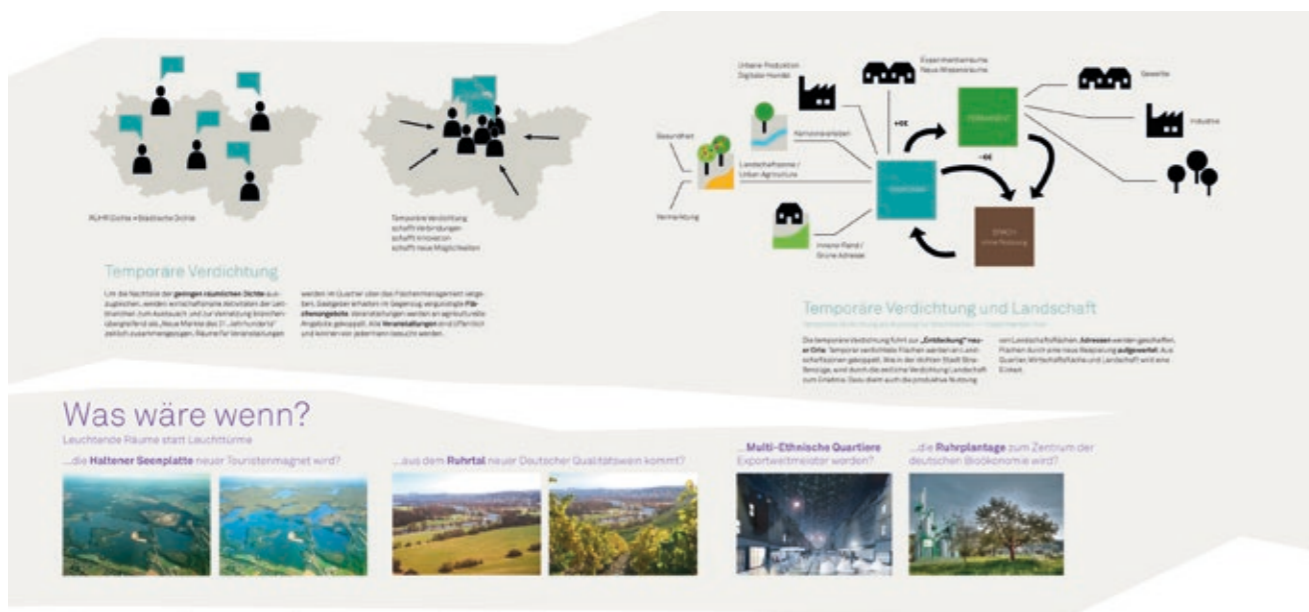
rungsstruktur vielfältig ist. Verschieden große und unterschiedlich dicht bebaute Quartiere und Teilräume sind auf vielfältige Art und Weise miteinander verflochten, können aber auch trotz unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft voneinander getrennt sein.

2. Handlungsebenen und Ansätze

2.1. Quartier – Stadt – Region

Nicht die Städte selbst, sondern die Quartiere stehen im Mittelpunkt des Prozesses zur Ideengenerierung. Diese teilräumliche Ebene, auf der sich Einheiten von Nachbarschaft herausbilden, erweist sich mehr und mehr als der entscheidende Bezugs- und Handlungsraum für die Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort. Dort fühlen sie sich angesprochen. Hier im Quartier mit seinem Wohnumfeld liegt das Potenzial zur Aktivierung möglicher Ansätze für die lokale Ökonomie, für soziale Netzwerke sowie für die Nahmobilität. Wir schauen zunächst auf die Quartiere und fragen uns, wie wir deren Qualitäten für die In-Wert-Setzung der Region nutzen können. Was sind die Begabungen dieser Quartiere? Wie können wir Arbeit schaffen, anhand welcher Aktivitäten und mit welcher Infrastruktur?

Im regionalen Maßstab der 53 Städte und vier Kreise in der Metropolregion Ruhr werden die Arbeits- und Produktionswelt, der verbindende Freiraum und ein regionales Verkehrsnetz weitergedacht. Die Region lässt sich als ein dichtes und unmittelbares Nebeneinander von Prozessen des Schrumpfens, Wartens und Wachsens beschreiben, als ein Mosaik aus unterschiedlichen Quartieren, deren Qualitäten und Begabungen es wertzuschätzen gilt und die im Sinne der Polyzentralität und Vielfalt herausgearbeitet werden müssen. Die vorhandenen räumlichen Grenzen sind hierbei ein wesentlicher Faktor. Wie sind diese Städte voneinander abgegrenzt? Wie sehen die Grenzen und inneren Ränder aus? Die Grenzen zwischen den Stadtteilen und Quartieren sind fließend, wobei sie oft nicht auf administrativer Ebene liegen, sondern durch funktionale Zäsuren, wie z. B. Gewerbegebiete und Wiesen, gebildet werden. Welche Quartiere stehen hier in einem Zusammenhang und können Identität stiften? Wie kann die wichtige Handlungsebene der Städte mit dem detaillierteren Blick auf die Quartiere sowie auf die regionalen Leitplanken und Entwicklungsstrategien kombiniert werden?



Was wäre wenn?

Leuchtende Räume statt Leuchttürme

...die Halterner Seenplatte neuer Touristenmagnet wird?



...aus dem Ruhrtal neuer Deutscher Qualitätswein kommt?



Multi-Ethnische Quartiere

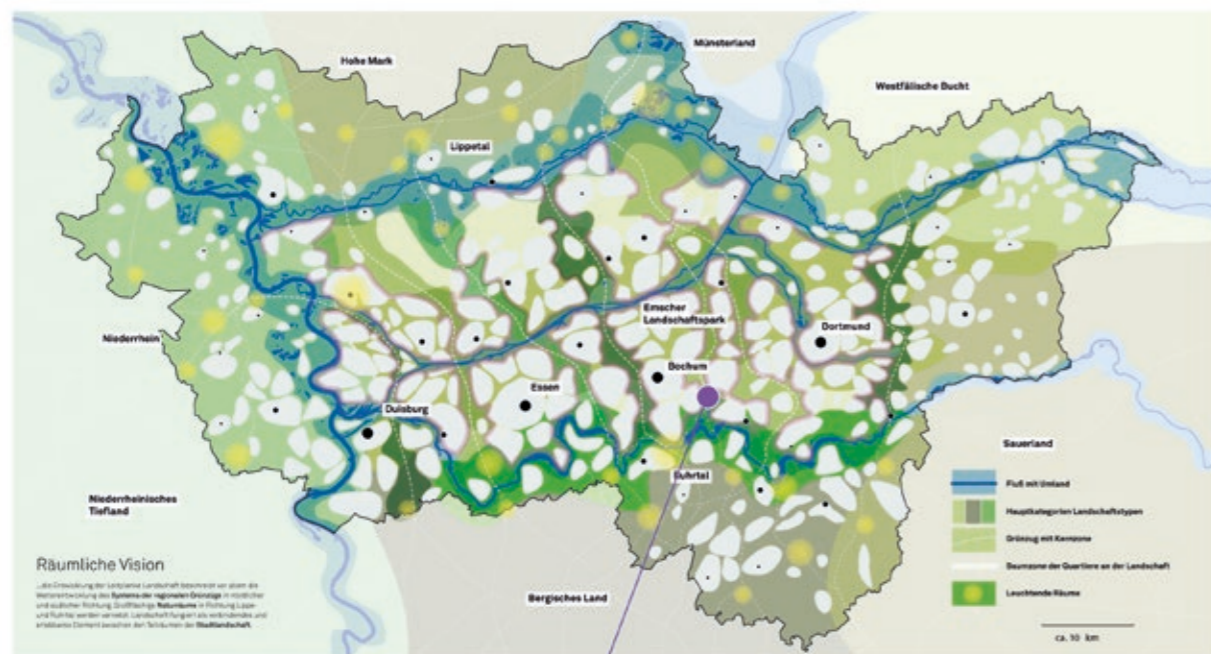
...sich weiterentwickeln werden?



...in Ruhrplante zum Zentrum der deutschen Bioökonomie wird?



Regionale Leitplanke Landschaft



Grönzug E, Oberes und unteres Ölbachtal



Detail, Bochum

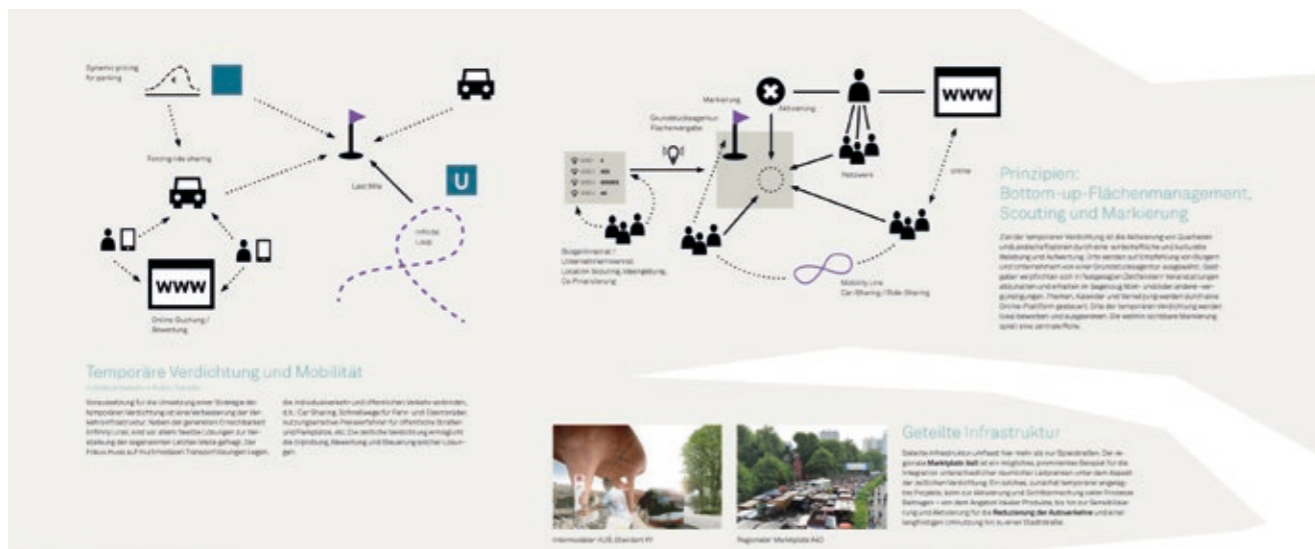
2.2. „Leuchtende Räume“

Anstelle von Leuchttürmen sollen „leuchtende Räume“ dem Raum auf Grundlage der bestehenden Potenziale neue identitätsstiftende Leitfunktionen zuordnen. Die Entwicklung und Betrachtung „leuchtender Räume“ beschreibt zwei Hauptansatz- und Diskussionspunkte. Zunächst wird hiermit aufgezeigt, dass es immer wieder Entwicklungen gegeben hat, gibt und geben wird, die sich nicht vorhersagen lassen und die nicht durch planerisches Handeln bestimmt werden: Entwicklungen, wie die multi-ethnische und durch Migranten geprägte Lokalökonomie der Brautmodengeschäfte im Duisburger Norden, in Marxloh; eine wirtschaftliche Erfolgsgeschichte, die viel mehr aufgrund von Selbstorganisation und Freiheit als über öffentliche Fördermittel stimuliert wurde und wird. Des Weiteren können die „leuchtenden Räume“ auch attraktive urbane oder landschaftliche Räume mit Aufenthaltsqualität, mit ökonomischem Potenzial und mit hoher Außenwirkung sein, durch die sich die Region also zugleich nach Außen und nach Innen profilieren kann. Die Aktivierung lokaler Potenziale kann von „leitenden“ und „leuchtenden Räumen“ auf unterschiedliche Weise profitieren. Unterschiedliche Projekte können in einem gesamtregionalen, partizipativen Prozess in Weiterführung bestehender Regionalplanungsprozesse entwickelt und verfolgt werden. Mögliche zukünftige „leuchtende Räume“ erstrecken sich über das gesamte RVR-Gebiet und darüber hinaus, sie konzentrieren sich nicht auf den Kern der Region. Aus dem Gedanken der Überhöhung des Landschaftserlebnisses können „leuchtende Räume“ im post-industriellen Ruhrgebiet entstehen, die an Strukturen vor der Industrialisierung anknüpfen und daraus ein Raumgefüge für die Zukunft entwickeln – hier geraten die Halterner Seenplatte, das Ruhrtal, eine vielschichtige Bioproduktion sowie weitere multi-ethnische Quartiere stärker in den Fokus.

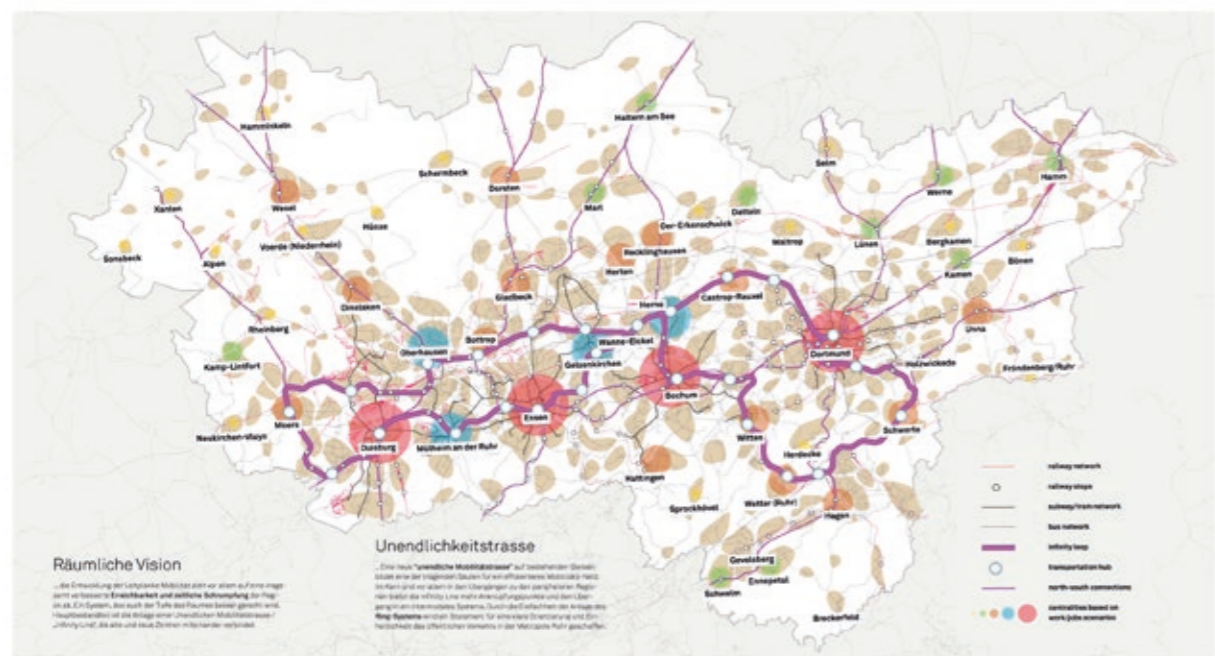
3. Strategie: Temporäres Verdichten und Intensivieren

Die zentralen Ziele sind die Förderung von Lebensqualität und wirtschaftlicher Entwicklung. Geleitet von der Feststellung, dass die Anzahl und Qualität von Aktionen, Initiativen, Akteuren, Schauplätzen bis hin zu offiziellen Planwerken als hoch einzustufen ist, wird besonders deut-

lich, dass die disperse Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes vor allem Dichte vermissen lässt. Die Region soll durch parallel verlaufende Prozesse temporären Verdichtens und Intensivierens auf unterschiedlichen Ebenen aktiviert werden. Mögliche Strategien hierfür werden unter dem Begriffspaar „Teilen. Vernetzen. Erleben“ zusammengefasst. In Hinblick auf spätere Empfehlungen werden die Handlungsfelder für die unterschiedlichen Strategien weiterhin auf unterschiedliche und/oder mehrere Handlungsebenen projiziert und in die Bereiche Mobilität, Landschaft/Raum und Ökonomie gegliedert. Regionale Leitplanken geben eine übergeordnete Entwicklung für den quartiersbezogenen Ansatz vor, der unkoordiniert nur wenig Strahlkraft entwickeln kann. Auch mit Blick auf Außendarstellung und Profilierung der Metropole im nationalen und internationalen Kontext wird auf „leuchtende Räume“ statt auf Leuchttürme gesetzt. Ziel der temporären Verdichtung ist die Aktivierung von Quartieren und Landschaftszonen durch eine wirtschaftliche und kulturelle Belebung und Aufwertung. Um die Nachteile der geringen räumlichen Dichte auszugleichen, werden wirtschaftsnahe Aktivitäten der Leitbranchen zum Austausch und zur Vernetzung branchenübergreifend als „Neue Märkte des 21. Jahrhunderts“ zeitlich zusammengezogen. Räume für Veranstaltungen werden im Quartier über das Flächenmanagement vergeben. Gastgeber erhalten im Gegenzug vergünstigte Flächenangebote. Veranstaltungen werden an agrarische Angebote gekoppelt. Alle Veranstaltungen sind öffentlich und können von jedermann besucht werden. Orte werden auf Empfehlung von Bürgern und Unternehmern von einer Grundstücksagentur ausgewählt. Gastgeber verpflichten sich, in festgelegten Zeitfenstern Veranstaltungen abzuhalten, und erhalten im Gegenzug Miet- und/oder andere Vergünstigungen. Themen, Kalender und Vernetzung werden durch eine Online-Plattform gesteuert. Orte der temporären Verdichtung werden lokal beworben und ausgewiesen. Die weithin sichtbare Markierung spielt eine zentrale Rolle. Die temporäre Verdichtung führt zur „Entdeckung“ neuer Orte. Temporär verdichtete Flächen werden an Landschaftszonen gekoppelt. Wie in der dichten Stadt Straßenzüge wird durch die zeitliche Verdichtung Landschaft zum Erlebnis. Dazu dient auch die produktive Nutzung von

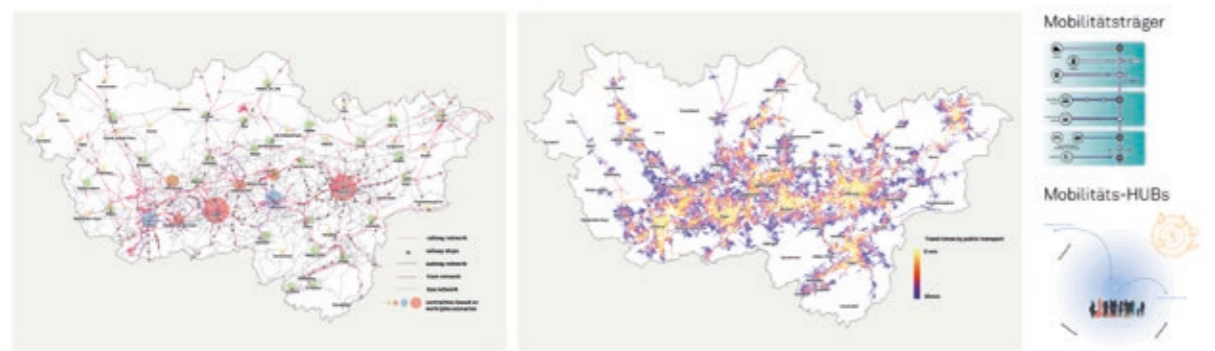


Regionale Leitplanke Mobilität



Mobilitätsträger, die Nutzung von Quartieren und anderen Flächen durch eine wirtschaftliche und kulturelle Nutzung und Nutzung. Dies führt zu einer Verdichtung von Flächen und einer Verdichtung von Quartieren. Dies führt zu einer Verdichtung von Flächen und einer Verdichtung von Quartieren.

Die Nutzung von Quartieren und anderen Flächen durch eine wirtschaftliche und kulturelle Nutzung und Nutzung. Dies führt zu einer Verdichtung von Flächen und einer Verdichtung von Quartieren. Dies führt zu einer Verdichtung von Flächen und einer Verdichtung von Quartieren.



Abgekoppelte Systeme

Erreichbarkeiten im neuen System

Landschaftsflächen. Adressen werden geschaffen, Flächen durch eine neue Bespielung aufgewertet. Aus Quartier, Wirtschaftsfläche und Landschaft wird eine Einheit geschaffen.

Voraussetzung für die Umsetzung einer Strategie der temporären Verdichtung ist eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Neben der generellen Erreichbarkeit (Unendlichkeitstrasse bzw. Ringbahn) sind vor allem flexible Lösungen zur Verstärkung der so genannten „Letzten Meile“ gefragt. Der Fokus muss auf multimodalen Transportlösungen liegen, die Individualverkehr und öffentlichen Verkehr verbinden, das heißt: Car-Sharing, Schnellwege für Fahr- und Elektroeräder, nutzungssensitive Preisverfahren für öffentliche Straßen und Parkplätze, etc. Die zeitliche Verdichtung ermöglicht die Erprobung, Bewertung und Steuerung solcher Lösungen.

Exkurs: Dritte industrielle Revolution

Arbeit ist sehr viel mehr als Industriearbeit, und Industrie ist sehr viel mehr als nur große Unternehmen mit ihren großen Industriearealen. Arbeit verdichtet sich – der Maßstab wird räumlich und zeitlich kleiner. Es entwickelt sich ein Redesign der bekannten Strukturen als Reevaluation der Größe.

Die dritte industrielle Revolution bedeutet weniger große Industrien, sondern vielmehr kleine Fertigungsreihen, kleinere „Fabriken“ oder Manufakturen für hochwertige Güter, besser integrierbar in bereits vorhandene Stadtquartiere. Die Re-Industrialisierung der Städte bildet neue Quartiers-typen heraus; diese entwickeln sich aus alten Gemengelagen, in multi-ethnisch geprägten Stadtquartieren, in Szenevierteln, in Quartieren mit hohen Leerstandsquoten oder in Universitätsvierteln.

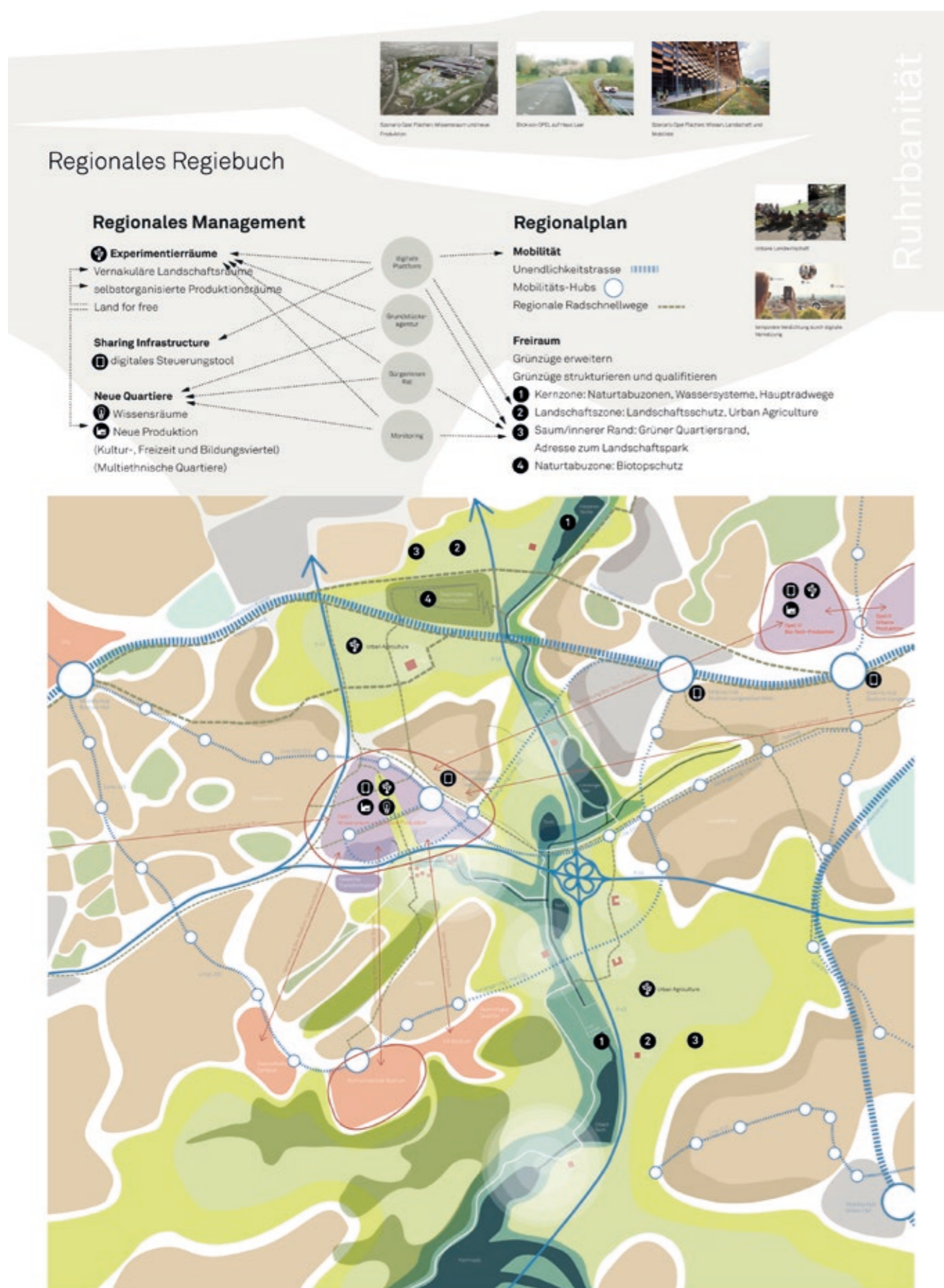
Kleinere Strukturen haben größere Chancen – sowohl als langfristiger Wohlstandsgenerator, mit weniger destruktiven Abgängen (siehe Nokia und Opel in Bochum) und unter weniger einseitigen Veränderungen in den Organisationen – als auch für höhere Arbeits- und Umweltstandards, weil die soziale Kontrolle höher ist als in anonymen bürokratischen Großstrukturen. Monolithische Wirtschaftsstrukturen treten in den Hintergrund. Produktionstypen, die agiles Management und schnelle Anpassung erfordern, sind auf dem Vormarsch. Wirtschaftliche Herausforderungen wie der Klimawandel und Produktiv-

tätssteigerungen durch die fortschreitende Digitalisierung führen zu einer neuen Vielfalt von wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten.

Die Regionalplanung kann neue Produktionstypen nicht ausschließlich über die übliche Ausweisung von Gewerbeflächen integrieren. Ziel muss es sein, die Rahmenbedingungen für vorhandene endogene wirtschaftliche Potenziale zu verbessern. Auch Industrie und Handel werden diese Potenziale in der Zukunft vermehrt nutzen, um im Wettbewerb um neue Produktionsverfahren zu bestehen. In Betrachtung der Betriebe und räumlichen Strukturen – in Überlagerung mit Produktionstechnologie und Produktionssystem – entstehen neue Pole der Entwicklung. Die Diskussion über Typologien der Betriebsformen zeigt, dass bestimmte neue Räume entstehen oder benötigt werden:

- » *Wissensräume*: Quartiere mit Mischnutzung, in denen neben Hochschuleinrichtungen oder angrenzend an diese überwiegend Unternehmen aus Wissenschaft, Forschung und Technologie sitzen, also solche der Wissensökonomie;
- » *Urbane Produktionsräume*: Neu geschaffene, gemischt genutzte, städtebaulich sehr attraktive und vor allem von erfolgreichen Dienstleistern bevorzugt nachgefragte Quartiere auf ehemaligen Industrieflächen mit hoher Erreichbarkeit;
- » *Kultur-, Freizeit- und Bildungsviertel*: Bestehende Quartiere in Innenstadtrandlagen, die von kulturrainen Unternehmen und Selbstständigen geschätzt werden, unter anderem denen der Kreativwirtschaft, und die zudem touristisch sowie für die Außenwirkung bedeutsam sind;
- » *Multi-ethnische Quartiere*: Quartiere mit einem großen Anteil an Gruppen mit multi-ethnischem Hintergrund und darin verankerten Unternehmen und Selbstständigen.

Die verschiedenen Formen der neuen Produktion finden sich traditionell in Mischgebieten mit kleineren Gewerbegebäuden; vorwiegend in Innenstadtrandlagen, mit urbanem Flair und Nähe zum Wohnen. Dies können Kultur-, Freizeit- und Bildungsviertel sowie multi-ethnische Quartiere, aber auch neu geschaffene Produktionsstandorte sein.



4. Regionale Leitplanken: Landschaft und Freiraum

Die Landschaft der Agglomeration Ruhr wird perspektivisch nicht als Einheit bestehen können. Die historisch, geologisch, topografisch und hydrologisch bestimmten Landschaftszüge der Region können gemeinsam eine Palette unterschiedlicher Landschaftstypen formen, die zum Selbstverständnis und zur besseren Lebensqualität der Bewohner der Region beitragen kann. Wir gehen davon aus, dass alle Zutaten zur räumlichen Struktur der Metropole Ruhr bereits vorhanden sind. Zukünftige Aufgabe wird es jedoch sein, die Fragmente der Landschaft richtig zu lesen und in einen sinnfälligen Zusammenhang zu stellen. Eine zentrale Rolle spielt dabei, die Landschaft erlebbar zu machen und ihr damit eine Wertigkeit zu verschaffen, die über die reine Funktionalität wie Freizeitnutzung, Biotope, Ausgleichsflächen, Verkehrsflächen und landwirtschaftliche Flächen hinausgeht.

Der Besuch eines Grünzuges sollte eine neue Qualität des Erlebens bieten. Das Erleben des Freiraums ist auf mehreren Ebenen denkbar: einerseits im praktischen Alltag beim Autofahren, Straßenbahnfahren, Radfahren, „Gassi gehen“ oder Joggen; andererseits in ideeller Form, indem das Grün auch zu einer deutlichen Verortung der Bewohner der Agglomeration Ruhr beiträgt.

Die Landschaft als Adresse wahrnehmen

Neben der Funktionalität der einzelnen Landschaftsfragmente der Agglomeration Ruhr führen wir den Begriff „Erleben“ ein. Landschaft erleben bedeutet, bereits vorhandene, ortstypische Fragmente deutlich zu machen. Strukturen landschaftlicher Straßenzüge, Teiche, Fluss- und Bachtäler, Bauernhöfe, Gutshöfe, Schlösser und Industriedenkmäler sollten in ihrer Bedeutung und Lage identifiziert werden. Dabei sollte in Betracht gezogen werden, auf welche Art Funktionen intensiviert werden können, wie das Erleben des Ortes überhöht werden kann und wie verständliche Zusammenhänge zwischen den einzelnen Fragmenten geschaffen werden können.

Der Freiraum fungiert dabei als Visitenkarte für die jeweiligen Nutzungen. Die sichtbar gemachten Orte intensivierter Funktionen müssen schließlich in einen verständlichen Zusammenhang gebracht werden. Dies geschieht mit der Hilfe von Naherholungsachsen, die klar erkennbar (kon-

tinuierliche Baumreihen und wiedererkennbare Wegegestaltung) zentrale Räume aller Grünzüge durchziehen und die Funktionen miteinander vernetzen. Die Grünräume der Landschaftsfragmente sind intensiv mit dem jeweils angrenzenden eigenständigen Quartier vernetzt und erfüllen die Bedürfnisse von dessen Bewohnerschaft nach Freizeit, Erholung und Entspannung.

Den Freiraum als Marke aktivieren und intensivieren

Das kleinste gemeinsame Vielfache aller Landschaften der Agglomeration Ruhr liegt in seiner industriellen Nutzung begründet. Wir halten das industriell und infrastrukturell geprägte Landschaftsbild aber als ungeeignet, als „pars pro toto“ der Landschaften für alle beteiligte Kreise, Städte und Gemeinden zu stehen. Die Entwicklung der Leitplanken „Landschaft“ beschreibt vor allem die Weiterentwicklung des Systems der regionalen Grünzüge in nördlicher und südlicher Richtung. Großflächige Naturräume in Richtung Lippe- und Ruhrtal werden vernetzt. Landschaft fungiert als verbindendes Element zwischen den Teilräumen der Stadtlandschaft. Der Freiraum wird differenziert in:

- » **Kernzonen:** orientiert an Seen, Freizeitgebieten, Gutshöfen, Sportanlagen, Häfen etc.;
- » **Landwirtschaft:** vom biologischen Landbau bis zur urbanen Landwirtschaft;
- » **Innere Ränder / Säume:** Aktivierungszone für Quartiere, Freizeit, Sport;
- » **Naturraum:** weiträumige Biotopverbünde.

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Erreichbarkeit und Mobilität leisten einen entscheidenden Beitrag zur Lebensqualität im Allgemeinen – insbesondere auch im Ruhrgebiet, welches in seiner dispersen Siedlungsstruktur hohe Anforderungen an die Verknüpfung und Vernetzung durch Mobilität setzt. Das Netzwerk aus verschiedenen Ebenen der Mobilitäts-Infrastruktur soll Haushalte, Arbeitsstätten und Dienstleistungen sowie urbane Kristallisationspunkte effektiv und effizient erreichbar machen. Die administrative und räumliche Unterteilung und Abgrenzung der Nahverkehrsbetriebe und die dementsprechend schlecht bis gar nicht abgestimmten Netzstrukturen ohne hinreichende Verknüpfungspunkte stellen eine hinderliche Struktur dar, die nicht zur Qualifizierung der Lebensqualität unterschiedlicher Quartiere in der Region

beitragen kann. Mobilität als Leitplanke der räumlichen Entwicklung der Agglomeration Ruhr umfasst vor allem die folgenden Aspekte:

- » Verbesserte Erreichbarkeit,
- » Zeitliches Verdichten/Schrumpfen der Region,
- » System-Optimierung und Vereinheitlichung,
- » Kostensenkung.

Eine neue, als Ringbahn angelegte „unendliche Mobilitäts-trasse“ wird zur räumlichen Leitplanke für die Entwicklung der Infrastruktur und bildet eine der tragenden Säulen für ein effizienteres Mobilitäts-Netz. Im Kern und vor allem in den Übergängen zu den peripherer gelegenen Teilregionen bietet diese „Unendlichkeitstrasse“ mehr Anknüpfungspunkte eines intermodalen Systems. Die Einfachheit der Anlage des Ring-Systems wirkt als Statement für eine klare Orientierung und Einheitlichkeit des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Ruhr.

Das Ruhrgebiet von heute ist eine „Autofahrer-Metropole“ mit begrenzten Möglichkeiten des Fortkommens mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit oftmals schlechten Vernetzungsangeboten für Radfahrer und Fußgänger. Viele Bereiche in der dispersen, wenig dichten Agglomeration Ruhr sind so unbefriedigend vom ÖPNV erschlossen, dass ihre Arbeitsstätten und Wohngebiete letztlich nur mit dem Auto verkehrlich angebunden sind. Ein optimiertes ÖPNV-System würde sowohl im Bereich von Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit als auch im Bereich der Kosten eine profundere Alternative zum Auto darstellen. Auf längere Sicht wird die Flexibilität eine immer wichtigere Rolle spielen – hier können über ein differenziertes Mobilitäts-träger-Angebot an entscheidenden Knotenpunkten (HUBs) wichtige Weichen gestellt werden. Mobilitäts-HUBs vereinen verschiedene Aspekte einer modernen Infrastruktur für Verkehr und Vernetzung. Die Größe und Hierarchie der HUBs richtet sich nach der Anzahl der Nutzer, der Dichte und dem Ort an sich. HUBs können auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen verschiedene soziale Funktionen übernehmen und sind insofern Orte der Begegnung und Fortbewegung; dies reicht von Nachbarschaften bis zu lebhaften, urbanen Kristallisationspunkten.

Ein weiteres Merkmal ist die Hierarchisierung unterschiedlicher Verkehrsträger und -mittel, zwischen denen problemlos und barrierefrei gewechselt werden kann. Der Fokus liegt hierbei auf Effektivität und langfristigen nach-

haltigen Strukturen, die einen Modal-Split, das heißt eine Verschiebung hin zu nachhaltigen Wegen der Mobilität, wie dem (E-)Bike oder ÖPNV, fördern.

Die HUBs als Anknüpfungs- und Verbindungs-Elemente in einem großen System liefern Echtzeit-Informationen über mögliche (Reise-)Routen, Wartezeit und Optionen. Das Design eines solchen digitalen Systems mit Fokus auf den Nutzer stellt ein großes Potenzial für Regionen dar, indem es den technologischen Fortschritt widerspiegelt.

Im Bereich der zeitlichen Verdichtung, als Aktivierungsstrategie für die Potenziale des Ruhrgebiets, wird auch immer wieder die Diskussion über die Zukunftsperspektive der A40 (Ruhrschnellweg) zu führen sein. Von regelmäßigen temporären Sperrungen und regionalen Marktplätzen, bis hin zu einer langfristigen Strategie der Reduzierung zu einem Stadtboulevard sind viele Optionen denkbar, die A40 so zu gestalten, dass städtische Lebenswelten weniger negativ davon beeinflusst werden und die teilweise starke räumliche Trennungswirkung innerhalb der Kommunen überwunden werden kann.

5. Regionales Regiebuch

Das Konzept wird nicht aus der Richtung eines großen Plans gedacht, sondern stellt die Frage in den Mittelpunkt, wie ein Prozess aussehen kann, der die Qualitäten des Ruhrgebiets als polyzentrale und polyperiphere Region nutzt und weiterdenkt. Die Regionalplanung ist heute nicht mehr nur als eine regionale Stufe der Landesplanung zu verstehen. Sie hat eine eigenständige Funktion, die sich nicht mehr auf eine parzellenscharfe Flächenausweisung und Nutzungsbeschränkungen (z. B. durch Ausweisung von Freiflächen) reduziert. Im Rahmen postfordistischer Strukturen bedarf der Regionalplan flexibel umsetzbarer integrierter Entwicklungskonzepte und Planungsziele. In diesem Kontext dienen etwa Freiräume beispielsweise nicht nur dem Biotopschutz, sondern sind ein Faktor zur Verbesserung der Lebensqualität der Region.

Das „Regionale Regiebuch“, als zentrales Werkzeug der Regionalplanung im Ruhrgebiet, soll einen ersten Impuls für diese neue Form der Regionalplanung liefern. Dieser Leitfaden für die zukünftige Regionalentwicklung muss zum einen verbindliche Vorgaben für den Regionalplan und zum anderen flexible Regeln und Strategien für ein

Regionalmanagement enthalten. Alle Hinweise dienen dem Ziel, durch Aktivierung und zeitliche Verdichtung mehr Lebensqualität und damit einhergehend wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Die Hinweise dieses Instrumentes würden sich auf die bedeutsamsten Themen der zukünftigen Regionalentwicklung konzentrieren: Landschaft und Freiraum, Mobilität und Ökonomie.

5.1 Regionalplan

Die angedachten Maßnahmen und Projekte des Regionalplans, als „hartes“ Instrument in einem Prozess der regionalen Regie, ergeben sich aus den regionalen Leitplanken. Es gibt Elemente, die durch die Planung verbindlich festgesetzt werden müssen, um die Lebensqualität im Ruhrgebiet zu sichern und eine lokale Aktivierung in bestimmten Bereichen zu steuern. Dazu gehören unter anderem der Ausbau eines effizienten Regionalnetzes im ÖPV und der Freiraumschutz – innerhalb der Leitplanken, auf die sich die Region einigen muss, und innerhalb derer die Bewohner ihren Raum selbst nutzen und gestalten. Die Spielregeln und Instrumente hierzu finden sich in den Schlüsselprojekten des regionalen Managements. Zwei Beispiele für planerisch vorzubereitende und abzusichernde Neuerungen:

- » *Die „Unendliche Mobilitätstrasse“* ist als Ringbahn im regionalen ÖPV-Netz konzipiert und verbindet (auch) Zentren unterschiedlicher Hierarchie miteinander. Ihr Trassenverlauf wird zudem der Tiefe des Raums besser gerecht als die bisherigen Ost-West-Verbindungsstrecken in der Region. Hinzu kommen die Mobilitäts-Hubs als Verbindungs- und Vernetzungselemente in den Raum.
- » *Namenlose Grünzüge werden zu „Ersten Adressen“*: Dieses Motto beinhaltet zum einen, die vorhandenen Grünzüge mit individuellen Namen zu versehen, zum anderen aber auch die Qualifizierung und Anreicherung von Freiraumstrukturen, die Erweiterung insbesondere nach Norden und Süden, in Vernetzung mit bestehenden Freiraumfunktionen peripherer Regionen.

Die bestehenden Grünzüge müssen stärker mit den angrenzenden Landschaftsräumen vernetzt und qualifiziert werden. Die Bereiche der regionalen Grünzüge in den Randbereichen werden planerisch festgelegt. Die Region muss sich gemeinsam auf die Erhaltung der Freiraumbe-

reiche einigen. Vier verschiedene Zonen im Freiraum sollen definiert werden: Kernzone, Landschaftszone, Saum/Innerer Rand und Naturtabuzone/Naturraum.

5.2 Regionales Management

Der Managementgedanke verdeutlicht einen weicheren Ansatz, um vielen, dynamischeren Themenkomplexen in der Region besser begegnen bzw. diese gestalten zu können. Hier wird auch besonders auf der Erkenntnis aufgebaut, dass sich manche Entwicklungen, die in dieser Region stattfanden und stattfinden, nicht planen lassen („Was wäre wenn ...?“). Das „Regionale Regiebuch“ ist daher auch weniger wie ein persistentes Leitbild zu verstehen, als vielmehr im Sinne einer umfassenderen Idee von Planung, in der ein neues Grundverständnis von Veränderung besteht.

Experimentierküche Ruhrgebiet

Das allgemeine Verständnis von Experimentierräumen zeigt, dass es eine enorme Bandbreite an möglichen Nutzungen gibt. Selbstorganisierte Produktionsräume in Form von „einheimischen“ Landschaftsräumen als selbstorganisierte Räume in den Saumzonen der Grünzüge bieten mehr Nutzungsfreiheit und Aneignung durch die Bewohner. Eine Überprüfung experimenteller Projekte sollte nach fünf Jahren erfolgen, wobei hierfür neue Formen des Monitoring zu etablieren wären.

Ehemalige Gewerbe- und Industriegebiete, die aktuell nicht vermarktet werden können, werden zu Räumen, die bei Nachfrage von Start-ups oder bei kulturellen Aktionen etc. temporär bereitgestellt werden. Selbstorganisierte Brachflächen bieten eine temporäre Nutzungsfreiheit durch das Aussetzen von Planvorgaben. Zentrales Steuerungselement zur Implementierung von Experimentierräumen ist die so genannte 2-%-Klausel, die bei allen größeren Planungen (des RVR, der Kommunen, des Landes, sowohl im Kontext von Stadterweiterung als auch von Stadtumbau) in Kraft treten kann. Danach sind Flächen oder Gebäude an Pioniere, Kulturinitiativen oder gemeinwohlorientierte Gruppen zu vergeben – ähnlich, wie im Bereich „Kunst am Bau“ erprobt. Das Experimentieren (neue Formen des Zusammenlebens, neue Wirtschaftsformen, neue Kulturpraktiken) soll zum Alltag

in der Planung werden und nicht nur auf ausgewiesene „Kreativquartiere“ beschränkt bleiben. Die Auswahl erfolgt über Bewerbungsverfahren; die Vergabe erfolgt auf Zeit.

Urbane, quartiersverträgliche Produktion

Hier ist die Idee der urbanen Produktion als wichtiges Entwicklungsziel zu benennen, als ein wirklicher Systemwechsel, der Produktion als selbstverständlichen Teil der Stadt begreift, insbesondere weil viele neue Technologien ein quartiersverträgliches Produzieren von Gütern ermöglichen. Den Entwicklungen der „Dritten industriellen Revolution“ folgend können somit neue gemischte Räume für zukunftsfähige Produktion entstehen:

- » *Wissensräume* sind Quartiere mit Mischnutzung, in denen neben Hochschuleinrichtungen oder angrenzend an diese überwiegend Unternehmen aus Wissenschaft, Forschung und Technologie sitzen.
- » Die *urbane Produktion* erfolgt in neu geschaffenen, gemischt genutzten, städtebaulich sehr attraktiven und vor allem von erfolgreichen Dienstleistern bevorzugt nachgefragten Quartieren, z. B. auf ehemaligen Industrieflächen mit hoher Erreichbarkeit. Ein Beispiel hierfür sind die Opel-Betriebsflächen in Bochum.
- » *Kultur-, Freizeit- und Bildungsviertel* sind bestehende Quartiere in Innenstadtrandlagen, die von kulturrainen Unternehmen und Selbstständigen geschätzt werden, u. a. der Kreativwirtschaft, und die zudem touristisch sowie für die Außenwirkung bedeutsam sind.
- » *Multi-ethnische Quartiere* vereinen einen großen Anteil an Gruppen mit multi-ethnischem Hintergrund und darin verankerten Unternehmen und Selbstständigen. Differenzierungen dieser Quartiere zeigen sich in der Entwicklung von Technologieparks und Gewerbegebieten der zweiten Generation – etwa im Rahmen der Gewerbe-Umfeld-Verbesserung bestehender Anlagen, in der Entwicklung von „Gewerbe-Labs“ mit Flächen von 50 bis 500 qm in öffentlicher bzw. privater Trägerschaft in Quartieren der „Neuen Produktionsräume“, in den neuen „Kultur-, Freizeit- und Bildungsvierteln“ und in den „Multi-ethnischen Quartieren“. Begleitet werden sollte die Umsetzung dieses Entwicklungsansatzes durch ein bestandsorientiertes Gewerbeflächenmanagement und durch weitere Maßnahmen, wie etwa die Entwicklung zukunftsorientierter Konzepte für die Messestandorte des Ruhrgebiets.

Management

Insbesondere bei den weichen, nach einem Regiebuch einzusetzenden Instrumenten der Regionalplanung wird ein großer Anteil partizipativer Instrumente und Beteiligungsverfahren vorausgesetzt, um Strukturen zu bilden, die in unterschiedlichen Formen zur stärkeren Aktivierung der Bürger beitragen. Eine mögliche Entwicklung kann in der Konstruktion eines „BürgerInnenrates“ bestehen. Ausgewählte Bürgerinnen und Bürger bestimmen über kostenlos „beispielbare“ Räume, Leuchtende Räume, Vergabe von Fördermitteln, sowie beispielsweise über geteilt nutzbare Infrastrukturen. Weitere Instrumente können sein:

- » *Grundstücks- und Immobilienagentur*: Die Organisation von Brachflächen sowie die Funktion eines Impulsgebers für Neue Quartiere und 2%-Experimentierräume kann durch solch eine Agentur umgesetzt werden.
- » *Aufteilung von Infrastruktur-Brachen*: Zahlreiche brach liegende Flächen können in Teilen für Nutzungen durch die Stadtbevölkerung umgewidmet, Zäsuren in der Region dadurch aufgebrochen werden.
- » *Digitale Hilfsmittel für Mobilitätskonzepte*: Eine zusammenfassende App für alle Mobilitätsformen liefert die notwendigen Informationen über Routen und Verkehrsmittel sowie Echtzeitinformationen zu Fahrzeiten und -kosten.
- » *Digitale Tools als Vernetzungs-Plattform*: Regionale Tools vernetzen Menschen, indem bestehende Initiativen sichtbar gemacht werden. Hierdurch werden diese zeitlich verdichtet, neue Initiativen befördert. Ein wichtiger Aspekt hierbei ist auch die Bewertung vieler User.
- » *Monitoring und Raumb Beobachtung*: Eine gemeinschaftliche Suche nach Transformationsräumen sowie die Verortung neuer Quartiere kann die weichen Aspekte des regionalen Regiebuches stützen. Hierin inbegriffen ist auch die Überprüfung und Bewertung von Räumen und Projekten.

5.3 Schlüsselprojekte: Opel-Werk, Bochum

Als regional bedeutsamer Ort stehen die Flächen der Adam Opel AG in Bochum nach der Einstellung der Automobilproduktion für neue Nutzungen zur Verfügung. Hier bietet sich die Chance, im Zentrum des Ruhrgebietes auf einer Fläche von ca. 75 ha die Prinzipien eines neuen Regionalmanagements zu erproben. Die Nähe zur Ruhr Universität

Bochum ermöglicht die Ausbildung eines Wissensraumes, der aufgrund der Flächenverfügbarkeit und historischen Prägung des Ortes als urbaner Produktionsraum dienen kann. Die Ideen des Aktivierens kommen in der quartiersbezogenen Beziehung zur Landschaft zum Ausdruck, in der Einbindung in das Mobilitätsnetzwerk sowie in den Nutzungsstrategien zu Experimentierräumen, dem Sichtbarmachen und Vernetzen durch Nutzeraktionen.

In allen Strategien und Maßnahmen wird Bezug auf die steuernden, aber flexiblen Leitplanken genommen, indem beispielsweise Anschluss an die „unendliche Mobilitäts-trasse“ (den Ring) gesucht wird und ein neuer Knotenpunkt mit höherer Hierarchie das hier mögliche Wissensquartier anbindet. Zur Einbindung in die Landschaft werden enge Verknüpfungen zum Grünzug des unteren und oberen Ölbachtals geschlossen. Auch die Qualifizierung der Säume/Inneren Ränder sowie die Möglichkeit zu Bio-Ökonomie – von Kleingärten und Urban Farming bis hin zu Produktions- und Forschungsstandorten – wird mit Bezug auf die lokalen Gegebenheiten und Potenziale getestet.

6. Ruhrbanität

Das Ruhrgebiet wird geprägt durch eine spezifische Urbanität. Auffälligstes Merkmal der Region sind Polyzentralität und Polyperipherie und die – im Vergleich mit großen europäischen Metropolen – geringe Dichte. Anliegen von „NEXT RUHR“ ist es, diese besonderen Eigenschaften als Fundament für das Denken und Planen der Zukunft der Region zu nutzen. Dies setzt voraus, dass

- » die ruhrbanen Charakteristika erfasst werden,
- » aussagekräftige Begriffe für die vorhandenen Räume gefunden werden
- » und in der Kombination neue Raumtypen kreiert werden.

Das Nebeneinander von Schrumpfen, Warten und Wachsen von konstanten und variablen Räumen erfordert differenzierte Strategien, welche den Begabungen und Fähigkeiten der Teilräume gerecht werden. Wir wollen keinen neuen großen Plan, sondern eine Art von Veränderungsmanagement in Form eines Regionalen Regiebuches. Einerseits sollen damit notwendige Veränderungen provoziert und gesteuert werden, andererseits sollen Veränderungen zugelassen, also Freiräume eröffnen werden:

Das Unerwartete erwarten! Die wesentlichen generellen Strategien sind:

- » Vernetzen (auch vertikal zwischen Quartier, Stadt, Region),
- » Teilen (Ökonomie, Arbeit, Wissen, Kultur, Raum, Infrastruktur),
- » Erleben (Lebensqualität als Maßstab, Diversität erhöhen, Nutzbarkeit des alltäglichen Ruhrgebiets verbessern, besondere Ereignisse schaffen und sichtbar machen)

Diese Strategien werden in Gang gesetzt durch vielfältige Formen des Aktivierens und Intensivierens (zeitliches Verdichten, Anreicherung vorhandener Quartiere mit neuen Nutzungen und Funktionen, Verbesserung der Erreichbarkeiten). So wird die spezifische Urbanität der Region – die Ruhrbanität – qualitativ weiterentwickelt.

rha reicher haase assoziierte GmbH
und Partner

Das Empfehlungsgremium würdigte die Arbeit von Team C mit folgenden Hinweisen:

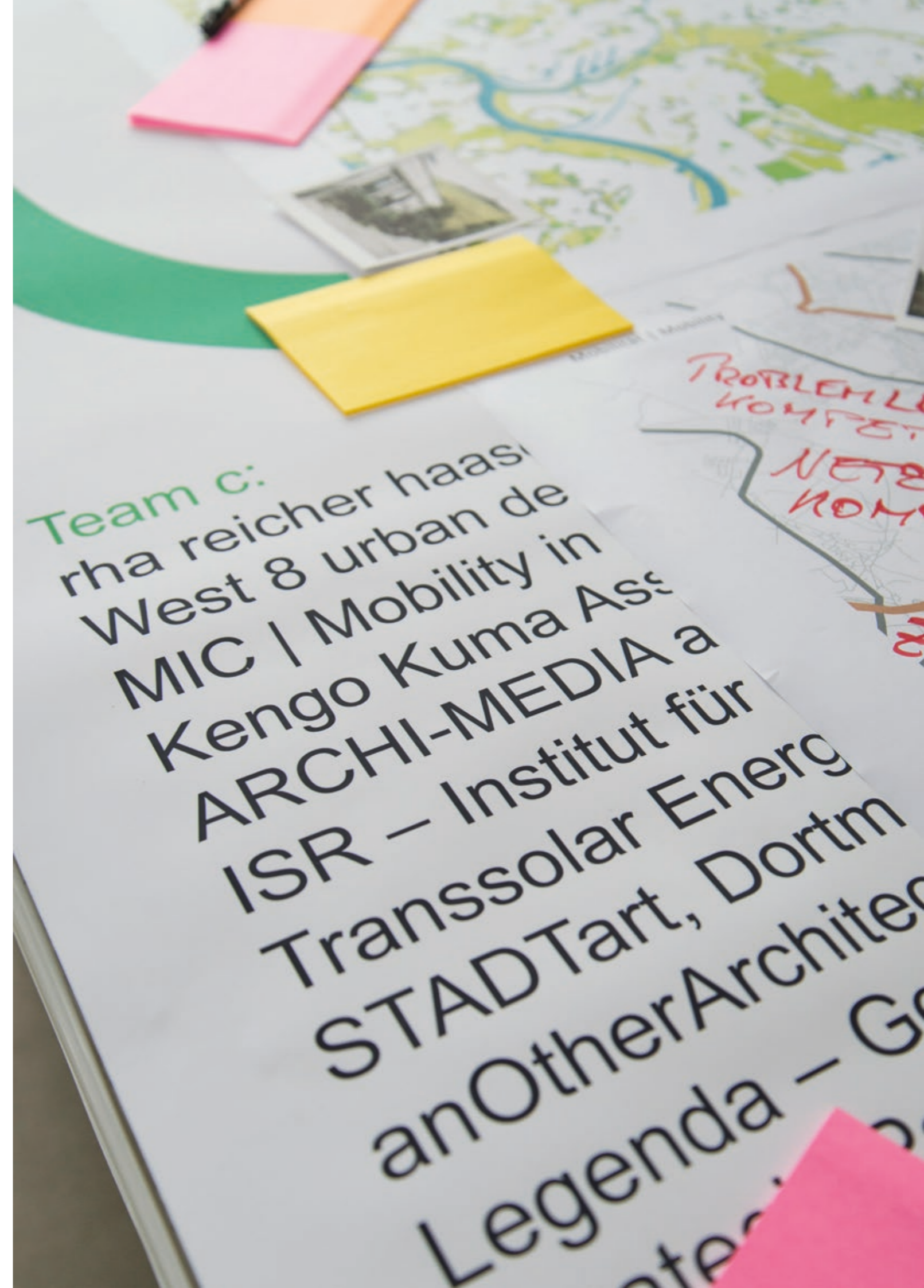
Die Polyzentralität der Region wird als Qualität begriffen und weiter in Wert gesetzt. Statt einzelner Leuchttürme sollen „leuchtende Räume“ entstehen, die sich durch unterschiedliche Eigenheiten auszeichnen, die es weiter zu profilieren gilt. Dem normativ geprägten quartiersbezogenen Ansatz gegenübergestellt werden regionale Leitlinien, die systematisch und überzeugend herausgearbeitet werden. Vor allem betrifft dies die Aspekte der Mobilität und der Landschaft. Die Städte fungieren als Vermittler zwischen Quartier und Region. Neben dem Regionalplan wird ein regionales Regiebuch zum zentralen Steuerungsinstrument einer strategischen Raumentwicklung.

Eine ruhrgebietspezifische Interpretation von Urbanität („Ruhrbanität“) ist Leitbild dieser Arbeit. Möglich wird dies durch eine bessere Vernetzung und die temporäre Verdichtung des Raumes mittels einer deutlichen Verbesserung vorhandener Mobilitätsangebote. Die vorgenommene Differenzierung zwischen Regionalplan und -management ist gut durchdacht.

Die dem regionalen Management zugeordneten Aufgaben, wie der Aufbau einer digitalen Plattform, die Etablierung einer regionalen Grundstücksagentur, ein BürgerInnenrat und ein Monitoring, bieten vielversprechende Ansätze für die Regionalentwicklung, die es zu konkretisieren lohnt.

Für den Regionalplan werden Aussagen zu Grünzügen und zur Qualifizierung des Landschaftsraumes getroffen und an Beispielen nachvollziehbar veranschaulicht. Die Idee der „Unendlichkeitstrasse“ kann in der Regionalplanung wirksam werden und sollte auf Machbarkeit geprüft werden. Interessant ist die Idee, mittels einer Namensgebung für die regionalen Grünzüge eine stärkere Identifikation mit dem Raum zu stimulieren und Anreize zur Aneignung zu geben.

Insgesamt überzeugt dieser Beitrag durch einen sehr systematisch vorgetragenen Ansatz in der Verknüpfung regionaler und lokaler Strategien und Handlungsansätze.



Team D

- » Urban Catalyststudio, Berlin
- » berchtoldkrass space&options,
Karlsruhe
- » R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn,
Darmstadt
- » Integral Ruedi Baur Zürich GmbH,
Zürich

WiR Metropole Ruhr



Vorbemerkung

Wir glauben, dass das Ruhrgebiet seine „fossile Hinterlassenschaft“ der Kohlen-Jahrzehnte überwinden und sich zur „postfossilen Metropole Ruhr“ verändern kann. Grundlage dafür ist ein Hinterfragen seiner heutigen Funktions- und der derzeit gültigen Lebensweisen. Die Suche nach dem Bild für die Metropole Ruhr beginnt daher in einem Umdenken; weg von einem in Konkurrenz denkenden Nebeneinander, hin zu einem zukünftig gemeinschaftlich organisierten System des Miteinanders. Hierbei stellt sich 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 weitere Fragen an nach den Formen des Zusammenlebens und der Gemeinschaft, nach Verantwortung und einem neuen Verhältnis zwischen Bürgergesellschaft und Staat. Ebenso betrachtet werden Lebensweisen mit Blick auf unser Wirtschaften, unseren Konsum, unsere Fortbewegung im Raum sowie unsere Alltagskultur. Anhand von drei exemplarischen Betrachtungen wollen wir versuchen, die im Rahmen der Studie erkannten Problemstellungen kurz zu skizzieren.

I. Neues Selbstverständnis

1. Raum

Die „fossile Hinterlassenschaft“ hat viele Spuren im Raum hinterlassen. Die Industrielandschaft der Region zeichnet sich heute durch eine Wiederholung ähnlicher Muster von Siedlungs- und Sozialstrukturen aus. Es zeigt sich ein Siedlungsbild mit großen maßstäblichen, kulturellen und sozialen Kontrasten und Problemen, welches mit einem Netz aus – heute überdimensioniert wirkenden – Transport- und Erschließungssystemen überzogen ist. Als Gegenbild dazu haben sich aus Brachen ehemaliger Industriestandorte einzigartige charakteristische Landschaften und Freiflächenstrukturen entwickelt, die mit dem Projekt „Emscher Landschaftspark“ gefördert wurden.

2. Organisation

Die Organisation und die Verwaltung der Region erfolgt über die üblichen Planungs- und Steuerungsapparate. Aus heutiger Sicht erscheinen die vorhandenen Planungsstrukturen den aktuellen Bedürfnissen nicht mehr angemessen; die traditionellen Strukturen wirken inzwischen oft schwerfällig, unflexibel und zu bürokratisch. Die Organisation und die Verwaltung der Region sind zwar auf langfristige Ziele und Zeiträume ausgelegt, zukünftig sollte jedoch auch eine Art „Sofortstruktur“ angelegt sein, vor allem im Hinblick auf eine kurzfristige, bedarfsgerechte Umsetzbarkeit und flexible Handhabung von Planungs- und Gesetzesgrundlagen. Stadt- und Raumplanung funktionieren weitgehend als geschlossene Systeme im Sinne von „Daseinsvorsorge-Einrichtungen“. Zwar stehen damit ein hoch professioneller Planungsapparat, viel Wissen und viel Erfahrung zu Verfügung, jedoch stehen Selbstverständnis und die hierarchische Struktur den tatsächlichen Herausforderungen und Bedürfnissen oft entgegen.

3. Kooperation

Mit der auf Wettbewerb ausgelegten Industrie haben sich die Kommunen zu Zeiten der boomenden Montanwirtschaft parallel in konkurrierende, autonome Städte entwickelt. Der ehemalige Stolz auf die eigene Stärke ist nach dem Niedergang dieser Strukturen einem heute notwendigerweise pragmatischen Handeln gewichen. Mit zunehmend leeren öffentlichen Kassen im Zuge des Strukturwandels waren die Kommunen gezwungen umzudenken und verstärkt zusammenzuarbeiten. Daraus hat sich heute eine rege Kooperationstätigkeit auf unterschiedlichen Niveaus mit unterschiedlichster Tragweite entwickelt. Die Region kann inzwischen auf viel Erfahrung im Initiieren und Handhaben von Kooperationen zurückgreifen, jedoch zeigt sich trotz (oder vielleicht auch manchmal wegen?) einer Vielzahl von Ansätzen, Ideen und Konstellationen häufig wenig Durchschlagskraft, bei gleichzeitig hohem Aufwand.

Anhand der beschriebenen Beispiele Raum, Organisation und Kooperation zeigt sich, dass in der Region eine Vielzahl von Strukturen, Einrichtungen, Bestrebungen und Ideen vorhanden ist, es jedoch mit den bestehenden Systemen oft nicht möglich ist, gemeinsame Ziele zu definieren und diese bis zur konkreten



Zukunftsbild der WiR-Metropole Ruhr



Umsetzung weiter zu verfolgen. Es stellt sich daher die Frage, wie die Region sich auf Grundlage der vorhandenen Mittel zu einer postfossilen Metropole Ruhr entwickeln lässt.

Der Schlüssel für eine erfolgreiche Zukunftsgestaltung der Metropole Ruhr liegt für uns darin, die gewohnten Sichtweisen und Strukturen in Teilen zu verlassen. Wir glauben, dass in einer heute bereits bestehenden vernetzten Informationsgesellschaft neue Wege für die anstehenden Herausforderungen der Metropole Ruhr gefunden werden können, für die allerdings die vorhandenen Organisations- und Institutionsstrukturen untauglich sind. Das stellt viele heute gültige Prinzipien eines „Miteinander“ in Frage, setzt die Bereitschaft zu einer veränderten Aufgaben- und Gewaltenteilung sowie ein anderes Selbstverständnis der Beteiligten im Sinne einer Metropolgemeinschaft voraus und stellt eine neue, bewusste Grundhaltung in den Vordergrund: die Erkenntnis, dass Lösungen für die anstehenden Herausforderungen angesichts der vorhandenen Mittel und Strukturen nur gefunden und angegangen werden können, wenn sich alle Beteiligten gut überlegten, was besser gemeinsam gedacht und entschieden, und was besser auf der lokalen Ebene erledigt werden sollte. Um das zu erreichen, ist es notwendig, über Aufgaben, Aufgabenverteilung und Ziele der Gemeinschaft, vor allem aber über Verantwortung und Teilhabe innerhalb der Gemeinschaft nachzudenken.

Entfrachten und Fokussieren, Aneignen und Befähigen

Wir wollen das bestehende System nutzen und zukünftig die Chancen und Möglichkeiten der Informationsgesellschaft mit einbinden, um einen neuen Planungsprozess zu etablieren. Es ist notwendig, aus den vielen unkoordinierten Ansätzen die für die Metropole Ruhr wichtigen Elemente herauszufiltern, um sich innerhalb der Gemeinschaft auf verständliche und klar formulierte Ziele einigen zu können. Das betrifft in erster Linie übergeordnete Aufgaben, die im Sinne von Leitlinien als Grundgerüst für die Region dienen, richtet sich jedoch auch auf Aufgaben, die im kleinen Maßstab wichtige Funktionen für die Metropole Ruhr übernehmen. Eine wesentliche Aufgabe wird es dabei sein, allen Beteiligten der Metropolgemeinschaft

ein Bewusstsein und Möglichkeiten dafür zu geben, am Gestaltungsprozess der Metropole Ruhr teilzuhaben und Verantwortung zu übernehmen.

Für die weitere Betrachtung teilen wir die damit verbundenen Aufgaben in Maßstäbe, Handlungsebenen und Handlungsräume auf, um mit diesem einfachen Modell die Möglichkeiten und Zusammenhänge nachvollziehbar erklären zu können: Prinzipien, mit deren Hilfe übergeordnete Ziele einer Handlungsebene gefunden und definiert werden.

WIR & wir

Für die unterschiedlichen Maßstabsebenen müssen Aufgaben, Zuständigkeit, Verantwortung und Wirkungsweise definiert werden. Aufgaben, die auf einer regionalen Handlungsebene betrachtet werden müssen und die allen Beteiligten der Metropole Ruhr zugutekommen, geben wir die Bezeichnung „WIR“ (großes Wir). Auf dieser regionalen Ebene werden Aufgaben verfolgt und koordiniert, die eine Funktion als „Leitplanke“ übernehmen und die als übergeordnete Ziele bezeichnet werden können. Wesentliche Fragestellung und Aufgabe des „WIR“ ist also der regionale Umgang mit den „Gemeinsamen Gütern“.

Aufgaben auf lokaler Handlungsebene geben wir die Bezeichnung „wir“ (kleines Wir). Diese Aufgaben beziehen sich auf ein überschaubares und begrenztes Umfeld, können jedoch auch, z. B. exemplarisch betrachtet, Bedeutung für den Austausch auf regionaler Ebene erlangen.

WIR = *Zellenverband / regionale Handlungsebene / Gemeinsame Güter*

wir = *Identifikationsräume / lokale Handlungsebene / lokale / individuelle Güter*

Es liegt auf der Hand: Beide Betrachtungsweisen haben ihre Berechtigung, ihre Notwendigkeit für eine Weiterentwicklung der Metropolregion. Voraussetzung für ein „WiR“, das beides verbindet und das zu einer „WiR Metropole Ruhr“ führen könnte, ist eine Zustimmung aller Beteiligten in der Metropole zu:

- » einer Gemeinschaft aus vielen Akteuren,
- » einer gemeinsamen Kommunikationskultur,
- » gemeinsamen Gütern,
- » gemeinsamen Handlungszugängen/Leitlinien.

II. Das große und das kleine „Wir“

1. Die lokalen Güter

Das „kleine wir“ – die lokale Handlungsebene

Im Maßstab des „kleinen wir“ geht es um die Stärkung der lokalen Einheiten zu widerstandsfähigen „Identifikationsräumen“ nachbarschaftlichen Miteinanders, lokaler Kreisläufe und kurzer Wege, sowie um das Befähigen zu Eigenverantwortlichkeit. Ziel ist, die einzelnen Begabungen in das System der Metropole Ruhr einzubringen und dem „wir“ seine entsprechende(n) Rolle(n) in der und für die Region zu übertragen bzw. zuzugestehen. Das „wir“ ist lokal an Identifikationsräume gebunden. Die Beteiligung zum Mitgestalten ist dann gegeben, wenn ein persönlicher Bezug zum Umfeld oder zum nahen Lebensraum gegeben ist und die eigene Beteiligung als Erfolg sichtbar wird. Die Identifikationsräume verkörpern – jenseits herkömmlicher funktionaler Abgrenzungen – die lokalen Handlungsräume. Ihre räumliche Ausdehnung entspricht keinen administrativen Planungseinheiten, sondern vielmehr überschaubaren Lebensräumen, die Einheiten im Sinne von Wirkungsräumen, Nachbarschaften, Quartieren bilden. Sie stehen nicht für einen abschließenden Katalog, auf den sich die gesamte Metropole Ruhr reduzieren ließe, sondern für spezifische lokale Wirkungsgefüge, die zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen konkrete Beiträge leisten. Das Typisieren der Identifikationsräume dient in erster Linie als Hilfsmittel für Selbsteinschätzung und Erkennen. Jede Zelle übernimmt ihre spezifische Rolle im Umfeld bzw. in der Metropole Ruhr und setzt bestimmte Handlungszugänge um. Die Namen der Raumtypen sind mit „Das Impulskonglomerat“, „Der Unterschätzte“ oder „Der heimliche Starke“ bewusst sehr bildhaft gewählt.

2. Die gemeinsamen Güter

Das „große WIR“ – die regionale Handlungsebene

Im Maßstab des „großen WIR“ geht es um die Handhabung der gemeinsamen Güter auf regionaler Ebene. Damit sind übergeordnete, komplexe Themenfelder gemeint, die einer kompetenten und erfahrenen Betreuung bedürfen. Die gemeinsamen Güter müssen präzise formuliert und von der Metropolgemeinschaft getragen werden. Die Themen beziehen sich auf strategische und langfristige Ziele. Die Kunst bei der Betreuung der gemeinsamen Güter besteht

darin, im Dialog mit der lokalen Handlungsebene des „kleinen wir“ die Definition der Ziele regelmäßig zu prüfen und ggf. zu korrigieren, sodass aus dem Dialog für die jeweilige Handlungsebene eine Win-Win-Situation entsteht. Aufgrund der Komplexität der Themenfelder müssen die gemeinsamen Güter als Kommunikationsgrundlage anschaulich beschrieben und deren Werte als erstrebenswerte Ziele ersichtlich werden. Im Hinblick auf die Ausarbeitung des Regionalplans beziehen sich die ausführlicher betrachteten Themen auf Inhalte, die im zukünftigen Masterplan als wesentliche visuelle Komponenten in Erscheinung treten werden. Es ist selbstverständlich, dass Themen wie Arbeit, Kultur oder Energie ebenso Einfluss auf den zukünftigen Masterplan haben werden.

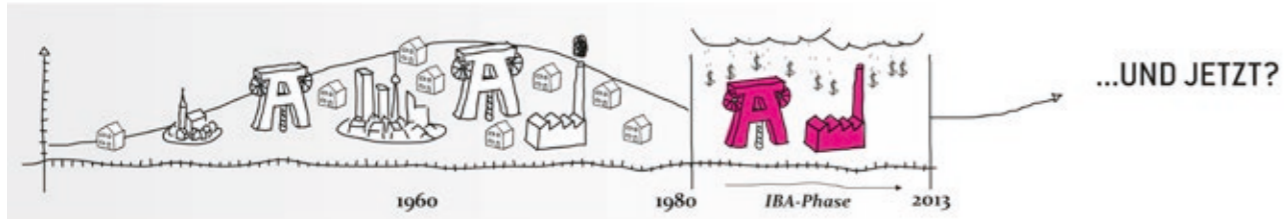
3. Die „WiR Metropole Ruhr“

Die eigensinnige Raumstruktur der „WiR Metropole Ruhr“ ist ein einzigartiges Gut. Die unterschiedlichen Orte, die hier auf engem Raum zusammenkommen, weisen spezifische Fähigkeiten auf und ermöglichen vielfältige Lebensstile.

3.1. Zukunftsfaktor Siedlung

Die besondere Raumstruktur zeigt sich in dem robusten Siedlungsgerüst der „postfossilen“ Metropole, in dem Intensivierung und Extensivierung zeitgleich stattfinden und lokale Freiheiten gewährt und genossen werden können. Es erscheint nach unserer Raum- und Strukturanalyse sinnvoll, die wesentlichen Orte des „großen WIR“ nicht mehr anhand der administrativen Einheiten abzugrenzen, sondern vielmehr aufgrund ihrer morphologischen Eignung zur Entwicklung dauerhaft robuster Strukturtypen. Stadtgebiete setzen sich so aus vielen Orten unterschiedlicher Begabungen zusammen. Dieses neue kleinräumige Gliederungsmodell („Zentrale Orte 2.0“) definiert regelhaft die Entwicklungsmöglichkeiten und -freiheiten der einzelnen Orte und zeigt sowohl deren globale Prägung als auch deren spezifische Eignung in der Metropole auf. Hieraus entsteht ein neues übergeordnetes robustes Gliederungssystem, das zur Orientierung und Konzentration dient und die zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte definiert. Das Konzept lässt in den assoziativ benannten Gliederungstypen „Metropolkern“, „Unsere Stadt“, „Peripherie im Zentrum“ und „Ländlicher Metroraum“ deutlich

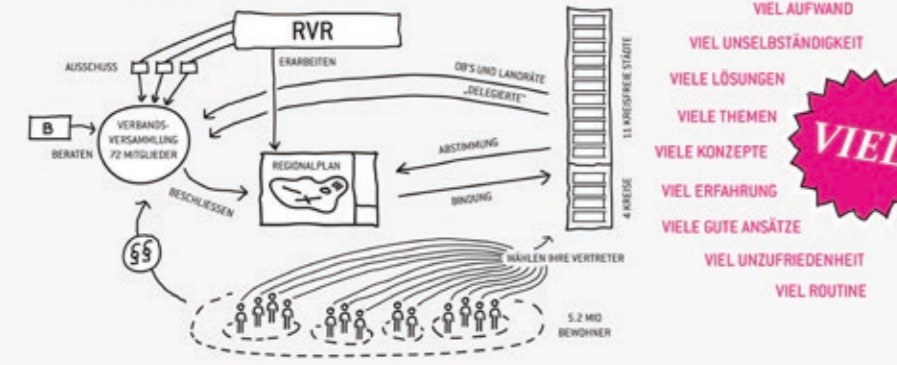
Befund



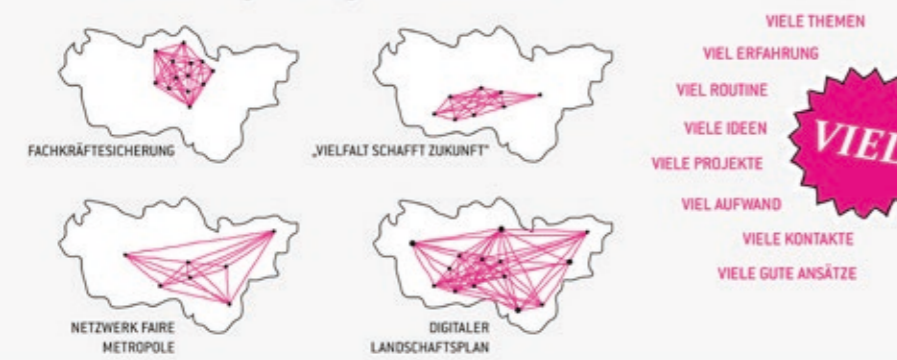
RAUMSTRUKTUR die fossile Hinterlassenschaft



ORGANISATION starke Institutionen



KOOPERATION Ein riesiger Berg voller Ideen

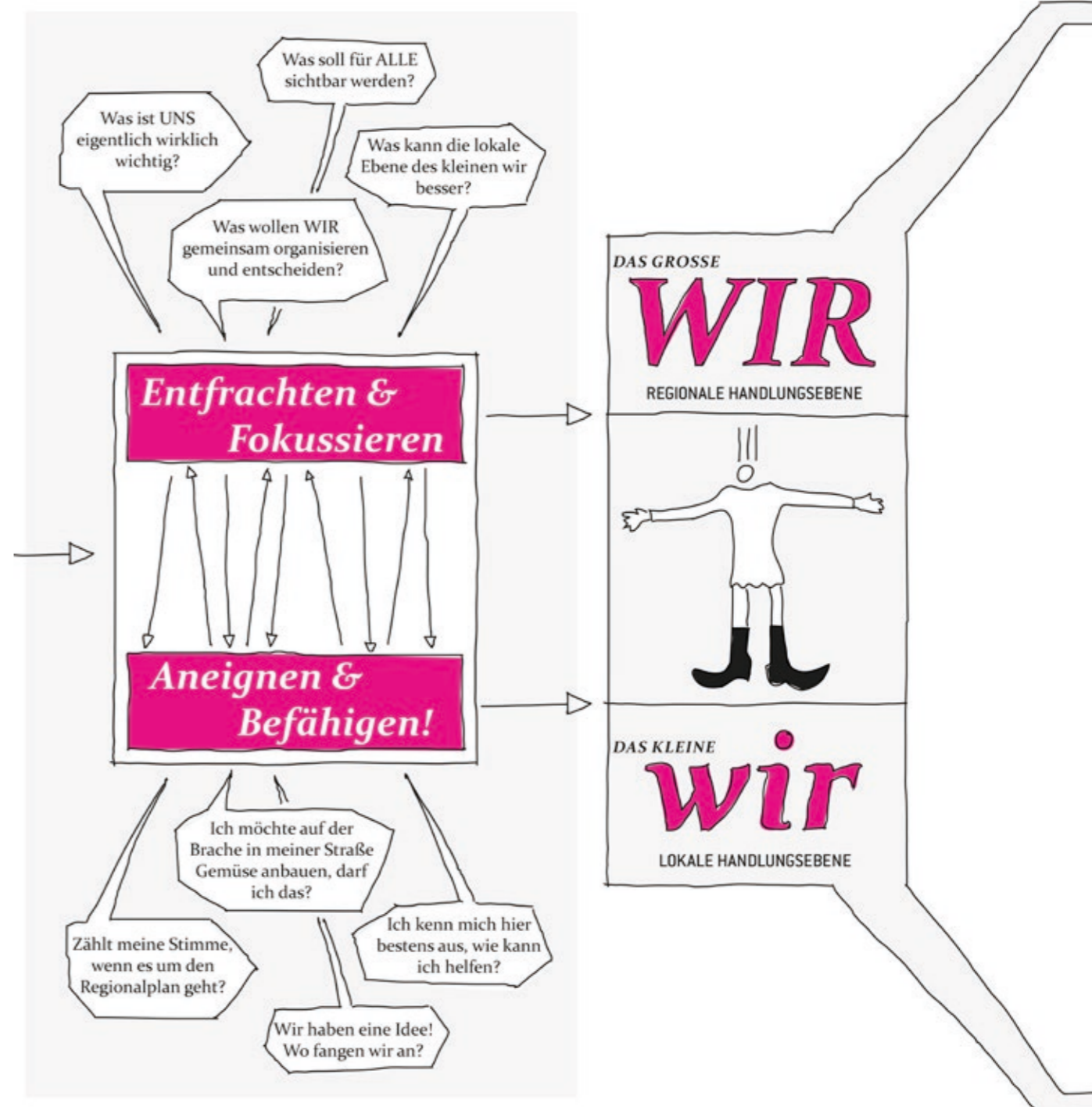


ZIEL!

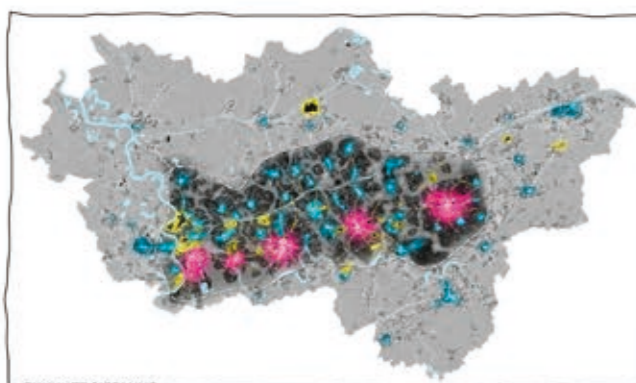
Wie gelingt es, die vorhandenen Mittel so einzusetzen, dass eine neue post-fossile Metropole entsteht?

Strategischer Ansatz

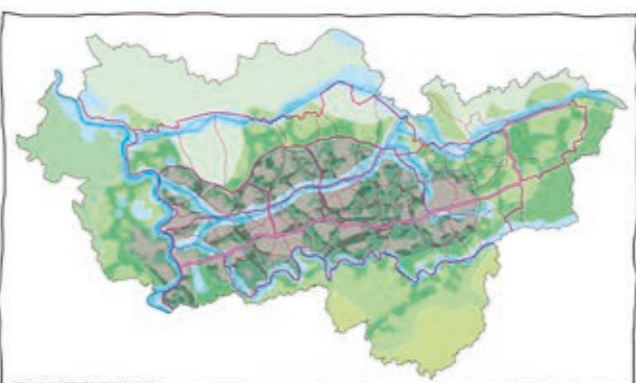
Der Schlüssel für eine erfolgreiche Zukunftsgestaltung der Metropole Ruhr liegt für uns darin, die gewohnten Sichtweisen und Strukturen in Teilen zu verlassen. Wir glauben, dass in einer heute bereits bestehenden, vernetzten Informationsgesellschaft neue Wege für die anstehenden Herausforderungen der Metropole Ruhr gefunden werden können, die mit den vorhandenen Organisations- und Institutionsstrukturen nicht denkbar sind. Das stellt viele heute gültige Prinzipien eines „Miteinander“ in Frage, setzt die Bereitschaft zu einer veränderten Aufgaben- und Gewaltenteilung sowie ein anderes Selbstverständnis der Beteiligten im Sinne einer Metropolgemeinschaft voraus und stellt eine neue, bewusste Grundhaltung in den Vordergrund: Die Erkenntnis, dass Lösungen für die anstehenden Herausforderungen angesichts der vorhandenen Mittel und Strukturen nur gefunden und angegangen werden können, wenn sich alle Beteiligten gut überlegen, was besser gemeinsam gedacht und entschieden, und was besser auf der lokalen Ebene erledigt wird. Um das zu erreichen ist es notwendig, über Aufgaben, Aufgabenverteilung und Ziele der Gemeinschaft, vor allem aber über Verantwortung und die Teilhabe innerhalb der Gemeinschaft nachzudenken.



- Die Gemeinsamen Güter



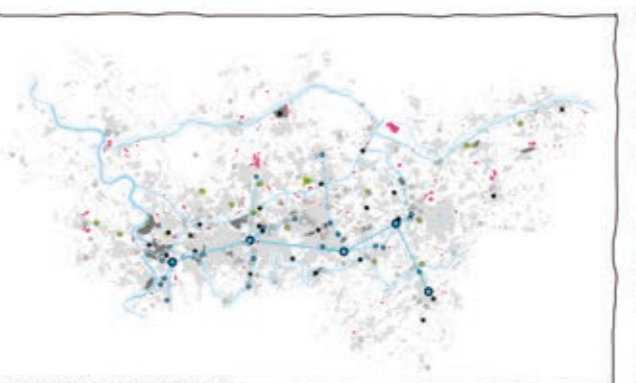
ZUKUNFT SIEDLUNG
Die eigeninnige Raumstruktur der WiR Metropole Ruhr ist ein einzigartiges Gut! Die unterschiedlichen Orte, die hier auf engem Raum zusammenkommen, weisen spezifische Fähigkeiten auf und ermöglichen vielfältige Lebensstile. Auf dieser Basis entsteht das robuste Siedlungssystem der post-fossilen Metropole, in dem Intensivierung und Extensivierung zeitgleich stattfinden und lokale Freiheiten gewährt und genossen werden können.



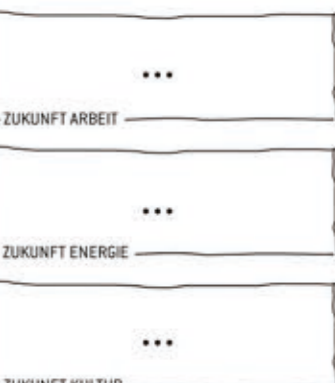
ZUKUNFT FREIRAUM
Im Freiraum liegt ein wesentlicher Schlüssel zur Entwicklung der WiR Metropole. Hier besteht die außergewöhnliche Möglichkeit, das vorhandene Freiraumnetz um neue attraktive Flächen zu erweitern, Wasserläufe und Nahmobilität zu einem funktional und ästhetisch überzeugenden System zu verbinden und neue Arten lokaler Produktion (Energie, Kultur, Nahrung, Wissen, ...) zu etablieren.



ZUKUNFT MOBILITÄT
Kostenintensive neue Elemente braucht die Metropole nicht: Die Zukunft der Mobilität der Metropole Ruhr verlangt vielmehr danach, die bestehenden regionalen Netze zusammenhängend und auf Ebene des GROSSEN WiR zu denken, die darüber hinaus Spaß machen. Via Smartphone-App kann aus allen Mobilitätsangeboten systemübergreifend die jeweils beste Option (preiswerteste, schnellste, umweltchonendste, grünteste) ausgewählt werden.



ZUKUNFTS-ORTE DES GROSSEN WiR
Bestimmte Orte der Metropole Ruhr entfalten eine so große Bedeutung für die gesamte Metropolgemeinschaft, dass sie zu Orten gemeinsamer Verantwortung werden. Dies sind nicht nur die berühmten und weit über die Region hinaus wahrgenommenen Orte, sondern auch bedeutende Industrie- und Gewerbeflächen mit diffusem Entwicklungsdruck und entsprechend ungewisser Zukunft, und Orte, deren Erhalt sich die Metropolgemeinschaft dauerhaft nicht leisten kann - gepaart mit gemeinsamen Handlungsstrategien.



Im Hinblick auf die Ausarbeitung des Regionalplans beziehen sich die ausführlicher betrachteten Themen auf Inhalte, die im zukünftigen Masterplan als wesentliche visuelle Komponenten in Erscheinung treten werden. Güter wie Arbeit, Energie oder Kultur werden selbstverständlich ebenso Einfluss auf den zukünftigen Masterplan haben.

LEITPLANKEN

1 UNGLEICHHEIT ALS CHANCE!
In der Ungleichheit steckt die außergewöhnliche Kraft der WiR Metropole: Jeder kann etwas anderes gut! Jeder trägt nach seinen Möglichkeiten zu einem starken Ganzen bei.

2 KONZEPT ZENTRALE ORTE 2.0!
Die Metropole bildet ein neues, robustes Gliederungssystem aus, das zur Orientierung und Konzentration dient. Dieses System weist nicht Körperschaften bestimmte Funktionen oder Ausstattungsmerkmale zu. Es folgt der morphologischen Eignung eines Ortes zur Ausbildung eines dauerhaft robusten Raumtypus, der bestimmte Regeln, aber auch Spielräume umfasst.

3 ORTE KONZENTRIERTER URBANITÄT UND METROPOLITANER FLAUS
Orte konzentrierter Urbanität und metropolitanen Flaus, die mit Hilfe von Investition, Aktivierung und dem Schaffen von Anreizen zu dichteren, urbaneren, stärkeren Orten transformiert werden.

4 ORTE ROBUSTER STADTSTRUKTUR MIT HOHER ZENTRALITÄT UND STÄDTISCHER CHARME
Transformation mit dem Ziel Stabilisierung und Köstigung. Typus der Kernzone & des ländlichen Metrorums.

5 ORTE HOHER LEBENSQUALITÄT, DIREKT AM GRÜNEN UND DOCH MITTEN IN DER METROPOLE
Konzentration auf kleinere Kerne und stabile Lagen. Auch privilegierte Räume mit hohen Freiheiten möglich. Ebenen Räume geordneten Rückzugs, die neue Freiräume entstehen lassen.

6 GROSSE FLÄCHEN DER GEMEINSAMEN ORTE (SIEHE RECHTES)
Größere Flächen der Gemeinsamen Orte (siehe rechts) werden aufgrund ihrer regionalen Sichtbarkeit dargestellt.

7 STABILER RAUMTYP, GUT FUNKTIONIERENDE SIEDLUNGSEINHEITEN IN STARK FREIRAUMBEZOGENEN LAGEN
Dauerhafte Sicherung.



LEITPLANKEN

1 SPEZIFISCHE STRATEGIERÄUME!
Die Metropole besteht aus mehreren grundsätzlichen Landschaftstypen. Jeder soll seinen Begabungen entsprechend verstanden und entwickelt werden. Innere und äußere Strategieräume bilden dabei den zukünftigen Umgang ab.

2 RADIKALER AUSBAU DER GRÜN-BLAU-ROTEN INFRASTRUKTUR IN DER KERNZONE!
In der Kernzone wird das Freiraumnetz radikal um alle verfügbaren Flächen erweitert. Grünflächen, Wasserläufe und Wegenetze bilden eine neue Form von Infrastruktur, die sich mit Siedlungsbereichen vernetzt und verlässliche Orientierung bietet.

3 IN PRODUKTIVITÄT BRINGEN!
Der Freiraum übernimmt in der ganzen Metropole spezifische Formen von regional und lokal bedeutsamer Produktivität: Produktion regionaler Güter (Nahrung, Holz) oder von Energie liegen nahe. Zusätzlich kann der Freiraum jedoch wichtige Produktivität in den Bereichen Klimaschutz- und -anpassung, soziale Ausgleichs- und Aneignungsrituale, Kultur und Wissen sowie Tourismus und Naherholung ausbilden.

LEITPLANKEN

1 NEUE MULTIMODALE MOBILITÄT!
Intelligente Kombinationen aller Verkehrsmittel ermöglichen neue clevere und attraktive Wegeketten, die darüber hinaus Spaß machen. Via Smartphone-App kann aus allen Mobilitätsangeboten systemübergreifend die jeweils beste Option (preiswerteste, schnellste, umweltchonendste, grünteste) ausgewählt werden.

2 PRINZIP REGIONALES ÖPNV-GITTER!
Statt neuer Installation neuer Verkehrselemente wird das vorhandene Angebot als regionales ÖPNV-Gitter mit guter Qualität optimal vernetzt.

3 FAHRRADNETZ & WALKABLE CITY!
Die WiR Metropole Ruhr setzt auf Alltagsnetze des Fahrradverkehrs sowie auf die Einbindung und Inwertsetzung der so-Minuten Fußwegbereiche um ÖPNV-Haltestellen.

4 VERNETZTER INDIVIDUALVERKEHR!
Ein interaktives System des Zusetzens/Mitnehmens regionierter Teilnehmender erweitert das ÖPNV-Angebot in peripheren Gebieten, schließt aber auch Angebotslücken im Kernbereich. Der Zugang erfolgt über „Pick-Points“ (Haltestellen, Park+Ride, Mitfahrerparkplätze) an allen wichtigen Zielen.

LEITPLANKEN

1 IKONEN & ORTE MIT STRAHLKRAFT!
Die Ikonen der Industriekultur sind untrennbar mit der Identität der Metropole verbunden. Auch andere Orte (z.B. Parks, Großindustrie) haben sich zu so wichtigen Botschaften entwickelt.

2 ORTE DES WISSENS
Bildung und Forschung sind als vernetzte Standorte des Wissens Motoren für Innovation und wirtschaftliche Entwicklung.

3 GEMEINSAMER POOL DER INDUSTRIE- UND GWERBEFLÄCHEN
Über gut erschlossene Standorte industrieller Prägung, denen eine Neuorientierung bevorsteht, entscheidet die Metropolgemeinschaft, damit für strategische Ansiedlungen der regional beste Standort gefunden werden kann. Hierbei entstehende Ungleichheiten werden über ein gemeinsames System ausgeglichen.

4 GEMEINSAME ORTE EINES GEREGLTEN RÜCKZUGS
Manche Orte werden weder für die einzelnen Betroffenen, noch für die Metropolgemeinschaft zu halten sein. Diese werden zu gemeinsamen Orten, für die Rückbau- und Ausgleichsstrategien entwickelt werden.

DIE ARBEIT IN DIE HAND NEHMEN!
Förderung auf großer Ebene ist das eine. Essenziell wird jedoch ebenso eine Re-Lokalisierung und „Verselbständigung“ von Arbeit sowie die Aktivierung regionaler Kreisläufe sein.

ENERGIE EINFACH MACHEN!
Die Metropole steht für Energie. Neben den bekannten Aufgaben der Dezentralisierung und Re-Lokalisierung rückt für die post-fossile WiR Metropole Ruhr das Spannungsfeld zwischen Verbrauchsminderung, der kleinen Lösung vor Ort und den hochtechnisierten Innovationen der Forschungsgütern in den Fokus.

FÜR EINE KULTUR DER TRANSFORMATION!
Klarer Kulminationspunkt der traditionellen Hochkultur sind die Metropolkern. Über die genaue zukünftige Ausgestaltung und Organisation lässt sich bekannterweise trefflich streiten. Uns scheint hier ein anderer Aspekt essenziell: Auf dem Weg ins post-fossile Zeitalter geht es viel grundlegender um eine Kultur der Transformation: Seick für Seick geben neues Denken, Handeln und Selbstverständnis im Sinne des „WiR & wir“ in die allgemeine Handlungspraxis und ins Bewusstsein der Metropolgemeinschaft über.

Identifikationsräume

Die Identifikationsräume verkörpern – jenseits herkömmlicher funktionaler Abgrenzungen – die lokalen Handlungsräume.

Sie stehen nicht für einen abschließenden Katalog, auf den sich die gesamte Metropole Ruhr reduzieren ließe, sondern für spezifische lokale Wirkungsgefüge, die zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen konkrete Beiträge leisten.

DAS IMPROVISIERTE FLOSS - MARKE EIGENBAU FÜR KLEINE ABENTEUER

RAUMTYP #01 DER LEBENSRAUM

ist...
-> „die „gute Stube“ eines Ortes, oft Kombination aus Marktplatz und Kirche und/oder sozialer Einrichtung
-> ÖV-Halte- oder Knotenpunkt
-> zentral einflussreich

kann...
-> Identifikation und soziale Bindung
-> Aufwertung angrenzender Stadträume
-> Anordnung sozialer Funktionen

braucht...
-> städtebauliche Definition
-> anpassungsfähige Anordnung
-> Koexistenz durch Nachbars
-> Gewicht

DER SICHERE HAFEN - ANLAUFSTELLE FÜR ALLE

RAUMTYP #02 DER LANDSCHAFTSWANDLER

ist...
-> beschützte, verbundene Freizeitanlagen in Siedlungsnahe
-> verbaute Flächen, die auch unter Wert schonen
-> teils auch verortete Baulöcher, Abwasserkanäle

kann...
-> Unternehmern Aufreiter, Holzproduktion
-> Osterwiese Biergarten: Aktivierung nachbarschaftlicher
-> Nachbarschaften werden selbst aktiv bei Planung, Umsetzung und (gemeinsamer) Nutzung

braucht...
-> Initial (WiR) und Initiator (wir)
-> Richtung
-> Bereitstellung von Grund / evtl. Förderung / Rechtliches (WiR)

DAS FISCHERBOOT - nützlicher Produktionsort, schöpft den Mehrwert aus seiner Umgebung

RAUMTYP #03 DAS IMPULSKONGLOMERAT

ist...
-> folgenstarker Ort mit Geschichte und Identität
-> Aktivierung Ökonomie als Initial („Ländereinstrom“ u.ä.)

kann...
-> Verknüpfung Ökonomie mit sozialer Interaktion und attraktiven öffentlichen Räumen
-> Integration von „Fremdfunktionen“: attraktive Buchhandlung
-> Stadtbewohner hohe Lebensqualität
-> Aufwertung: Impulse für die Umgebung

braucht...
-> Anschlussvermittlung (überl/wahrscheinl)
-> leicht am Regionalplan nicht auf
-> wird „am Horizont“ im Rahmen des Monitorings überwacht, um aufstrebende Probleme frühzeitig zu erkennen

DIE STILLGELEGTE BOHRINSEL - Innovationsort mit besonderer Identität und sich wandelnder ökonomischer Kraft

RAUMTYP #04 DER HEIMLICHE STARKE

ist...
-> Wohngebiet in gut erschlossener Lage
-> sozial engere Nachbarschaften
-> kleine Ergänzungsfunktionen
-> guter Zugang zu Freizeitanlagen

kann...
-> sehr gut funktionierende, sehr stabiler und „unrückwärtiger“ Lebensraum
-> stabile Wohnbevölkerung und Stabilität aus
-> ist die heimliche starke Träger eines großen Teils der Metropole Ruhr

braucht...
-> nur Zeit keine Unterstützung!
-> leicht am Regionalplan nicht auf
-> wird „am Horizont“ im Rahmen des Monitorings überwacht, um aufstrebende Probleme frühzeitig zu erkennen

DAS HAUSBOOT - stetig, komme was wolle!

RAUMTYP #05 DER UNTERSCHÄTZTE

ist...
-> gut erschlossene Lage im Siedlungsverband
-> soziale Umgebung
-> zentraler Substanzstelle / soziale Schwierigkeiten

kann...
-> kräftig zulegen und
-> neue Funktionen übernehmen
-> substanzelle Aufwertung erfahren

braucht...
-> Unterstützung
-> reiche Freizeitanlagen
-> eine umwohnende Nachbarschaft (z. B. Typ #01)

DAS SCHLAUCHBOOT - flexibel und schnell einsetzbar!

RAUMTYP #06 DIE STERBENDE ROSE

ist...
-> peripherer Lage
-> substanzelle und sozialräumliche Probleme
-> fehlende Leistungsfähigkeit der Eigentümer
-> hohe Aufwände für Unterhaltung oder Verwertung

kann...
-> Entlasten!
-> als etwas ganz anderes neu geboren werden

braucht...
-> Bewusstheit (wir)
-> Mut und Entschlossenheit (wir)
-> Flexibilität im Denken
-> Anreiz- und Ausgleichssystem (WiR)

DAS SCHIFFSWRACK - das Meer holt sich seinen Raum zurück

RAUMTYP #07 DER VERNETZTE PROMI

ist...
-> großer Ort von besonderer Strahlkraft
-> überregional bekannt und bekannt

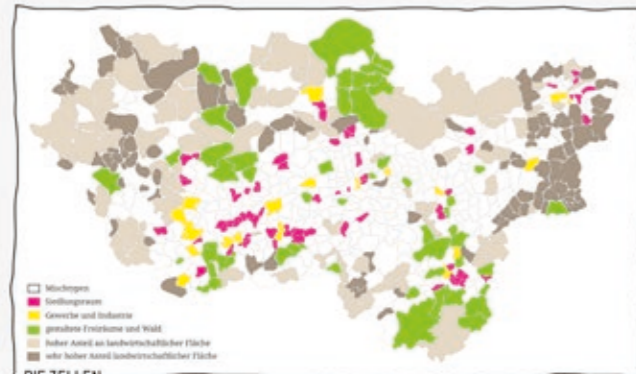
kann...
-> Qualität auf das Umfeld ausstrahlen
-> mit der Umgebung symbiotische Beziehungen eingehen: Wert und Symbolwert
-> stabilisierende Ankerwirkung ausstrahlen

braucht...
-> Schutz vor „Autismus“
-> Anreicherung und Klassifizierung als Bestandteil der Metropole
-> beschleunigte Anbindung an Profile (eher soziale) Langsamkeit
-> direkte Kopplung an Projekte vor Ort in der Umgebung

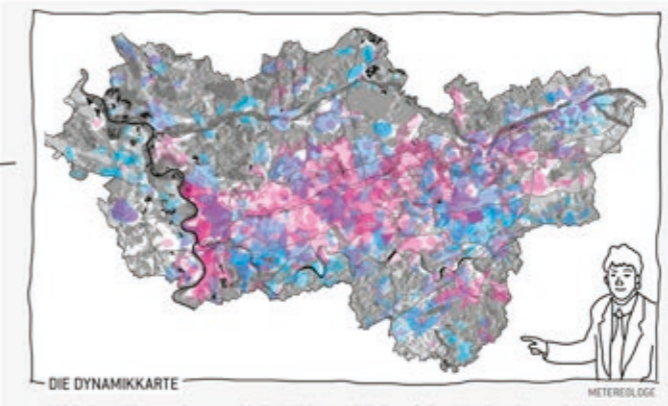
DER LEUCHTTURM - strahlt für sich und andere

Integrativer Prozess und Zusammenspiel

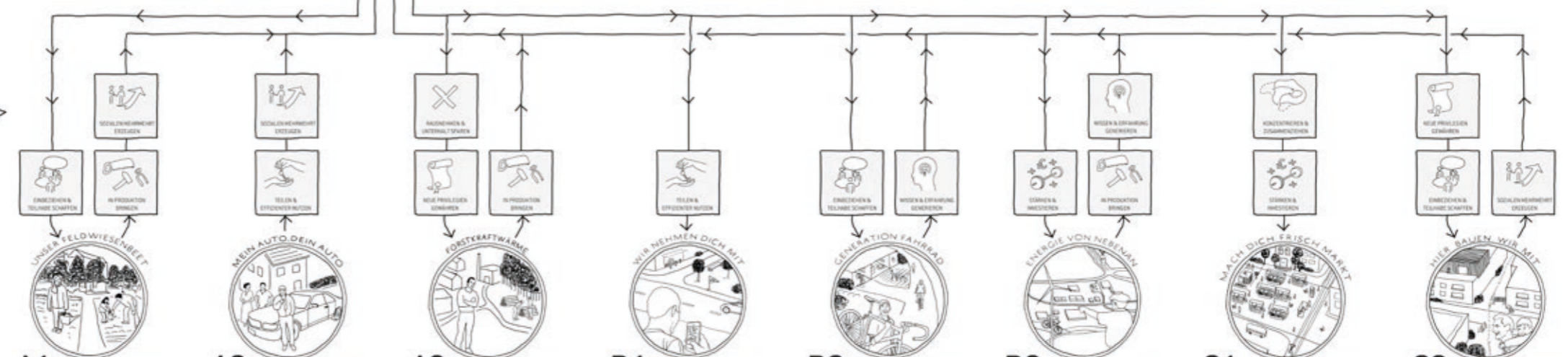
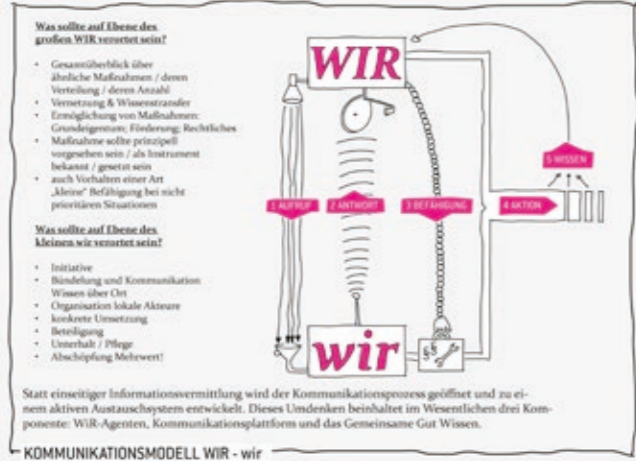
Makro-Eigenschaften der Zelle Essen-Katernberg



Die Zellenkarte verbindet die regionale mit der lokalen Handlungsebene. Die Zellen sind lokale Einheiten (hier auf Basis von Stadtteilen) mit spezifischen Begabungen und räumlichen, sozialen und kulturellen Potenzialen. Sie gliedern den gesamten Planungsraum in lokale Handlungsräume. Überlagert man diese Lokalstrukturen mit den einzelnen gesamtörtlichen Karten der gemeinsamen Gütern, entsteht für jede Zelle ein spezifisches Bild, das eng mit dem Gesamtkontext verbunden ist. So ist eine Aktivierung der lokalen Ressourcen möglich, die immer auch in einer Stärkung der gesamten WiR-Metropole Ruhr mündet.



- Schutzzonen**
 - Wald
 - Naturschutzgebiete
 - Landschaftsschutzräume
 - Landwirtschaft
- Dynamische Räume**
 - benachteiligte Räume
 - hohe Mietpreisänderung
 - gute ÖPNV-Anbindung
 - hoher Bevölkerungsverlust
- Stabile Räume**
 - hochwertige Wohnlagen
 - geringe Mietpreisänderung
 - hohes Einkommen
 - geringer Bevölkerungsverlust



A1 Der interkulturelle Gemeinschaftsgarten „Feldwiesenbeet“ bestand zuerst nur informell. Auf dem Abstandsgrün der Nachkriegsiedlung pflanzten einige Nachbarn Gemüse zur Selbstversorgung an. Mittlerweile können sie sich ganz offiziell um einen Teil des regionalen Grünzugs und verkaufen ihr Gemüse auf dem Katernberger Markt.

A2 Nachdem das Opelwerk schließen musste, hab ich die Initiative ergriffen und im Triple Z, dem Katernberger Gründungszentrum, eine Selbsthilfswerkstatt gegründet. Ich kann jetzt mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und teile mein Auto unter der Woche deshalb mit meinen Nachbarn.

A3 Früher war dieser Teil des regionalen Grünzugs stark verbaut und garnicht zugänglich. Wir haben uns dann mit einem lokalen Investor auf einen Ideenaufwurf des RVR beworben und eine Energiegenossenschaft gegründet. Jetzt nutzen wir den Wald zur dezentralen Energieversorgung der Nachbarschaft. Und einige neue Arbeitsplätze konnten wir damit auch noch schaffen.

B1 Wenn ich abends länger arbeite und der ÖPNV nur noch einmal die Stunde fährt, schau ich einfach in die „WIR-nehmen-dich-mit-app“ vom VRR. Von hier fährt fast immer jemand in meine Richtung und schneller als mit Tram und Bus bin ich so abends auch.

B2 Früher bin ich hier auf der Halde viel Mountainbike gefahren. Da war das noch nicht erlaubt und wegen des ganzen Mülls ist oft mein Schlauch geplatzt. Mittlerweile betreibe ich zusammen mit anderen Jugendlichen ein Fahrrad-Repair-Café. Seit der Fahrradweg zur neuen Eschener fertig ist, können wir uns kaum retten vor Kunden. Kaum zu glauben, dass wir mal in einer Garage angefangen haben.

B3 Die komplette Energie für das Gründerzentrum kommt hier von dieser Halde. Zwei junge Unternehmen haben vor ein paar Jahren ein innovatives Speichersystem entwickelt. Ein Investor für die Testphase hatten sie bereits, da haben wir als Stadt Essen zusammen mit Gelsenkirchen die Halde zur Verfügung gestellt und gleich noch die inoffizielle Mountainbikestrecke ausgebaut.

C1 Seitdem die Leute wieder mehr regionale Produkte kaufen, ist unser Katernberger Markt wieder zu einem wichtigen lokalen Versorgungszentrum geworden. Ganz klar, dass hier auch der öffentliche Raum verbessert werden musste. Und eine E-Mobility Station für Autos und Fahrräder gibt es jetzt auch.

C2 Diese Häuser standen lange leer und niemand hat sich darum gekümmert. Vor einiger Zeit haben wir dann die Immobiliengesellschaft angesprochen und zusammen mit dem Besitzer und dem Bauamt eine Ausnahmegenehmigung für einen neuen Dachaufbau ausgehandelt, den wir selbst gebaut haben. Nebenamt testet die AWO ein Mehrgenerationenprojekt.

unterschiedliche Charaktere erkennen, für die aus einer Einschätzung von Einschränkungen und Bindungen spezifische Handlungsstrategien entwickelt werden, die sowohl im Maßstab des „großen WIR“ als auch auf lokaler Ebene konkrete Entwicklungsschritte ermöglichen.

Auffällig ist das deutliche Ungleichgewicht in den Ausprägungen der Siedlungsstruktur. Damit zeigen sich zum einen die ungleichen Chancen der einzelnen Orte. Zum anderen sind wir davon überzeugt, dass unter anderem in der Ungleichheit die außergewöhnliche Kraft der Metropole Ruhr liegt: Jeder kann etwas anderes gut, und jeder trägt nach seinen Möglichkeiten zu einem starken Gesamtbild bei. Unter der gegebenen Voraussetzung sinkender Einwohnerzahlen ist damit auch verbunden, dass die „WiR Metropole Ruhr“ schlanker werden muss, um sich selbst tragen zu können.

3.2. Zukunftsfaktor Freiraum

Im Freiraum liegt ein wesentlicher Schlüssel zur Entwicklung der „WiR“-Metropole. Hier besteht die außergewöhnliche Möglichkeit, das vorhandene Freiraumnetz um neue attraktive Flächen zu erweitern, Wasserläufe und Nahmobilität zu einem funktional und ästhetisch überzeugenden System zu verbinden und neue Arten lokaler Produktion (Energie, Kultur, Nahrung, Wissen usw.) zu etablieren. Dazu ist eine differenzierte Betrachtung der Freiräume notwendig. Aus der Einteilung in verschiedene Strategieräume (innerer, mittlerer und äußerer Strategieraum) kann der zukünftige Umgang mit den verschiedenen Freiräumen abgeleitet werden.

Die Strategien sind dabei so einfach wie sinnfällig. Bei den Freiflächen im inneren Strategieraum mit hoher Siedlungsdichte steht eine Qualifizierung und Neuerschließung von Freiflächen im Vordergrund. Dort wird das Freiraumnetz radikal um alle verfügbaren Flächen erweitert. Grünflächen, Wasserläufe und Wegenetz bilden eine neue Form von „grün-blau-roter Infrastruktur“, die sich mit den Siedlungsbereichen vernetzt und verlässliche Orientierung bietet. Der weniger dicht besiedelte mittlere Strategieraum ermöglicht ausgiebigere Naherholungszonen und landwirtschaftliche Produktion. Er stellt zudem die Verbindung zu den angrenzenden weiträumigeren Landschaften

der äußeren Strategieräume dar. Diese sind maßgeblich durch land- und forstwirtschaftliche Produktion geprägt und stellen somit eine besondere Ressource für zukünftige regionale Produktion und Versorgung von Nahrung und erneuerbaren Rohstoffen dar.

3.3. Zukunftsfaktor Mobilität

Die aktuelle Situation einer kommunal verwalteten Verkehrsplanung widerspricht den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen und Absichten der Metropole Ruhr. Die realen Verkehrsverflechtungen über die kommunalen Grenzen hinaus und die finanziellen Engpässe einzelner Kommunen verlangen nach einer übergeordneten strategischen Planung der Verkehrsnetze auf regionaler Ebene. Die Verkehrsinfrastruktur muss zukünftig auf Grundlage eines in der Metropolgemeinschaft gemeinsam erarbeiteten Leitbildes verkehrsmittelübergreifend und zusammenhängend geplant werden. Neben der integrierten regionalen Netzplanung dienen lokale Regelungen dazu, das definierte Mobilitätsleitbild umzusetzen.

Der Schwerpunkt der Verkehrsplanung für die Metropole Ruhr liegt im Ausbau des Langsamverkehrs und in der intelligenten Vernetzung von Verkehrs- und Transportmitteln. Für den Straßenverkehr und den ÖPNV wird eine qualifizierte Vervollständigung der Netze angestrebt. Dabei müssen die Prioritäten anhand verfügbarer Finanzmittel festgelegt und Ziele im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit definiert werden.

Die Mobilität in der Metropole Ruhr wird zukünftig multimodal bewältigt. Für Ortsveränderungen wird zunehmend das geeignetste Verkehrsmittel gewählt. Statt Autobesitz steht Autonutzung im Vordergrund (Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, Mitfahrgelegenheiten). Verkehrsteilnehmern steht zukünftig über mobile Endgeräte eine Informationsplattform (z. B. „moovel+“) zur Verfügung, die systemübergreifend die jeweils beste (preiswerteste, schnellste, umweltschonendste) Option für einen Weg oder eine Wegeketten aufzeigt. Dies erfolgt unter Berücksichtigung von persönlichen Präferenzen sowie von aktuellen Rahmenbedingungen, wie Verkehrslage, Parkplatzverfügbarkeit, Pünktlichkeit des ÖPNV, Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen, Wetter usw. In zunehmendem Maße

werden damit die gewohnten Verhaltensweisen aufgebrochen und wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur optimal genutzt.

Das Mobilitätsangebot wird durch ein interaktives System des Zusteigens/Mitnehmens registrierter Teilnehmer erweitert. Es ergänzt das ÖPNV-Angebot in peripheren Gebieten, schließt aber auch Angebotslücken im Kernbereich und bietet aufgrund der hohen Dichte von Zusteigepunkten („Pick-Points“) einen hohen Komfort.

3.4. Zukunfts-Orte des „großen WIR“

Die Orte des „großen WIR“ sind strategische Orte. Sie sind teils Sinnbilder oder Identifikationsmerkmale für die Region und zum Teil über die Region hinaus. Die Gemeinsamkeit dieser Orte liegt in ihrer regionalen Bedeutung und ihrer Symbolfunktion, die als maßgebliche Größen am Erfolg und der Glaubwürdigkeit der „WiR Metropole Ruhr“ beteiligt sein werden. Gleichzeitig gibt es aber auch gemeinsame Orte im Sinne eines Flächenpools und schließlich auch Orte des geregelten Rückzugs.

Imageträger

Unter den Orten des „großen WIR“ finden sich zum einen Orte großer Strahlkraft. Es handelt sich um aufwändig inszenierte Orte der fossilen Epoche der Region, die heute eine wichtige Rolle in der deutschen Kulturlandschaft einnehmen. Sie sind Attraktoren für die Region und Motor für eine kulturelle Entwicklung, die im Interesse der Region übergeordnet koordiniert werden muss.

Gemeinsamer Pool der Gewerbe und Industrieflächen

Zum anderen ist die Metropole Ruhr weiterhin ein wichtiger Produktions- und Industriestandort in Deutschland. Die zukünftige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes liegt in seiner Fähigkeit, die Ressourcen, die in vorhandenen Gewerbe- und Industrieflächen liegen, in einem bedarfsgerechten Flächenmanagement gemeinsam zu erschließen, das nicht an kommunale Verwaltungs- und Bestenungsstrukturen gebunden sein darf, sondern als übergeordnetes Gut in einem gemeinsamen Pool verwaltet und vermarktet werden muss.

Gemeinsame Orte des geregelten Rückzugs

Die Region ist in Teilen mit der Problematik deutlich sinkender Einwohnerzahlen konfrontiert. Zusammen mit den Auswirkungen von Demografischem Wandel und Migration entstehen teilweise prekäre Situationen in Siedlungsgebieten. Wir sind der Überzeugung, dass die damit verbundenen Problemstellungen nicht mehr auf kommunaler Ebene gelöst werden können. Vielmehr muss es zukünftig Aufgabe der gesamten Region werden, übergeordnete Strategien und Mechanismen zum Umgang mit Rückzugsorten zu finden. Gefordert ist ein strategisches Vorgehen im Dialog zwischen regionaler und lokaler Handlungsebene, die konkreten und steuernden Einfluss auf negative Siedlungsräume nehmen kann.

III. Wie setzen wir's zusammen um?

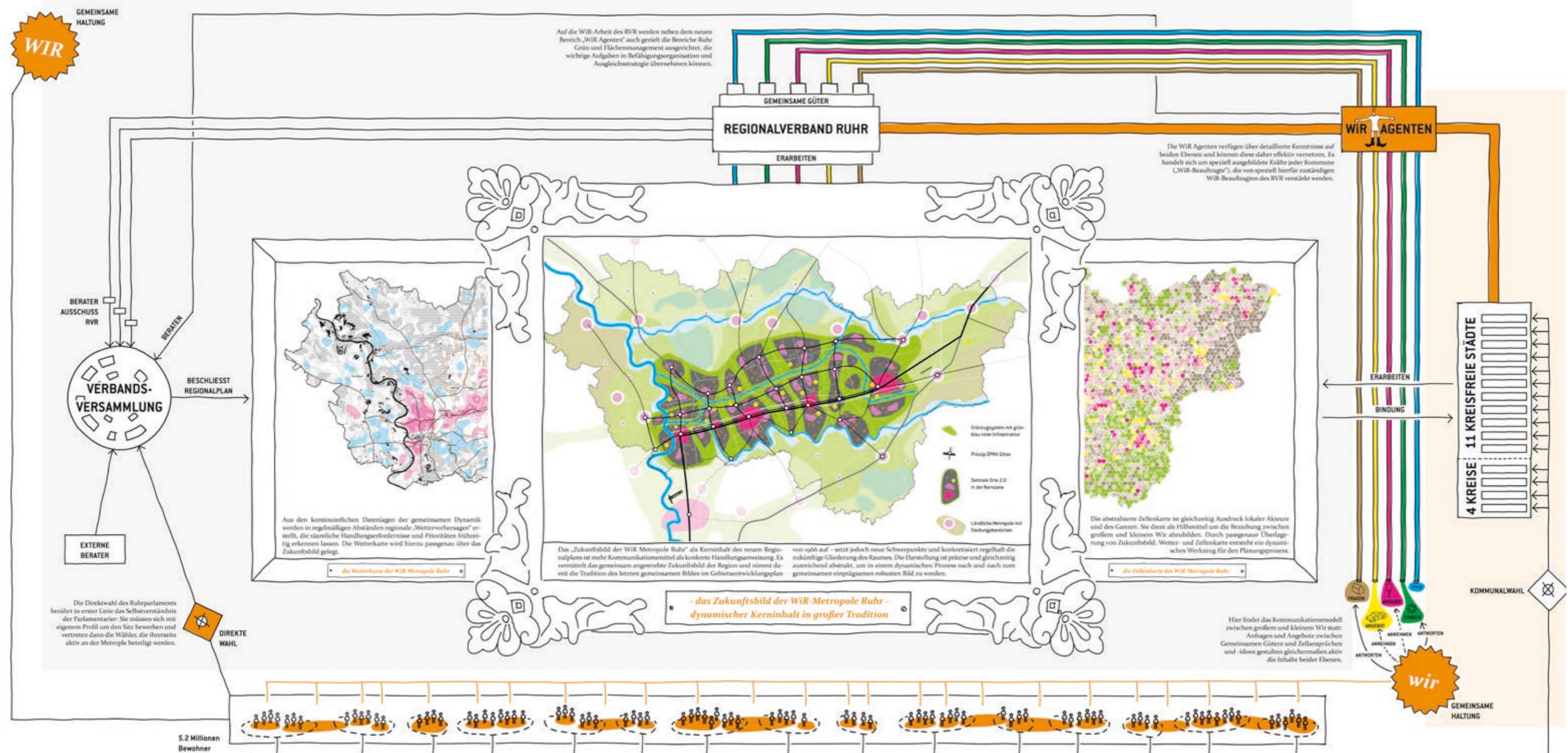
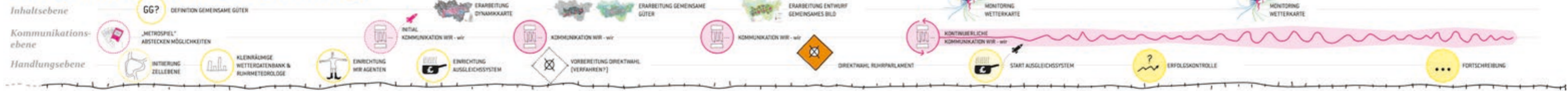
Die neue Organisation des Zusammenwirkens

Für den Transformationsprozess zur „WiR Metropole Ruhr“ haben wir drei Werkzeuge ermittelt und angelegt, welche die beiden Handlungsebenen („großen WIR“ und „kleines wir“) dazu befähigt sich einzubringen und aktiv zu werden. Dazu gehört eine „Zellenkarte“ als Hilfsmittel zur Selbsteinschätzung, ein Kommunikationssystem, das den Austausch von Informationen zwischen dem „großen WIR“ und dem „kleinen wir“ ermöglicht und das über „WiR-Agenten“ befördert und aktiv gehalten wird, sowie eine „Dynamikkarte“ als Monitoringsystem.

Zellenkarte

Die Zellen sind die Grundlage für das lokale und das regionale Handeln, sie definieren einen neuen, begreifbaren, und überschaubaren Maßstab. Die Zellenkarte ist der visuelle Ausdruck der verschiedenen Akteure in der Metropolgemeinschaft. Sie bekommt eines bzw. viele Gesichter und ist ein Hilfsmittel, das die Beziehung zwischen „großem WIR“ und „kleinem wir“ abbildet. Je nach Betrachtungsmaßstab werden unterschiedliche Beziehungen sichtbar. Im großen Maßstab ist es die Beziehung zwischen Zelle und Region bzw. zwischen mehreren Zellen untereinander. Im kleinen Maßstab kommt die Zusammensetzung der einzelnen Zellen aus mehreren Identifikationsräumen zum

Navigation und Kursbestimmung



Ausdruck. Die Zellenkarte dient den Akteuren in den Zellen als Grundlage dafür, sich ihrer Eigenschaften und Begaunungen bewusst zu werden.

Kommunikationssystem mit „WiR-Agenten“

Die Kommunikation darf nicht mehr als einseitige Informationsvermittlung gehandhabt werden, sondern muss geöffnet und zu einem aktiven Austauschsystem entwickelt werden. Dieses Umdenken beinhaltet im Wesentlichen drei Komponenten.

Zunächst muss dem „kleinen wir“ die Möglichkeit der Partizipation gegeben werden. Diese neuen Möglichkeiten müssen sichtbar transportiert werden. Hierzu sehen wir die Notwendigkeit, Kommunikatoren einzusetzen, so genannte „WiR-Agenten“, die in dem veränderten Prozess eine zentrale Rolle als Vermittler zwischen den Handlungsebenen übernehmen. Sie sind Mikrofon und Lautsprecher in beide Richtungen und begleiten langfristig den Austauschprozess, ebenso sind sie verantwortlich für das Etablieren eines Dialog- und Kommunikationsprozesses. „WiR-Agenten“ sind sprachbegabt, einfühlsam, geduldig, unbestechlich, entschlossen und haben nicht selten einen Migrationshintergrund. Sie helfen der Metropole Ruhr, eine neue Kommunikationskultur aufzubauen. Der Informationsfluss selber erfolgt weitgehend über digitale Vernetzung. Dazu wird eine Informationsplattform benötigt, die auf die Funktionsprinzipien digitaler, sozialer Netzwerke aufsetzt. Damit ist ein einfaches „Mitmachen“ und eine einfache Integration intelligenter Kommunikationsgeräte möglich. Die ausgetauschten Informationen werden in einem für die Metropolgemeinschaft zugänglichen Wissensspeicher gesammelt.

Das gesammelte Wissen gehört als virtueller Wert zu den Gemeinsamen Gütern. Das Wissen ist wichtiger Bestandteil und Grundlage für den Prozess des gegenseitigen Befähigens und Lernens. Das gemeinsame Gut „Wissen“ dient unter anderem als Grundlage für die genaue Definition der Gemeinsamen Güter. Verwaltung und Pflege des Wissensspeichers gehören mit in den Aufgabenbereich der „WiR-Agenten“.

Dynamikkarte

Mit der „Dynamikkarte“ werden verschiedene räumliche Dynamiken in ein Erkennungssystem überführt. Damit

steht ein Werkzeug zur Verfügung, das dabei hilft, auf regionaler sowie auf lokaler Ebene Prioritäten und Handlungsschwerpunkte zu identifizieren und einzuschätzen. Die „Dynamikkarte“ ist langfristig als automatisiertes, parametrisch gesteuertes Werkzeug angelegt. Die Karte stützt sich auf die Betrachtung von drei wesentlichen Raumtypen mit damit verbundenen Einflussfaktoren:

- » Schutzzonen (Wald, Natur und Landschaft, Landwirtschaft),
- » dynamische Räume (benachteiligte Räume, gute ÖPNV-Anbindung, starke Mietpreis-Veränderung, hoher Bevölkerungsverlust),
- » stabile Räume (hochwertige Wohnlagen, geringe Mietpreis-Veränderung, hohes Einkommen, geringer Bevölkerungsverlust).

Seine Grundlagen bezieht das System der „Dynamikkarte“ zu einem Teil aus verfügbaren GIS-Daten („großes WIR“). Wertvoll wird das Werkzeug, wenn alle Beteiligten der „WiR Metropole Ruhr“ am Aufbau des Systems teilhaben und die Basisdaten mit einer individuellen, lokalen Datenerhebung („kleines wir“) unterstützen. Damit bekommt das Werkzeug die notwendige Präzision, um aussagekräftige Prognosen generieren zu können. Bis zur vollen Funktionstüchtigkeit werden der Aufbau, das Einpflegen von Daten und die stufenweise Einführung der „Dynamikkarte“ mit Hilfe von Experten erledigt. Diese wirken dabei als „Special Agents“ und übernehmen spezialisierte Funktionen der „WiR-Agenten“. Langfristig übernehmen sie die Pflege der Daten und die Überprüfung des Systems auf seine Richtigkeit und Funktionstüchtigkeit.

Die Wirkungsweise des Ansatzes

Die Wirkungsweise unseres Ansatzes lässt sich als integrativer Prozess und Zusammenspiel der verschiedenen Komponenten und Werkzeuge beschreiben. Das gemeinsame Vokabular aus dem Bekenntnis zur Gemeinschaft, zur Kommunikation, zu den Gemeinsamen Gütern und zu den Handlungszugängen gibt allen Beteiligten und Akteuren die Möglichkeit zu einem zielgerichteten, kooperativen Handeln auf verschiedenen Handlungsebenen in den verschiedenen Wirkungskreisen.

IV. Unsere Instrumente

1. Navigation und Kursbestimmung

Mit dem Transformationsprozess ist unweigerlich eine veränderte Organisationsstruktur der vorhandenen Institutionen verknüpft, welche das Bekenntnis zur Gemeinschaft in die Realität umsetzen kann. Mit dem Bekenntnis zur Metropolgemeinschaft und der damit verbundenen Grundhaltung sowie den neuen Voraussetzungen der Informationsgesellschaft können erstmals andere, neue Wege in einem Planungsprozess beschritten werden. Es erscheint uns unabdingbar, zukünftige Planungen mit einer breiten Beteiligung der Bürgerschaft zu bewerkstelligen. Die Funktionen und Rollen der einzelnen Entscheidungs- und Planungsinstanzen bleiben weitgehend erhalten. Das System wird jedoch neu konfiguriert und zusätzlich mit einer neuen Instanz ausgestattet.

Zu den vorhandenen Strukturen wird eine zusätzliche Kraft in Form einer direkteren Beteiligung der Bürgerschaft vorgeschlagen. Wichtig ist dabei eine deutlich transparentere und intensivere Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Der bereits beschriebene Kommunikationsprozess und die vermittelnden „WiR-Agenten“ spielen damit in der Neu-Organisation der Kräfte eine wichtige Rolle. Der gemeinsame Weg in die Zukunft und der Erfolg des Transformationsprozesses der Region liegen im Wesentlichen in der Fähigkeit, partizipieren und miteinander kommunizieren zu können.

2. Zukunftsbild

Das Zukunftsbild der „WiR Metropole Ruhr“ ist innerhalb des neu definierten Planungs- und Mitbestimmungsprozesses ein wesentlicher Bestandteil. Es ist jedoch mehr Kommunikationsmittel als konkrete Handlungsanweisung und hat insofern eher den Charakter eines Instruments. Es vermittelt das gemeinsam angestrebte Zukunftsbild der Region, nimmt damit die Tradition des bisherigen Gebietsentwicklungsplans von 1966 auf – setzt jedoch neue Schwerpunkte. Der zukünftige Regionalplan konzentriert sich auf die wesentlichen und für die Metropolgemeinschaft erstrebenswerten Elemente. Die Darstellung ist präzise und gleichzeitig ausreichend abstrakt, um als einprägsames Bild die notwendige Dauerhaftigkeit und

Robustheit zu erhalten. Der Regionalplan stützt sich inhaltlich auf die Ergebnisse der Planungswerkzeuge und ist durch das Beteiligungssystem legitimiert.

Entsprechend den Analyseerkenntnissen gliedert sich das Zukunftsbild in eine dichter besiedelte Kernzone mit hohem Handlungsdruck und in Randzonen mit geringerem Handlungsdruck. Für die Kernzone liefert er ein fokussiertes Bild zu Siedlungsräumen, Industrieflächen, Freiflächen, Wasserläufen und Verkehr. Für die Randzonen werden hingegen weniger präzise Aussagen getroffen. Sie dienen viel allgemeiner als Ausgleichsflächen für den Siedlungsraum. Sie erfahren an den Stellen eine Erweiterung, an denen sich wichtige Korridore zu angrenzenden Regionen und übergeordneten Einrichtungen ergeben. Die starke Einheit der Region ist über diese Korridore in den größeren Kontext eingebunden.

- » Die Siedlungsräume in der Kernzone sind in eine Struktur von regional zusammenhängenden Grünzügen eingebettet. Sie differenzieren sich in Haupt- und Nebenkerne sowie in zentrumsnahe Peripherieflächen. Konzentrationspunkte bilden die urbanen Metrokerne, entlang derer die übergeordneten Bahnverkehrsstrassen angelegt sind.
- » Industrie- und Gewerbeflächen sind in Form von Standorten hoher Gewerbe- oder Industrie-Produktion dargestellt und befinden sich als Orte besonderen Interesses ebenfalls in der Kernzone.
- » Das Verkehrssystem basiert auf einem funktionalen ÖPNV-Gitter, das sich mit allen anderen Verkehrsarten zu einem integrierten Gesamtsystem vernetzt, ohne dass teure Ergänzungen hergestellt werden müssten. Ein regional bedeutsamer Inhalt des gemeinsamen Bildes ist die Konzentration auf ein hochwertiges, alltagstaugliches Radwegenetz.
- » Mit der Qualifizierung der Wasserläufe und der begleitenden Freiflächen an Emscher und Rhein-Herne-Kanal bekommen die ehemals industriell genutzten Wasserläufe in Zusammenhang mit den regionalen Grünzügen eine wichtige Rolle im Raumgefüge.

Das Empfehlungsgremium würdigte die Arbeit von Team D mit folgenden Hinweisen:

Zentrale Frage des Teams ist, „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?“ Antwort ist, das große „WIR“ (= regionale Handlungsebene mit den gemeinsamen Gütern Siedlungs-, Freiraum-, Mobilitätsstruktur und Wissen) und das kleine „wir“ (= lokale Kompetenz vor Ort) zu verbinden. Grundsätzlich wird ein neues Planungs- und Mitbestimmungssystem als Selbstverständnis vertreten, das zu mehr Lebensqualität führen soll.

Betont wird die Einzigartigkeit und Dynamik der Region, die geschichtlich bedingt ist und zur Vielfalt der Raumstruktur geführt hat. Auf dieser aufbauend soll ein Wechsel von der fossilen zur postfossilen Metropole Ruhr, von der Konkurrenz zur Kooperation stattfinden und gleichzeitig die lokale Ebene stärker integriert werden. Räumliches (Leit-)Bild ist eine Zellenstruktur aus kleinen und starken räumlichen Einheiten. Sie werden zusammengefasst in einer Dreigliederung der Region in Schutzzonen, dynamische Räume und stabile Räume. Das positive Veränderungspotenzial liegt in den dynamischen Räumen mit ihren Schwächen, die zu Stärken entwickelt werden können und sollen.

„Weg vom Tanker hin zum Flottenverband“ stellt den strategischen Ansatz dieser Arbeit dar. Gemeint ist mit diesem aussagekräftigen Bild, dass...

» auf gemeinsamen Gütern als Kommunikationsgrundlage aufgebaut wird. Mit neuen Leitplanken sollen diese gestärkt werden – Ungleichheit von Siedlungsräumen als Chance begreifen; Stärken lokaler spezifischer Siedlungsräume entwickeln; grün-blau-rote Infrastruktur, aufbauend auf den Emscher Landschaftspark, in einen produktiven Park ausbauen; eine neue multifunktionale Mobilität schaffen, die die verschiedenen Mobilitätsformen abgestimmt verzahnt; Orte

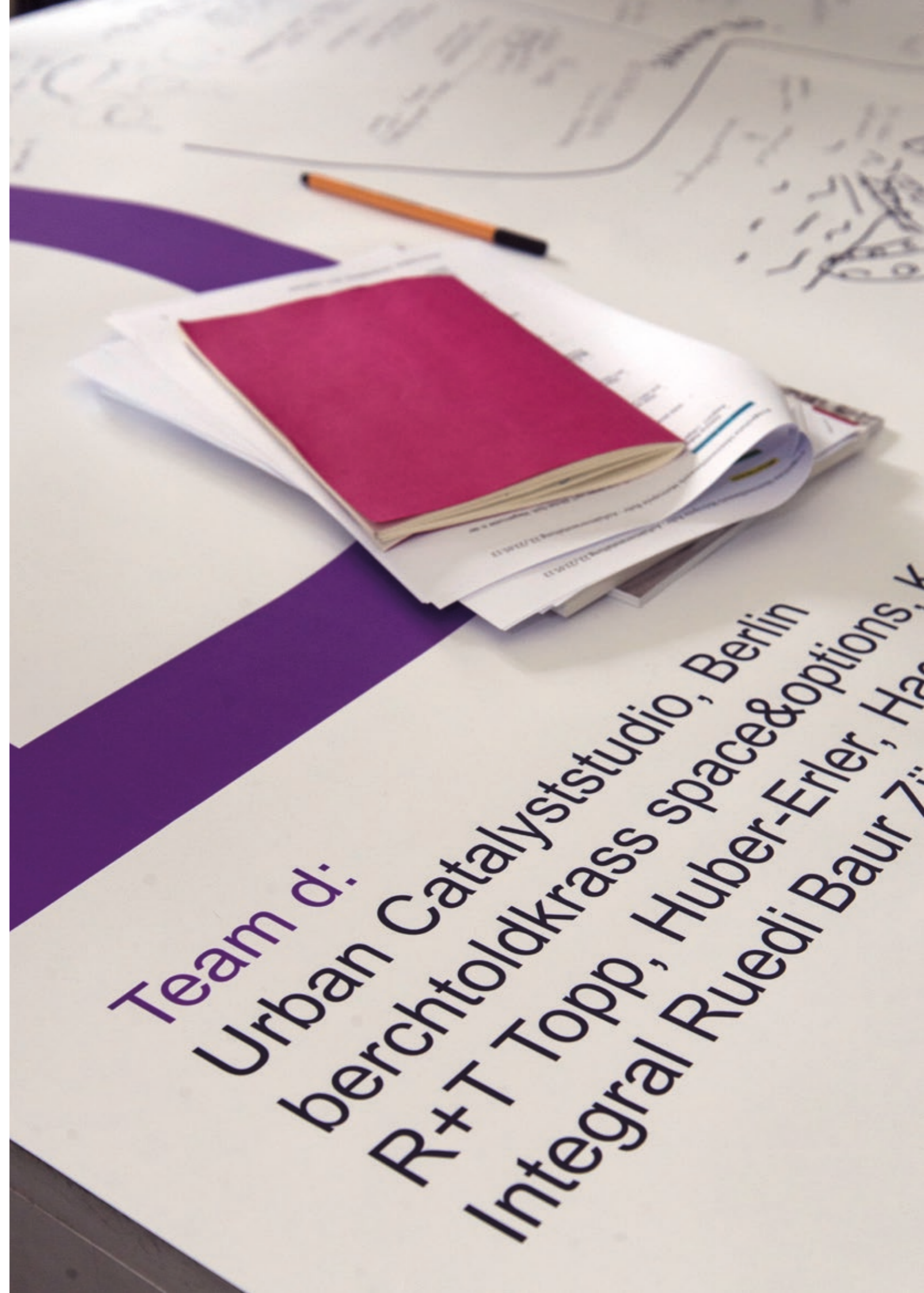
mit Strahlkraft, Orte des Wissens, gemeinsame Gewerbe- und Industriepools stärken und Orte des Rückzugs als moderne Strategie des gemeinsamen regionalen Ausgleichs betrachten.

» eine lokale Identität gestärkt wird, u. a. durch kleine Siedlungseinheiten, die multifunktional mit allen Gütern versorgt sind. Diese Räume werden losgelöst von herkömmlichen funktionalen Abgrenzungen betrachtet, um die anstehenden Herausforderungen bewältigen zu können.

» ein integrativer Prozess beide Handlungsebenen – Region und Quartier – verbindet. Über einen WiR-Agenten wird eine zusätzliche, intermediäre Vermittlungsinstanz in den regionalen, kommunalen und lokalen Lenkungsprozess eingezogen.

Der strategische Ansatz, auf der lokalen Ebene WiR-Agenten auszubilden, ist eine besondere innovative Einzelidee und eine große Stärke der Arbeit. Sie spielen eine zentrale Rolle als Vermittler zwischen Metropole Ruhr und Kommunen bzw. Quartieren und etablieren Dialogprozesse. Die WiR-Agenten sorgen für eine Integration der Menschen vor Ort in den Regionalentwicklungsprozess – eine Idee, die es wert ist, konzeptionell weiterentwickelt zu werden.

Angeregt wird, die Idee „Zentrale Orte 2.0“ für eine Überprüfung des Zentrale-Orte-Systems aufzugreifen und weiterzuentwickeln. Mit diesem Ansatz greifen die Verfasser den Gebietsentwicklungsplan 1966 auf und stellen ihm die Erfolge des bisherigen Strukturwandels für eine Aufwertung der Lebensqualität gegenüber. Besonders positiv zu würdigen ist der strategische Ansatz mit der Visualisierung der Kooperationsstrategie „WiR“ durch das große „WIR“ und das kleine „wir“ sowie die Betonung lokaler Identifikationsräume der Menschen als wichtige ergänzende Einheit der Regionalplanung.



Team E

- » yellow z urbanism architecture,
Zürich, Berlin
- » lad + Landschaftsarchitektur Diekmann,
Hannover
- » Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und
Mobilität, Berlin
- » urbanista | Stadtentwicklung & Kommunikation,
Berlin
- » Nexthamburg Plus, Hamburg
- » Prof. Dr. iur. Benjamin Davy, Dortmund

NEULAND RUHR



01_NEULAND RUHR Laborräume für die postkapitalistische Region des 21. Jahrhunderts

NEULAND RUHR schlägt eine deutliche Fokussierung in mehrerer Hinsicht vor. Zum einen konzentriert sich das Konzept auf die spezifischen Stärken des Ruhrgebiets, ohne dem Raum beliebige und konstruierte Bilder von Metropolitaneität überzustülpen, die dem Ort nicht gerecht werden. Zum anderen fokussiert es konsequent die vermeintlich schwachen Räume und macht sie zu starken Orten eines gesellschaftlichen Aufbruchs. Dort, wo die Probleme am größten sind, wird das regionalplanerische Instrumentarium neu konzentriert – nicht im Sinne eines „Heilens“ oder „Angleichens“, sondern im Sinne eines radikalen „Nach-vorne-Gehens“. Die marginalisierten Räume werden zu Räumen des Experiments und der Selbstorganisation, hier werden neue Modelle der gesellschaftlichen, ökonomischen und räumlichen Organisation erprobt – als Vorbild für andere marginalisierte Räume in ganz Europa. Eingebettet sind die Neuländer in eine neue Form der situativen Regelung, die sich in das klassische Instrumentarium der Regionalplanung einklinkt.

Im Jahr 2050 sind in den heute abgehängten Räumen wahrhafte Neuländer entstanden – Modelle, die den Weg für eine postkapitalistische und krisenresistente Stadtgesellschaft aufzeigen.

02_NEULAND-SPEZIFIKA Zur Ausgangslage: Die spezifische Ruhr-DNA

Fragmentiertheit

In der fragmentierten Stadtlandschaft des Ruhrgebiets, mit seiner vielfältigen und teilweise radikalen Nutzungsmischung auf engem Raum sowie der engen Verzahnung von Siedlungs- und Grünraum, sehen wir das Potenzial für eine Entwicklung zu einem zukunftsfähigen Metropolraum neuen Typs. Diese polyzentral organisierte und schwächer hierarchisierte Form der Metropole erscheint uns in vielerlei Hinsicht belastbarer und krisenfester als klassische Metropolen wie Paris, London oder Berlin. Wir sehen im Ruhrgebiet spezifische Potenziale für eine resiliente Metropolregion.

Vieldeutigkeit

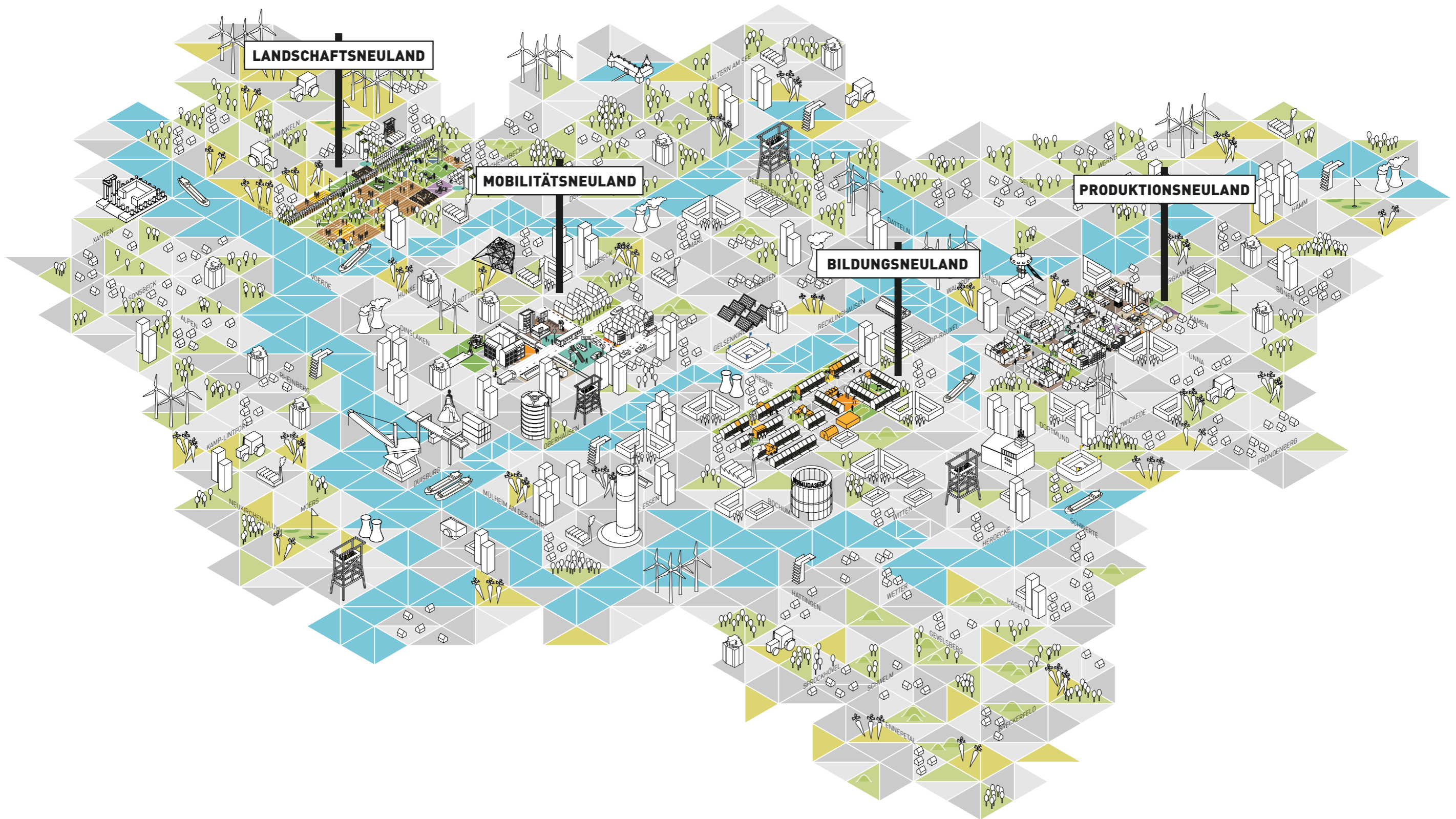
Das Ruhrgebiet ist in vielerlei Hinsicht uneindeutig. Mit einer Bevölkerungszahl von über fünf Millionen Menschen auf nur 4.500 km² Fläche ist das Ruhrgebiet (in der Abgrenzung des RVR-Verbandsgebietes) eine der fünf größten Agglomerationen Europas – und dennoch: Die Metropole Ruhr ist keine Metropole im klassischen Sinn. Sie besitzt weder eine metropolitane Dichte noch eine metropolitane Funktion und Verwaltung.

„Hier ist der Rauch ein Himmel. Alle Städte verbindet er. (...) Eine unheimliche Stadt aus kleinen und größeren Gruppen, durch Schienen, Drähte, Interessen verbunden und vom Rauch umwölbt, abgeschlossen von dem übrigen Land. (...) Eine große Stadt hat Zentren, Straßenzüge verbunden durch den Sinn ihrer Anlage, sie hat Geschichte, und ihre nachkontrollierbare Entwicklung ist beruhigend. Sie hat eine Peripherie, eine ganz entschiedene Grenze, sie hört irgendwo auf und läuft in Land über. Hier aber ist ein Dutzend Anfänge, hier ist ein dutzendmal Ende.“
Joseph Roth: Der Rauch verbindet die Städte (1926)

Heute verbindet der grüne Rand die Städte. Das kleinteilige Patchwork von Siedlungs- und Landschaftsräumen, von Dichte und Auflockerung, von Grau und Grün ist Alleinstellungs- und Qualitätsmerkmal der Region. Die zwischen- und innerstädtischen Landschafts- und Freiräume in der kleinteilig fraktionierten Siedlungsstruktur bieten Ausgangspunkte für eine polyvalente Entwicklung in sozialer, ökonomischer und ökologischer Hinsicht. Im stadtlandschaftlichen Siedlungsgestirn werden die unendlichen Grenzen zwischen Stadt und Land zur Qualität. Die Uneindeutigkeit der Stadtlandschaft im Ruhrgebiet wird in ihrer Vieldeutigkeit und ihren vielfältigen Aneignungs- und Entwicklungsmöglichkeiten zum Potenzial der Region.



NEULAND-MÖGLICHKEITEN



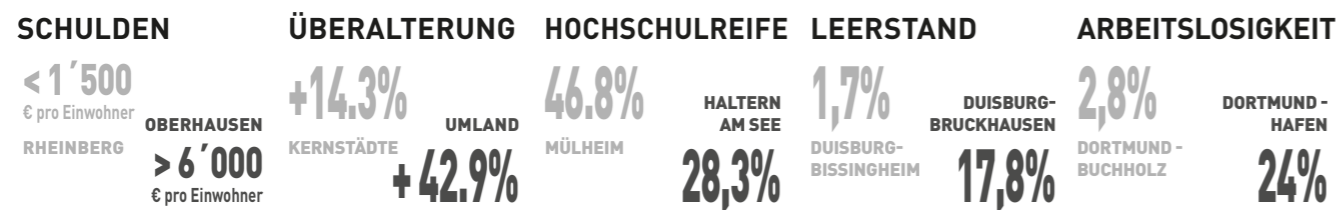
AUSGANGSPUNKT: DIE RUHR-DNA

Die fragmentierte Stadtlandschaft Ruhr birgt mit ihrer vielfältigen Nutzungsmischung auf engem Raum sowie der ihr typischen Verzahnung von Siedlungs- und Landschaftsraum das Potential für eine Entwicklung zu einem zukunftsfähigen Metropolenraum neuen Typs.



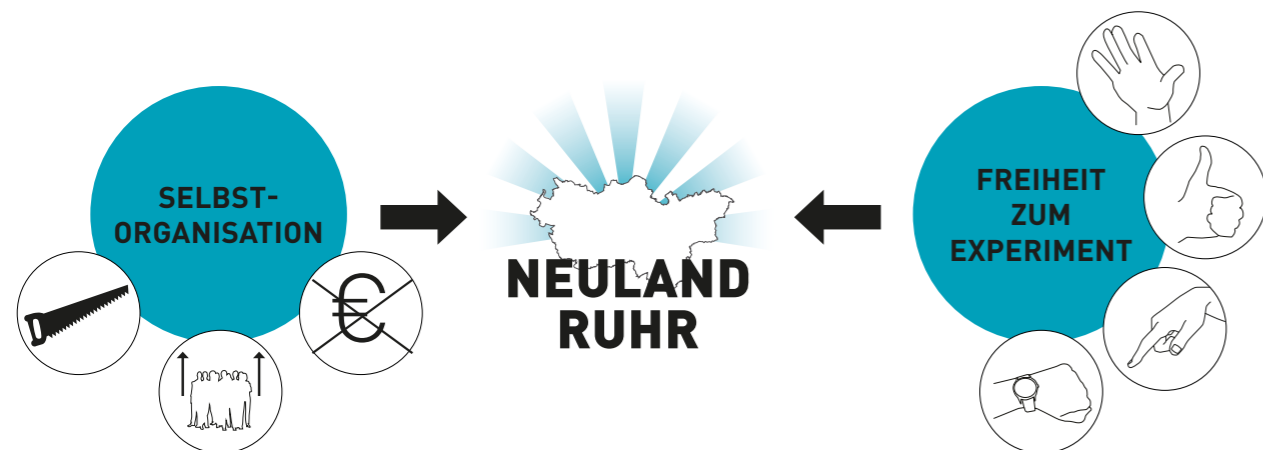
HERAUSFORDERUNGEN: POLARITÄTEN

Vorhandene Polaritäten zwischen Kern und Umland, nördlichen und südlichen Stadtteilen im Ballungsgebiet müssen ausgeglichen werden, damit das Ruhrgebiet als Ganzes ein positives Außenbild erzeugen kann.



ANSATZ: NEULAND RUHR

Angespannte Haushaltslagen, sozioökonomische Herausforderungen, ungenutzte Flächenpotentiale und fragmentierte Siedlungsstruktur fordern Mut zu neuen Lösungen jenseits traditioneller Strukturförderung.



Toleranz und Konfliktresistenz

Die radikale Nutzungsmischung von unterschiedlichen Raumtypen und Nutzungen erweist sich im Ruhrgebiet als flexibles und anpassungsfähiges System. Das Ruhrgebiet bietet durch seine besondere und wenig dichte Funktionsmischung zahlreiche Gelegenheiten für den konfliktfreien Umgang mit unterschiedlichen Nutzungen und gleicht schwerwiegende Belastungen durch hohe (Über-)Lebensqualität aus. Die aus der montan-industriellen Vergangenheit resultierende räumliche Verflechtung von Arbeits- und Wohnort ist Vorbild für eine erneute und spezifische Re-industrialisierung der Stadt.

Dezentrale Konzentration

Die dezentrale Konzentration urbaner Strukturen und Funktionen im Ruhrgebiet ist Voraussetzung für eine neue Vielgestaltigkeit im Sinne einer föderalistischen und nachhaltigen Stadtlandschaft. Für die polyzentrische Struktur des Ruhrgebiets ist eine optimale Vernetzung maßgebend. Der ÖPNV leistet diese Vernetzung nur rudimentär, was maßgeblich der „Kirchturmpolitik“ der Gemeinden und Verkehrsbetriebe zugeschrieben wird. Die mangelnde Vernetzung ist eine von allen spürbare Alltagserfahrung. Eine funktionierende Mobilität (und Logistik) im Ruhrgebiet ist ein essenzieller Faktor für die Zukunftsfähigkeit der Region.

Ruhrwissen

Die Zukunftsforen in Bochum und Castrop-Rauxel haben uns gezeigt, dass es dem Ruhrgebiet nicht an Ortsgespür, an kreativen Ideen und bürgerschaftlichem Engagement mangelt. In dem vielfältigen Akteurs- und Ideenpool spiegelt sich das vorhandene Potenzial der Region in Bezug auf ökonomische Prosperität, sozialräumliche Integration, Umwelt- und Lebensqualität sowie kultureller Vielfalt wider. Aber auch das institutionalisierte Wissen macht das Ruhrgebiet stark: Mit der dichtesten Bildungslandschaft in Europa ist das Ruhrgebiet auf dem Weg zu einer innovativen Wissensregion.

Disparitäten

Demografischer Wandel, Pluralisierung der Lebenswelten, wirtschaftlicher Strukturwandel, kommunale Überschuldung sind Entwicklungstendenzen, die deutschland- und teilweise weltweit zu beobachten sind. Im Ruhrgebiet

manifestieren sich diese besonderen Herausforderungen auch räumlich sehr unterschiedlich. Die zentrale Frage ist, wie das Auseinanderfallen des Ruhrgebiets verhindert werden kann, ohne dass die dezentralen lokalen Stärken und Potenziale dabei ignoriert, sondern vielmehr als Gestaltungskräfte produktiv integriert werden.

Bevölkerungsrückgänge

Von rückläufigen Bevölkerungszahlen ist das gesamte Ruhrgebiet betroffen. Die anhaltenden Suburbanisierungstendenzen lassen die Kernstädte schrumpfen, die Bevölkerungsprognosen für 2030 zeigen auch deutliche Bevölkerungsrückgänge für die Umlandgemeinden.

Altersfragen

Der demografische Wandel in Bezug auf den Anteil der über 65-Jährigen wird in der gesamten Region voranschreiten, die suburbanen Umlandgemeinden sind jedoch deutlich stärker betroffen als die Kernstädte, und die für die ältere Bevölkerung erforderliche nahräumliche Versorgung ist oftmals nicht gegeben.

Kommunalfinanzen

Auch in Bezug auf die Überschuldung der Kommunen lassen sich Disparitäten zwischen Kern und Umland erkennen. Oberhausen hat ein Schuldenaufkommen von über 6.000 € pro Einwohner, womit die Stadt aufgrund des Haushaltsdefizits nahezu handlungsunfähig ist. Im Vergleich hat beispielsweise die Umlandgemeinde Rheinberg Schulden von weniger als 1.500 € pro Einwohner.

Unterschiede

Die Schere des sozio-ökonomischen Wandels lässt sich im Ruhrgebiet deutlich ablesen. Es zeigt sich ein prägnantes Nord-Süd-Gefälle in den Kernstädten des Ruhrgebiets. Der „Sozialäquator A40“ unterteilt das Ballungsgebiet in den eher prosperierenden Süden und den multipel benachteiligten Norden. Hier konzentrieren sich Armut, Arbeitslosigkeit, Bildungsmangel. Stark schrumpfende Siedlungen konzentrieren sich hauptsächlich in den Stadtteilen nördlich der A40/B1. Die Fortzüge und rückläufigen Bevölkerungszahlen äußern sich dort zum Teil in massiven Leerständen, die in der Presse als „Geisterstädte des Ruhrgebiets“ bezeichnet werden und die, wie in Duisburg-

Bruckhausen, zum Teilrückbau ehemaliger Arbeiter-Wohnquartiere führen.

Diesen zunehmenden Polarisierungen entgegenzuwirken ist die besondere Herausforderung der Region.

03_Der NEULAND-ANSATZ Schwächen zu Stärken machen

Neuanfang

Ein durchgängiges, einheitliches und damit gleichmachendes Leit- oder Raumbild wird der Fragmentiertheit des Raums nicht gerecht und verspielt damit die sich aus den Stärken der „Ruhr-DNA“ ergebenden Entwicklungspotenziale. Der Ansatz von NEULAND RUHR fokussiert stattdessen die vermeintlich schwachen Räume, denn hier, wo die Probleme besonders drückend sind, liegen auch die größten Potenziale für einen radikalen Neuanfang.

Bewährungen

Die Region Ruhr hat sich in der Vergangenheit bereits als belastbar im Umgang mit enormen Veränderungen erwiesen: die rapide Industrialisierung durch die Montanindustrie im 19. Jahrhundert, der Wiederaufbau nach fast vollständiger Zerstörung im Zweiten Weltkrieg oder der (noch nicht abgeschlossene) Strukturwandel nach dem Bedeutungsverlust der Montanindustrie. Die Zukunftsfähigkeit der Region Ruhr besteht insbesondere in der Fähigkeit, sich in schweren Krisen immer wieder neu zu erfinden.

Innovative Strategien

Die Folgen des Strukturwandels sind immer noch zu spüren: Kommunale Schulden, hohe Arbeitslosigkeit und Perspektivlosigkeit. Die Überwindung des Strukturwandels durch eine Schlüsselindustrie scheint unwahrscheinlich. Die Versuche, mittels internationaler Unternehmen den Beschäftigungsmarkt langfristig zu beleben, beurteilen wir als wenig erfolg- und aussichtsreich, sie erscheinen uns deshalb für die Zukunft als nicht verfolgenswert. Lösungen für die ökonomischen Probleme und die damit verbundenen Folgen für die Siedlungsentwicklung müssen auf andere Art und Weise gefunden werden. Wir schlagen dazu zwei grundlegende Strategien vor, die sich von den traditionellen Planungsinstrumenten unterscheiden.

Selbstorganisation statt Verordnung

Das Ruhrgebiet ist eine Region des „Anpackens“ und der bodenständigen Ökonomie. Dieses Bild mag ein in Teilen verklärt historisches Bild sein, an das wir dennoch mit unserer Strategie anknüpfen wollen. Durch die Anwerbung und Zuwanderung ausländischer Arbeitskräfte seit den 1960er-Jahren ist zudem eine Bevölkerungsgruppe Teil des Ruhrgebiets geworden, die der deutschen Reglementierung des Arbeitsmarktes eine eher eigenständige ökonomische Daseinsvorsorge entgegensetzt. Hieran gilt es anzuknüpfen: Ziel der Strategie ist es, sowohl in der Ökonomie als auch in der Siedlungsentwicklung auf lokaler Ebene zu setzen, um die Probleme der Region zu lösen. Durch die Herausforderungen, denen sich das Ruhrgebiet stellen muss, gepaart mit den räumlichen und gesellschaftlichen Potenzialen, ergibt sich die einmalige Möglichkeit, eine Region der Teilhabe und des proaktiven Bürgerengagements zu werden.

Freiheit zum Experiment

NEULAND RUHR ist ein regionalpolitisches und planerisches Format: ein Labor für die zukünftige Stadtgesellschaft. Neuländer sind Sonderpraxisbereiche, die mehr Entwicklungsideen benötigen und mehr Lösungswege austesten dürfen, indem alternative und neue Regelwerke erprobt werden. Mittels De- und Re-Regulierungen von bestehenden planerischen Festsetzungen sollen Voraussetzungen für die Aktivierung lokaler Potenziale geschaffen werden, die zur Stärkung der regionalen Resilienz beitragen. Begibt man sich in Neuland, bedarf es statt oder zusätzlich zu klassischer Struktur- und Städtebauförderung manchmal eines planerischen Loslassens – bei gleichzeitigem aktiven Zupacken, Animieren und Moderieren.

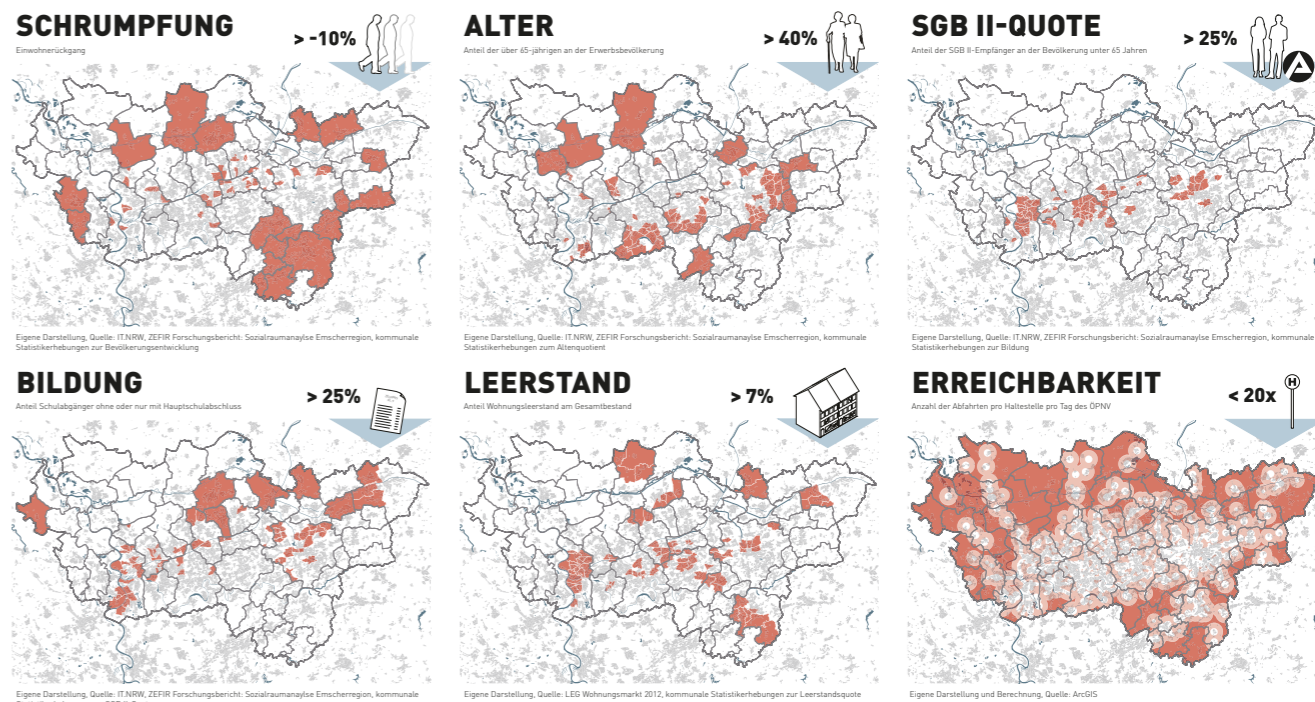
04_NEULAND-ARCHIPEL Lokale Laborräume als Vorreiter in einer regionalen Innovationszone

Raumstrukturierung

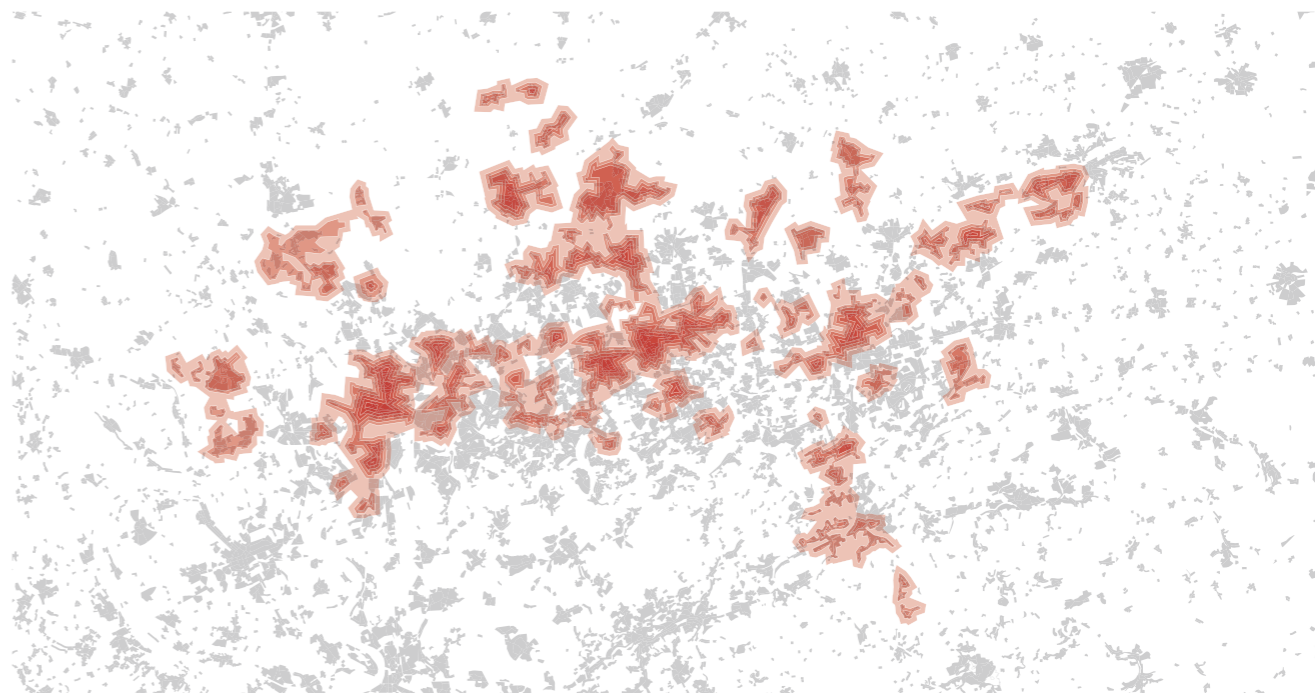
Grundlage des Konzepts von NEULAND RUHR ist die Definition einer regionalen Innovationszone. Diese „Neulandzone“ umfasst alle Räume, die nach einem definierten Set von Parametern als marginalisiert und damit als

DEFINITION DER NEULANDZONE

Der Neuland-Ansatz fokussiert die vermeintlich schwachen Räume, denn hier, wo die Probleme besonders drückend sind, liegen auch die größten Potenziale für einen radikalen Neuanfang.



NEULANDZONE 2014



vermeintlich schwache Räume eingestuft werden können. Sie gefährden die Prosperität und Zukunftschancen der gesamten Region – oder anders ausgedrückt: Die Zukunft der Metropole Ruhr wird hier entschieden. Die Erarbeitung regionalpolitischer, regionalplanerischer und urbanistischer Innovationen in diesen Bereichen stärkt den Standort „Ruhr“ nachhaltig. Innerhalb dieser „Neulandzone“ können sich einzelne lokale Laborräume bilden – „Hot Spots“, die die eigentlichen „Neuländer“ sind: In ihnen wird über die Mechanismen der Selbstorganisation und des Experiments der Aufbruch im Ruhrgebiet gesteuert.

04_1 DIE NEULANDZONE

Regionale Epizentren

Die Überwindung der ökonomischen Probleme und der Umgang mit den sich manifestierenden Folgeerscheinungen des Strukturwandels bleibt der Schlüssel zur Entwicklung des Ruhrgebiets. Unser Konzept NEULAND RUHR identifiziert innerhalb des RVR-Verbandsgebiets Räume mit multipler Benachteiligung, die die Grenzen von kreisfreien Städten und Kreisen überschreiten. Die schwerwiegendsten Probleme im Ruhrgebiet – Arbeitslosigkeit, niedriges Einkommen, Bildungsmangel, demografischer Wandel (Schrumpfung und Überalterung), Leerstände und Brachen sowie mangelnde Erreichbarkeit – bedürfen der besonderen öffentlichen Aufmerksamkeit. Sie werden zwar lokal erlitten, beeinträchtigen aber die Standortqualität der gesamten Region und können nur regional bearbeitet werden. Unser Vorschlag für eine „Vision der Metropole Ruhr“ betrachtet diese spannungsreichen Räume als Epizentren einer regionalen Bewegung und Belebung.

Lokale Potenziale

Das Erkennen der räumlichen Ausbreitung multipler Benachteiligung ist noch keine Lösung der Probleme. Vielmehr muss der strategische Regionalplan zur Aktivierung lokaler Potenziale sowie zur Stärkung der regionalen Resilienz beitragen und Träger endogener Potenziale zur Problemlösung aufrufen, ermutigen und befähigen. Dazu muss in fachlicher, instrumenteller, rechtlicher, finanzieller und prozessualer Hinsicht Neuland betreten werden, damit „urbane Neuländer“ entstehen können, in denen beispielhafte und zukunftsfähige Lösungen für die Herausforderungen erarbeitet werden.

In Anbetracht des kurzen Bearbeitungszeitraums und unterschiedlich vorhandener Datenerhebungen sind die dargestellten Analysekarten und die daraus resultierende Definition der Neulandzone nur als Ansatz einer Bestandsanalyse und eines thematisch fokussierten Monitorings zu betrachten. Eine flächendeckende, kleinräumige Datenerhebung zu den jeweiligen und ggf. ergänzenden Indikatoren sowie zu deren lösungsorientierter Interpretation sollte ein erster Schritt im Rahmen der Regionalplanung sein.

04_2 DIE AKKREDITIERUNG DER LABORRÄUME

Bewerbungsphase

Initiativen, Vereine, Stifter und Stiftungen sowie Eigentümer innerhalb der Neulandzone werden aufgerufen, in Zusammenarbeit mit Stadtteilen und Kommunen ein Neuland-Konzept zu entwickeln, das auf ihre spezifischen Probleme und Potenziale eingeht. Um bürgerliches Engagement zusätzlich zu aktivieren, werden thematische Profile von der Neulandkoordination vorgeschlagen und Bewerbergruppen dabei unterstützt, eigene Profile für ihre Neulandzone zu finden.

Akkreditierung

Die Akkreditierung der Gebietskategorie NLR (NEULAND RUHR) sollte in einem diskursiven, möglicherweise strittigen Prozess der Auseinandersetzung über Strategien der räumlichen Existenzsicherung erfolgen. Das Ergebnis „Plan“ ist deutlich dem Vorgang „Planung“ nachzuordnen. Die Akkreditierung muss die erfolgsbezogenen Rahmenbedingungen für jedes NEULAND RUHR-Projekt festsetzen, und zwar der Situation angemessen. Die Akkreditierung erfolgt durch das Auswahlgremium, in dem Experten, Bürgervertreter und Mitglieder des RVR vertreten sind. Kriterien für den Zuschlag einer NEULAND RUHR-Projektgründung sind:

- » Förderung der sozioökonomischen Teilhabe,
- » Verankerung in der Bürgergesellschaft (bottom-up),
- » Innovationscharakter,
- » stadtübergreifender, grenzüberschreitender Raumbezug,
- » „Prototyp“-Übertragbarkeit auf andere Stadtteile,
- » regionale Bedeutsamkeit.

DIE AKKREDITIERUNG DER LABORRÄUME

Von der Idee zum Neuland zum Vorbild für andere Regionen

1 BEWERBERGEMEINSCHAFTEN

WER?
Initiativen, Vereine, Stifter und Stiftungen in Zusammenarbeit mit Stadtteilen und Kommunen

WO?
Lage innerhalb der Neulandzone

WAS?
Profil der Neulandzone entsprechend der spezifischen Probleme und Potentiale

2 AUSWAHLKRITERIEN

- Förderung der sozioökonomischen Teilhabe
- Verankerung in der Bürgergesellschaft
- Innovationscharakter

- stadtübergreifend, grenzüberschreitend
- „Prototyp“ - Übertragbarkeit auf andere Stadtteile
- regionale Bedeutsamkeit

AUSWAHLGremium



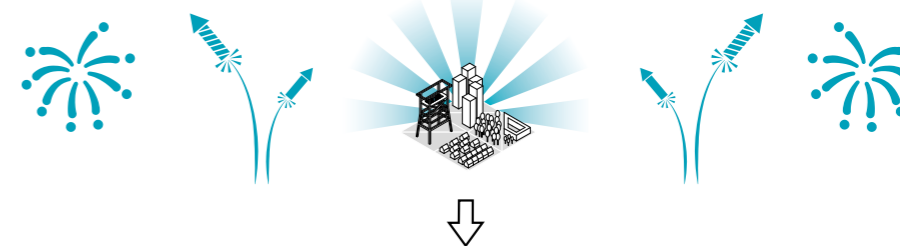
3 SITUATIVE BÜROKRATIE

Um die Selbstorganisation der Menschen in der Neulandzone zu fördern, werden gezielt Regeln und Gesetze gelockert, die auf eine Entwicklung in den gewählten Profilen hemmend wirken. Planänderungen, Baugenehmigungen, Städtebauförderungen etc. für Neuländer sollten nicht an der Reproduktionskraft des Verwaltungsapparates, sondern an der Befähigungsleistung des Rechtsstaates ausgerichtet werden.

DER NEULAND-FONDS

Im Gegensatz zur klassischen Strukturförderung bedürfen die Neuländer keiner extensiven Finanzförderung, sondern setzen auf das Möglichmachen durch Freiräume. Jedoch werden auch hierfür Finanzmittel für grundlegende Maßnahmen benötigt. Diese sollen durch ein Umlageverfahren, dem Neuland Fonds, beigesteuert werden. Mittel für den Neuland Fonds werden „ruhrweit“ akquiriert.

4 INKRAFTTRETEN DES NEULANDS



5 EVALUATION: MONITORING

Die Entwicklung der Neulandzone wird kontinuierlich analysiert und ausgewertet. Da es sich bei den Neuländern um einen individuellen Laborraum handelt, können Regeln und Gesetze im Rahmen der situativen Bürokratie angepasst werden.

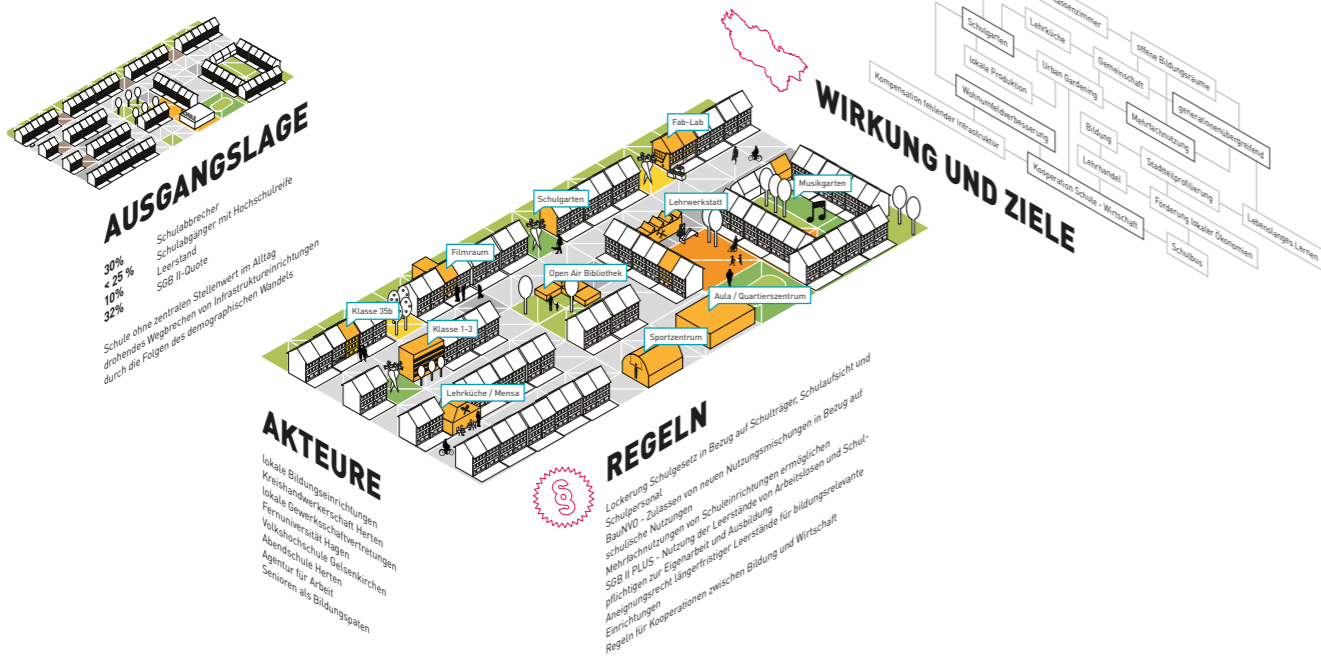
ÜBERTRAGBARKEIT - LEARNING FROM...

Erfahrungswerte werden gesammelt und auf die Übertragbarkeit auf andere Neuländer mit ähnlichen Problemen und Potentialen geprüft. Die Neuländer werden Beispiele für den innovativen Umgang mit spezifischen Problemen jenseits traditioneller Planungsinstrumente und Wirtschaftsförderung.

PRODUKTIONSNEULAND



BILDUNGSNEULAND



Neuland-Werkzeuge

Die Akteure von NEULAND RUHR-Projekten haben im Wesentlichen zwei Werkzeuge, mit denen sie agieren können:

- » Situative Bürokratie: Um die Selbstorganisation der Menschen in den Neulandzonen zu fördern, werden gezielt Regeln und Gesetze gelockert, die auf eine Entwicklung in den gewählten Profilen hemmend wirken können. Planänderungen, Baugenehmigungen, Städtebauförderungen etc. für NEULAND RUHR-Projekte sollten nicht an der Reproduktionskraft des Verwaltungsapparates, sondern an der Befähigungsleistung des Rechtsstaates ausgerichtet werden.
- » Der Neuland Fonds: Im Gegensatz zur klassischen Strukturförderung bedürfen die Neuländer keiner extensiven Finanzförderung, sondern sie setzen auf das Ermöglichen von Freiräumen. Jedoch werden auch unter diesen Bedingungen Finanzmittel für grundlegende Maßnahmen benötigt, die durch ein Umlageverfahren, den Neuland Fonds, beigesteuert werden sollen. Mittel für den Neuland Fonds werden „ruhrweit“ akquiriert. Aus dem Fonds werden auch die Neulandkoordination, Neulandbetreuung/Monitoring sowie die Arbeit des Auswahlgremiums finanziert.

Evaluation

Die Entwicklung der Neulandzone wird kontinuierlich analysiert und ausgewertet. Da es sich bei ihnen um individuelle Laborräume handelt, können Regeln und Gesetze im Rahmen der situativen Bürokratie kontinuierlich angepasst werden. Erfahrungswerte werden gesammelt und auf die Übertragbarkeit auf andere Neuländer mit ähnlichen Problemen und Potenzialen geprüft. Die Neuländer werden zum Referenzbeispiel für den innovativen Umgang mit spezifischen Problemen jenseits traditioneller Planungsinstrumente und Wirtschaftsförderung.

04_3 REVISION DER NEULANDZONE Überprüfen von Notwendigkeiten

Die Neulandzone wird kontinuierlich neu ermittelt. Nachdem Regionen, die heute als instabil gelten, stabilisiert worden sind, verlagert sich die Neulandzone in andere Regionen des Ruhrgebiets, damit sich weitere Neuländer bilden können. Nur wer sich innerhalb einer akkreditierten Neulandzone befindet, hat das Privileg, ein Neuland zu gründen. Bestehende Neuländer behalten ihre Sonderregeln, wenn die Evaluation ergeben hat, dass sich dadurch ihre Situation verbessert hat und noch weiter verbessern kann. Andernfalls kann der planerische „Sonderstatus“ auch aufgehoben werden.

05_NEULAND-MÖGLICHKEITEN Herausforderungen, Ziele und Spielregeln

05_1 PRODUKTIONS-NEULAND Stadterneuerungsbedarfe

Das Gebiet um den Dortmunder Nordmarkt steht beispielhaft für (inner-) städtische Quartiere, die geprägt sind von gründerzeitlicher, geschlossener, dichter Bebauung, in denen sich hohe Arbeitslosenquoten, geringes Einkommen, starker Einwohnerrückgang, hoher Migrantenanteil und überdurchschnittliche Leerstandsquoten überlagern. Das Quartier zeichnet sich durch eine heterogene Mischnutzung aus. Traditionsunternehmen wie die DAB-Brauerei, kleine und mittelständige Unternehmen und Handwerksbetriebe, inhabergeführte Läden, Nischen- und Migrantenökonomien bieten bereits Anknüpfungspunkte zur Förderung der lokalen Wirtschaft. Es handelt sich insofern um einen typischen „Verdachtsraum“ für die Einrichtung einer Neulandzone.

Lokale Ökonomie

Die Stärkung der lokalen Ökonomie in Ergänzung zur Profilierung von regionalen Leitmärkten ist eine Schlüsselstrategie für die Entwicklung des Ruhrgebiets. Das Produktions-Neuland ist Laborraum für experimentelle, lokale und integrierte Wirtschafts- und Stadtteolförderung. Das Befähigen und Anregen, die Hilfe zur Selbsthilfe, steht hier im Vordergrund.

Neue Gründer-Zeit

Die im Produktions-Neuland zu erprobenden Regelwerke sollen der Förderung von Neugründungen dienen. Dies soll keine generelle neoliberale Deregulierungsstrategie beinhalten, sondern vielmehr durch gezielte Neuregelungen und bewusst gelockerte Regelungen und Duldungen die sozio-ökonomische Teilhabe möglichst aller Bewohner begünstigen.

Eine Lockerung der Baunutzungsverordnung erlaubt eine intensivere und ggf. radikalere Nutzungsmischung und erleichtert die Re-Industrialisierung der Stadt. Weltweit kann ein neuer Trend zu einer lokal eingebetteten, aber global vernetzten Re-Industrialisierung beobachtet werden, der mit dem Begriff „Urbane Manufakturen“ (Dieter Läßle) beschrieben wird. Urbane Manufakturen können Bestandteil eines kleinräumig mischgenutzten, urbanen Quartiers werden.

In Stadtteilen mit einer hohen Leerstandsquote sollen ALG II-Empfänger Räume zur Eigenarbeit zur Verfügung gestellt werden. In offenen Produktionsräumen und Werkstatt-Allmenden werden Maschinen, Werkzeuge und Fachwissen zur Verfügung gestellt, die von Privatpersonen sowie Unternehmen gleichermaßen genutzt werden können. So entstehen neue Quartiersorte, die verschiedene Akteure zusammenbringen. Vereinfachte Verfahren zur Gewerbegründung, eine aktive, beratende Begleitung sowie vereinfachte Rahmenbedingungen und Ausnahmeregelungen (z. B. Duldung von informellen Gastronomien, „Gewerbe auf Probe“, Aufhebung des Nichtraucherschutzgesetzes) können zu Neugründungen ermutigen.

Re-regionalisierte Arbeitsteilung

Eine weitere Strategie ist das Aufzeigen von lokalen Anknüpfungspunkten für neue Geschäftsfelder, die in lokale und regionale Wertschöpfungsketten eingebettet sind.

Einige Beispiele zum Entstehen lokaler Wirtschaftskreisläufe, aus denen sich weitere entwickeln können: Eine Brauerei nutzt zur Bierherstellung Malz aus der Region; im weiteren Brauprozess nicht benötigte Getreiderückstände werden an lokale Bäckereien gegeben, die Backwaren an Restaurants und Supermärkte im Quartier liefern; Läden, die wiederum dieses Bier zu besonders günstigen Preisen anbieten.

Das Logistik-Unternehmen und der Supermarkt nebenan werden zum „Urban-Mining-Kompetenzzentrum. Die Taschen-Manufaktur verwertet die alten LKW-Planen. Die PET-Flaschen aus dem Supermarkt werden nach Ablauf mehrerer Arbeitsschritte im Nähnetzwerk zu Textilien verarbeitet. Im Rahmen der schon durchgeführten Städtebauförderprogramme ist ein breites Akteursnetzwerk entstanden. Dieses sollte weiter ausgebaut werden, um lokale Unternehmen besser zu vernetzen.

05_2 BILDUNGS-NEULAND

Bildungsnotstände

Ein idealtypischer Ort für ein Bildungsneuland ist ein Stadtteil mit besonders hoher Schulabbrecherquote, niedrigen Bildungsabschlüssen, hoher Arbeitslosigkeit und dem drohenden Wegbrechen von Infrastruktureinrichtungen; ein Ort, an dem die konventionelle Schule keinen zentralen Stellenwert im Alltag hat. Als Potenzial können hier Leerstand (Verfügbarkeit von Räumen und Gebäuden im Stadtteil) und günstige Mieten gesehen werden.

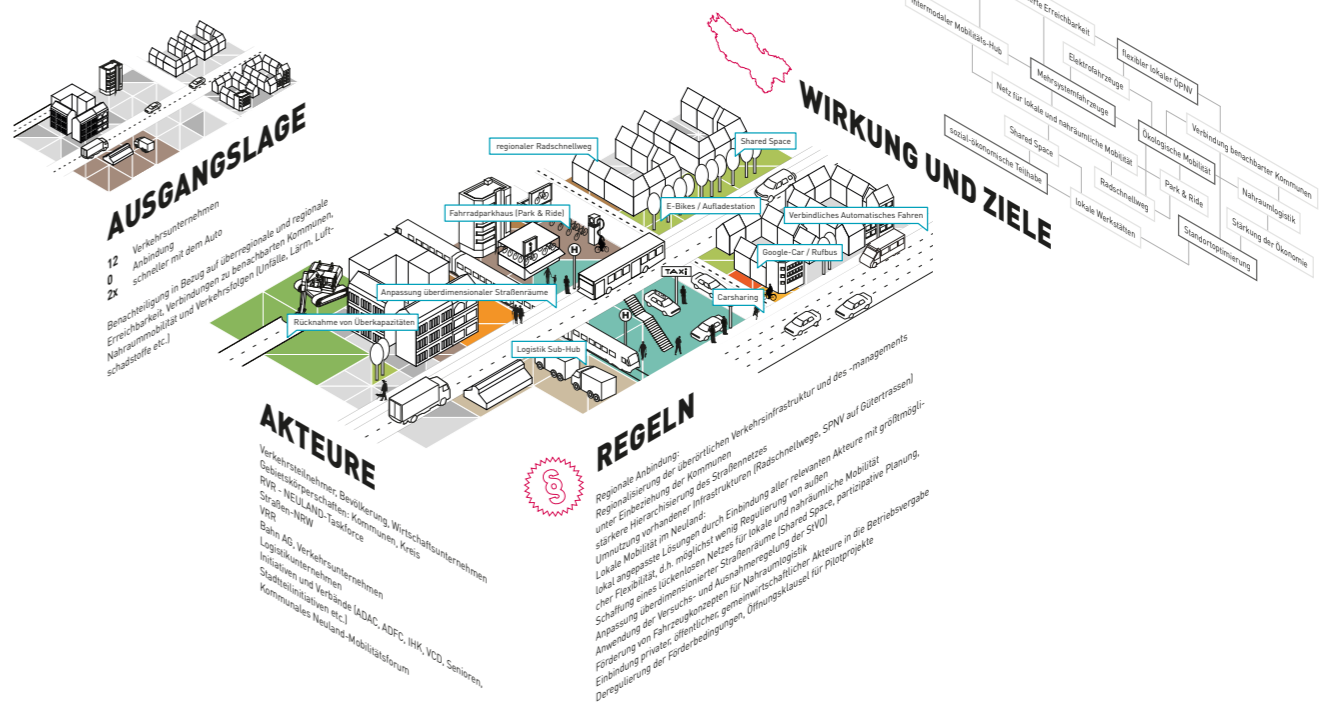
Neue Bildungsräume

Neue Bildungszentren folgen baulich dem pädagogischen Konzept des individuellen, selbstorganisierten Lernens. Das klassische Schulgebäude als abgeschottete Enklave hat ausgedient. Neue Schulgebäude sind wie eine Stadt in der Stadt: Sie beinhalten unterschiedliche Angebote für unterschiedlich lernende Schüler. Das Bildungsneuland geht einen Schritt weiter, in dem es die Stadt zur Schule macht – nicht nur für schulpflichtige Kinder und Jugendliche, sondern für Menschen jeden Alters. Schule findet nicht mehr in einem zusammenhängenden Gebäude statt, sondern verzahnt sich selbstverständlich mit einem Quartier bzw. einem Stadtteil. Dabei wird die Schulinfrastruktur möglichst optimal doppelt genutzt: für den klassischen Schulbetrieb und für die Menschen im Quartier. Viele Schulinfrastruktureinrichtungen bieten diese Doppelnutzen bereits heute, seien es moderne Computerräume, Bibliotheken, Turnhallen, Musikräume, Werkstatt- oder Filmräume mit angeschlossener Mediathek.

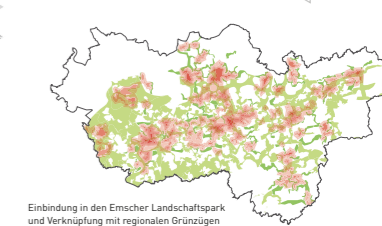
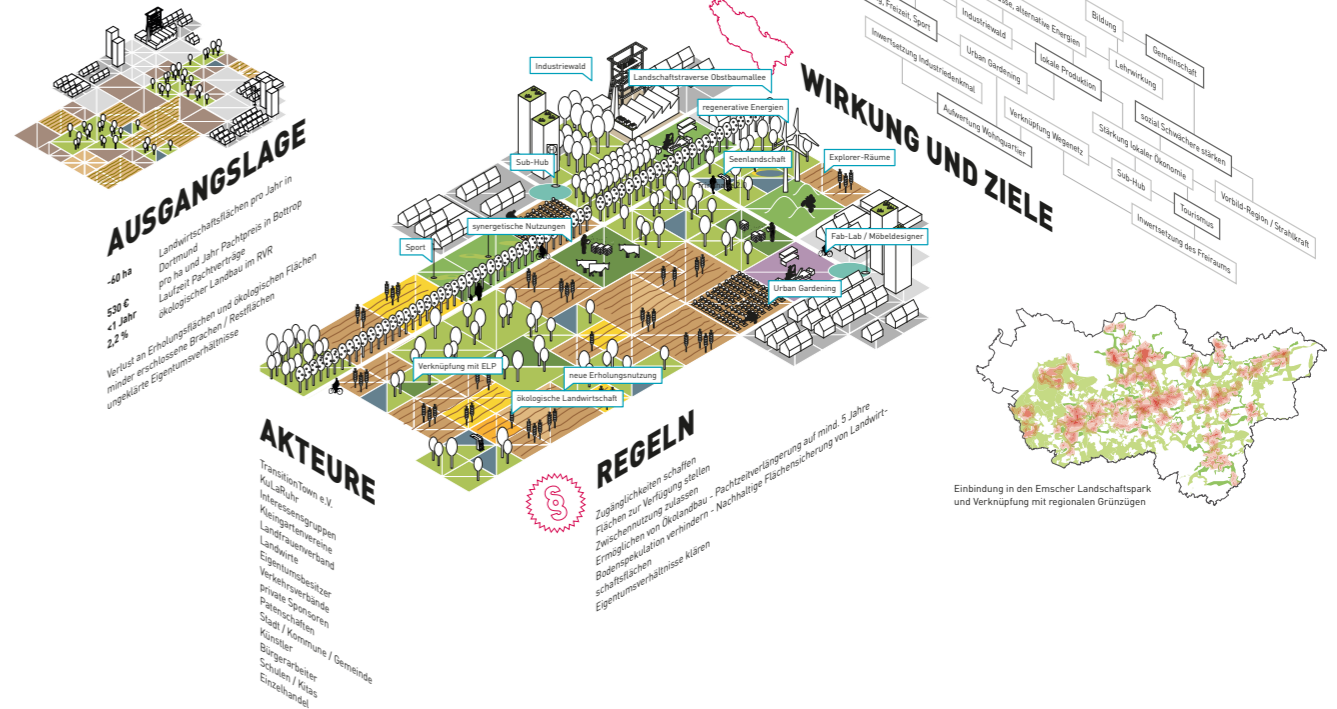
Integrative Bildungskonzepte

Neben den oftmals vorhandenen Infrastrukturen werden neue geschaffen, die ein besonderes Augenmerk auf die

MOBILITÄTSNEULAND



LANDSCHAFTSNEULAND



EINBETTUNG IN DIE REGIONALPLANUNG

Statt der klassischen Vorgehensweise von Leitbildentwicklung und Planerstellung verfolgt NEULAND RUHR den Ansatz, neue gesamtregionale Entwicklungsperspektiven aus konkreten Impulsstrategien und Schlüsselprojekten zu gewinnen.



...VOM SCHLÜSSELPROJEKT ZUM LEITBILD

Strategische Regionalplanung umgekehrt
Neuländer als Impuls-/Taktgeber für den Gesamttraum

...VOM PLAN ZUR PLANUNG ZUM PROZESS

Einbettung der regionalen Perspektive in Stadtentwicklungsprozesse
("Alltagsgeschäft")
kontinuierliche Entwicklungsimpulse in den Gesamttraum

...VOM ALLERLEI ZU PRIORITÄREN HANDLUNGSFELDERN

Neuländer - ÖPNV - Freiraumentwicklung - Zentrenentwicklung
Less is more

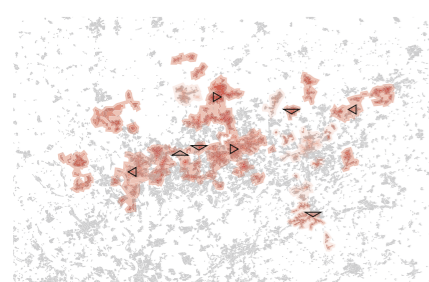
...VOM LAISSER PASSER ZUM LAISSER FAIRE

Strategie des proaktiven "Machen-Lassens" statt passiven "Passieren-Lassens"

AUSBLICK: WANDERUNG DER NEULANDZONE

Die Neulandzone wird kontinuierlich neu ermittelt. Regionen, die heute als instabil gelten, sind stabilisiert worden, die Neulandzone wandert in andere Regionen des Ruhrgebiets. Hier können sich weitere Neuländer bilden.

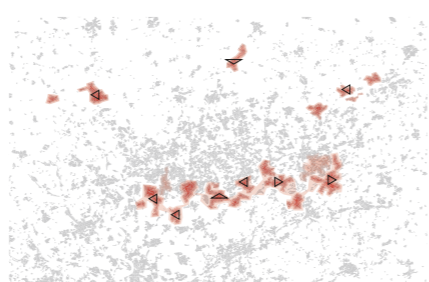
2024



2034



2044



Integration der Menschen legen, die bisher nicht auf dem freien Arbeitsmarkt Fuß fassen konnten. So können Lehrküchen Menschen ausbilden, Kinder verköstigen und als Ersatz für nicht mehr tragfähige gastronomische Einrichtungen im Quartier dienen. Das Gleiche gilt für Werkstatträume und Fabrikationslabore (Fab-Labs), die für Berufsschüler oder Schüler weiterführender Schulen benötigt werden. Diese Räume stehen in den Abendstunden Tüftlern und selbstständigen Handwerkern im Quartier zur Verfügung, die sich den Erwerb eigener Maschinen und Werkzeuge nicht leisten können. Der Schulgarten auf Brachflächen verleiht ehemals perspektivlosen Ecken im Stadtteil neues Leben. Hier werden neben den ausgebildeten Pädagogen ältere Bewohner des Quartiers mit einbezogen, um Kinder an Themen wie Natur, Umwelt und gesunde Ernährung heranzuführen.

Neue Kooperationen

Kooperationen zwischen Wirtschaft und Bildungseinrichtungen sind denkbar. Ein nicht mehr rentabler Supermarkt im Quartier wird durch Auszubildende und Umschüler unter Anleitung weiterbetrieben und nützt den Bewohnern, die sonst weite Wege zur nächsten Einkaufsmöglichkeit zurücklegen müssten. Kulturelle Angebote, die vormals nur Schülern vorbehalten waren, werden für Menschen jeden Alters geöffnet – das können Schultheatervorführungen, Fußballspiele der Schulmannschaft oder Filmvorführungen sein.

Die Schul- und Bildungseinrichtungen werden im Bildungsneuland integraler Bestandteil der Stadtstruktur. Sie bilden aus, bilden weiter und bieten Ersatz für verloren gegangene Infrastruktur und wirken somit dem Bild des Niedergangs und der Perspektivlosigkeit entgegen.

05_3 LANDSCHAFTS-NEULAND

Resträume

Die Landschaft hat sich in der Entwicklungsgeschichte der Region Ruhr schon immer als Raum der Resilienz erwiesen. Im Wandel vom dörflichen Agrarland zur Montanregion, während des Strukturwandels und nach dem Bedeutungsverlust der Montanindustrie hat sich das kleinteilige Patchwork von Feld, Wald, Wiese, Park und Brache als widerstandsfähiger Möglichkeitsraum im siedlungsnahen Bereich behauptet. Das Potenzial der Landschaft vis-à-vis

der Stadt ist jedoch unzureichend erschlossen. Was Stadt und Landschaftsfragmente trennt, ist oft nur eine schmale Linie, eine Grenze oder ein Zaun, die es aufzulösen gilt.

Land(wirt)schaftlicher Ausgleich

Darüber hinaus geht mit der fortschreitenden Umwandlung von Landwirtschaftsflächen in Bauland und Industrieareale, bei gleichzeitiger Zunahme an Brachen, ein Verlust an Erholungs- und Freizeitflächen sowie ökologischen Ressourcen einher, dem zu begegnen ist.

Die Entwicklung neuer öffentlicher Räume an der Schnittstelle von Stadt und Landschaft trägt zur Sicherung siedlungsnaher Möglichkeitsräume bei. Land(wirt)schaftliche Flächen bieten sich dafür an, den Übergang zwischen Stadt und Landschaft durch gestaltete Erschließungsmaßnahmen neu erlebbar zu machen und im Verbund mit den Grünzügen des Emscher Landschaftsparks ein auch in die Breite der Region orientiertes Freiraumsystem zu etablieren. Stadt und Landschaft müssen hierbei von der Schnittstelle profitieren. Die Überlagerung der landwirtschaftlichen Nutzung mit Erholungs- und Freizeitnutzungen erlaubt es nicht nur, das Flächenpotenzial zu vervielfältigen, sondern den Flächen zugleich einen höheren Wert – und somit Schutzfaktor – zuzuschreiben, was neue vielfältige und ökologische Formen der Landwirtschaft ermöglicht.

Frei-Raum-Verbindungen

Landschafts-Neuland greift über Gemeindegrenzen, verbindet Kommunen und Städte, sichert Land(wirt)schaft und Biotop, erschließt Restflächen, Brachen und Wildnis, entfaltet endogene Potenziale und generiert somit neue Möglichkeiten für die Menschen in der Region Ruhr.

Im Landschafts-Neuland geht es darum, ein Netz von vielfältigen Verbindungen zu etablieren, um damit mehr Durchlässigkeit herzustellen und so den Möglichkeitsraum am Rand der Stadt für weitergehende Nutzungen zu aktivieren. Ein auf der Grundlage bestehender Wege durch neue Verknüpfungen entwickeltes, feinmaschiges Wegenetz aktiviert Siedlungsränder, erschließt neue Experimentierfelder für Freizeit, Erholung und Produktion und stellt Verbindungen über kommunale Grenzen hinweg her. Die an den Schnittpunkten lokaler und metropolitaner

ÖPNV-Trassen entstehenden „Synapsen“ dienen hierbei als Knotenpunkte des Langsamverkehrsnetzes.

Frei-Raum-Potenzial

Die so vernetzte und aktivierte Landschaft im Zwischenraum kann ihr produktives und erholsames Potenzial entfalten: als Biomasseproduzent, Freizeitoase, Erkundungs- und Entdeckungsterrain. Darüber hinaus besteht die Chance, ein Reservoir für zukunftsfähige und stadtnahe (Selbst-)Versorgungseinrichtungen zu schaffen, wie z. B. Urbane Agrikultur und Urbanes Gärtnern, Kleingartenanlagen, aber auch produktive, gleichermaßen für die Erholung nutzbare Landschaften wie Industriegärten.

Frei-Raum-Patenschaften

Das Landschafts-Neuland eignet sich dafür, auf lokale Problemstellungen zu reagieren und im Verbund regionale Wirkungen zu entfalten. Zur Umsetzung der Strategie sind lokale Initiativen und Akteure im Verbund mit kommunalen und landwirtschaftlichen Verbänden zu gewinnen. Mögliche Akteure auf lokaler Ebene können hier Interessengruppen oder ortsansässige Vereine wie Transition Town e.V. oder Kleingartenvereine sein. Auch Privatpersonen, Künstler und Institutionen wie Schulen und Kindergärten sollten in den Prozess mit einbezogen werden. Initiierung und Steuerung des Prozesses könnte in probater Weise einer dem RVR angegliederten privatrechtlichen Planungsgesellschaft übertragen werden, so wie es bereits bei der IBA Emscher Park gehandhabt wurde. Als verbindliche Entscheidungsinstanz könnte ein Lenkungsausschuss aus RVR, Land, Kommunen und Verbänden fungieren.

Situatives Regelwerk

Zur Etablierung des Landschaftsneulands ist ein neues situatives Regelwerk nötig, welches orts- und situationsbedingt angewandt wird. Deregulierungsstrategien, wie z. B. eine Lockerung der Verkehrssicherungspflichten oder des Schutzes privater Eigentümerinteressen, ermöglichen neue Zugänglichkeiten und erlauben die Aneignung bisher ungenutzter Flächen. Zwischennutzungen bringen temporär verfügbare Flächen in gemeinschaftlichen Gebrauch. Durch Beteiligung und Mitbestimmung benachbarter Bewohner erfolgt eine breitere Aufgabenverteilung und wird ein neues Verantwortungsgefühl geschaffen. Hierfür

müssen neue Modelle und Verträge geschaffen werden, die informelle und alternative Nutzungen auf verfügbaren Freiflächen zulassen. Beispielgebend sind Gestattungsverträge zwischen Kommunen und Akteuren nach dem Allmende-Prinzip. Wo Deregulierungsstrategien unangemessen sind, müssen sinnvolle Re-Regulierungen geschaffen werden, welche sich in gesetzlichen Festlegungen, z. B. der langfristigen Vergabe von landwirtschaftlichen Flächen, manifestieren können. Eigentumsverhältnisse, Förderungen bestimmter Nutzungen und nachhaltige Flächensicherung sollten hier neue Formen finden.

05_4 MOBILITÄTS-NEULAND

ÖPNV-Notstände

Potenzielle Mobilitätsneuländer weisen besonders gravierende, multiple Benachteiligungen auf: in Bezug auf ihre überregionale und regionale Erreichbarkeit, ihre Verbindung zu benachbarten Quartieren/Kommunen, die lokale Erreichbarkeit ihres Quartiers-, Gemeinde- bzw. Stadtzentrums, die Nahraummobilität und die Verkehrsfolgen (Unfälle, Lärm, Luftschadstoffe etc.). Die Defizite betreffen dabei in der Regel mehrere Verkehrsmittel, Verkehrsarten und Akteure. Sie stehen zudem meist in engen Wechselbeziehungen zu weiteren sozialen, ökonomischen, stadtfunktionalen und stadtgestalterischen Problemlagen. Gleichzeitig verfügen potenzielle Mobilitätsneuländer aber auch über bisher unzureichend genutzte siedlungs- und infrastrukturelle Potenziale (z. B. untergenutzte Quartierszentren, überdimensionierte, singular genutzte Verkehrsinfrastrukturen) sowie insbesondere über starke eigene Initiativen aus Stadtgesellschaft und Politik zur grundlegenden Veränderung des Mobilitätsgeschehens in ihrem Gebiet (Mobilitäts- und/oder Radverkehrsforum, Quartiers-Initiativen, Mitgliedschaft in überörtlichen Arbeitsgemeinschaften, z. B. der für fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, etc.).

Maßstäbliche Strategien

Für die Umsetzung der Neulandstrategie ist im Mobilitätsbereich ein differenzierter Ansatz auf zwei Maßstabsebenen erforderlich, da ein wesentlicher Teil der Benachteiligungen nicht lokal, durch das Neuland alleine, sondern nur auf einer regionalen Ebene angegangen werden kann.

Regionale Interventionen

Auf der regionalen Ebene ist zur Verbesserung der interkommunalen und regionalen Erreichbarkeit der Mobilitätsneuländer eine koordinierte Strategie erforderlich, bestehend aus Re-Regulierungsmaßnahmen bezüglich der Organisation der Verkehrsangebote (z. B. stärkere Hierarchisierung des Straßennetzes, einheitlicher ÖPNV-Auftritt), Fördermaßnahmen für einen Um- und Ausbau von Infrastrukturen (z. B. Radschnellwege, intermodale HUBs für den Personenverkehr), Aktivierung privater Initiativen (z. B. Logistik-HUBs, Car Sharing) sowie einzelnen Deregulierungen (z. B. Vereinfachte Betriebsverfahren im Schienenverkehr, Fahrzeuganforderungen). Erforderlich hierfür ist aus unserer Sicht eine umfangreiche, in die Regionalplanung integrierte Regionalisierung von Verkehrsinfrastruktur und ein strategisches und operatives Verkehrsmanagement (u. a. ÖPNV-Aufgabenträgerschaft, Straßenbauasträger, regionales Schienennetz), unter dem Dach des Regionalverbands und unter starker Einbeziehung der Kommunen und privater Akteure (Beispiele in den Regionen Hannover und Stuttgart). Diese regionale Ebene hätte auch die Aufgabe, die Mobilitätsneuländer im Hinblick auf übergeordnete Abstimmungsprozesse, speziellen Sachverstand und Finanzierungsmöglichkeiten in besonderer Weise zu unterstützen („Neuland-Taskforce“).

Lokale Interventionen

Auf der lokalen Ebene des einzelnen Mobilitätsneulands sind jeweils lokal angepasste Lösungen erforderlich. Wichtig dabei ist die Einbeziehung aller relevanten lokalen Akteure und eine möglichst geringe Regulierung von außen, um eine größtmögliche Flexibilität bei der Suche nach Lösungen zu erreichen. Dies setzt vor allem weitergehende Deregulierungen im Bereich der Verkehrs- und Städtebauförderrichtlinien und des Straßenverkehrsrechts voraus (z. B. Förderung der Anpassung überdimensionierter Straßenräume, Ausnahmeregelungen für Car-Sharing, Shared Space) sowie die Förderung und Aktivierung privater, öffentlicher und gemeinwirtschaftlicher Akteure (u. a. durch Bereitstellung von Flächen für Mobilitäts-Sub-Hubs mit Car-Sharing, Fahrradverleihsystemen, Nahbereichslogistik; Anschub- und Kofinanzierung der Übernahmen von Daseinsvorsorgeaufgaben durch vorhandene private

Dienste). Organisatorisch sollte hierfür ein (kommunales) Neulandmobilitätsforum etabliert werden, in das alle relevanten Akteure eingebunden werden und das alle Verkehrsarten integriert, wie auch die Wechselwirkungen zur Siedlungsstruktur und allen weiteren relevanten Bereichen (z. B. Schulplanung) betrachtet.

Erreichbarkeit als Standortfaktor

Durch den skizzierten Ansatz werden in den Neuländern die Voraussetzungen für eine positive ökonomische Entwicklung (bessere Erreichbarkeit als Standortfaktor für den Bestand und Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen), für bessere soziale Teilhabe (kein Ausschluss aufgrund fehlender Mobilitätsmöglichkeiten) sowie für ökologische Verbesserungen (Verringerung der negativen Verkehrswirkungen) geschaffen. Durch die Stärkung der Nahraummobilität sowie die erhebliche Verbesserung der Kfz-unabhängigen Erreichbarkeiten wird die Resilienz des Neulands gegenüber der absehbaren Verknappung fossiler Energieträger, der notwendigen Eingriffe zum Klimaschutz wie auch möglicher Verschärfungen der ökonomischen und sozialen Situation größerer Teile der Bevölkerung deutlich erhöht.

06_NEULANDENTWICKLUNG Laborräume als Impulsgeber für die Stadt- und Regionalplanung

06_1 EINBINDUNG IN DIE REGIONAL- PLANUNG

Neue Raumkategorie

Die Einbindung der Neuländer in das formelle Instrumentarium der Regionalplanung soll direkt durch den Regionalplan in Form einer zu definierenden Raumkategorie gemäß §8 V/VII Raumordnungsgesetz (ROG) erfolgen. Grundsätzlich denkbar ist die Ausweisung als Vorbehaltsgebiet nach §8 VII Nr.2 ROG, die während der Laufzeit des Regionalplans Spielraum für eine weitere Spezifizierung und Abwägung lässt. Hierbei ist zu prüfen, ob die Wiedereinführung der im Zuge der Novellierung des Landesplanungsgesetzes (LPIG NRW) im Jahr 2010 gestrichenen Experimentierklausel (§35 LPIG 2005) ein probates Mittel zur konkreten formellen Einbindung der Neuländer und

zugeordneter Verfahren (Definition, Akkreditierung etc.) in den Regionalplan darstellt. Ebenso ist zu prüfen, inwiefern die in Teil 8 des LPIG NRW formulierten „Instrumente zur Planverwirklichung und Plansicherung“ mit den Anforderungen des Neulandansatzes korrespondieren.

Operative Regionalplanung

Grundsätzlich liegt NEULAND RUHR ein Begriffsverständnis von Regionalplanung zugrunde, welches diese nicht nur als Ordnungsaufgabe versteht, sondern auch als operative Entwicklungsaufgaben im Sinne von Regionalentwicklung.

Prioritäre Handlungsfelder

Davon unbenommen sind im Rahmen des Regionalplans prioritäre Handlungsfelder unter Berücksichtigung der verfügbaren Ressourcen, sowohl finanziell als auch personell, zu definieren. Als absolut prioritäre strategische Bereiche der Regionalentwicklung sehen die Verfasser, neben NEULAND RUHR, die Bereiche ÖPNV, die regionale Freiraumentwicklung sowie Aspekte zentralörtlicher Funktionen (Einzelhandelssteuerung). Diese prioritären Handlungsfelder sollen im Regionalplan nicht nur benannt, sondern auch mit klar formulierten Umsetzungsaufträgen verbunden werden. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob sich eine Reduzierung der Aufgaben der Regionalplanung auf prioritäre Handlungsfelder in einer größeren Durchschlagskraft der Regionalplanung äußern könnte.

07_NEULAND ALS STRATEGIEMODELL

Weiterentwicklung der Regionalplanung

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Kritik am formellen Regionalplanungs-Instrumentarium – welches als zu statisch, unflexibel und zu wenig entwicklungsorientiert betrachtet wird – und angesichts des Rufs nach einem „fundamental neuen Ansatz regionaler Steuerung“ (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2007) stellt NEULAND RUHR einen Versuch dar, das derzeit postulierte Modell einer „Strategischen Stadt- und Regionalplanung“ (Manfred Kühn 2008) – in umgekehrter Weise – auf die Planung in der Stadtlandschaft Ruhr zu übertragen und somit auch einen Beitrag zur zukünftigen Leitbildentwicklung in der Region Ruhr zu leisten.

Regionalplanerische Impulsprojekte

Statt einer klassischen Vorgehensweise von zuerst Leitbild- und Zielentwicklung, Konzept- und Planerstellung sowie einer daran anschließenden Skizzierung der Umsetzung in Form von Schlüssel- oder Leuchtturmprojekten verfolgt NEULAND RUHR den Ansatz, neue gesamtregionale Entwicklungsperspektiven nicht zuerst am Plantisch zu entwerfen, sondern durch konkrete Impulsstrategien und Schlüsselprojekte – ausstrahlungskräftige Laborräume, in denen beispielhafte und zukunftsfähige Lösungen erarbeitet werden – hervorzurufen. Insbesondere in diesem polyrationalen und fluiden System namens Ruhrgebiet können neue gesamtregionale Entwicklungsperspektiven unserer Ansicht nach nur endogen – und zwar aus dem konkret Lokalen und nicht dem Diffusen – entwickelt werden.

Notwendige Übersicht

Als essenziell sowohl auf strategischer Ebene als auch unter konkret pragmatischen Gesichtspunkten wird ein leistungsfähiges und vor allem auch kontinuierliches Regionalmonitoring angesehen, welches sowohl eine transparente Auswahl der Neuländer (multipel benachteiligte Räume) als auch eine transparente Evaluierung der Impulswirkung der Laborräume ermöglicht.

08_AUSBLICK

Konzeptionelle Antithese

Der Neuland-Ansatz ist die Antithese zum eher neoliberalen Ansatz einer Fokussierung auf heute schon starke Zentren. Er rückt die marginalisierten Räume in die erste Reihe, weil sie eine zentrale Rolle für die Zukunft der gesamten Region einnehmen. Durch eine an Innovationen orientierte Re-Regulierung befreit der Neuland-Ansatz diese Räume aus dem Korsett fordistischer Regelungen, sodass sie zu Vorreitern einer postkapitalistischen Stadtentwicklung werden können. Dennoch ist der Neuland-Ansatz nur eine Facette der Regionalplanung im Ruhrgebiet, die weiterhin auch die großen Systeme und die prosperierenden Zentren im Blick haben muss. Allerdings werden die marginalisierten Räume nicht mehr als Peripherien betrachtet, sondern als eigene Kategorien von Zentren im Sinne einer Konzentration von raumplanerischer und gesellschaftspolitischer

Innovation. Wäre das Ruhrgebiet ein Kontinent, dann wäre die Neulandzone das Rift Valley, in dem das neue Land entsteht.

Nächste Schritte

Vier erste Schritte sind auf dem Weg zur Umsetzung des Neuland-Ansatzes zu machen:

- » Die Abgrenzungsparameter der Neulandzone müssen verifiziert und ausdetailliert werden.
- » Der Akkreditierungsmechanismus der Laborräume muss politisch, organisatorisch und juristisch stabilisiert werden.
- » Das vorgeschlagene Set der Re-Regulierungen muss fixiert und fachlich, politisch sowie rechtlich abgestützt werden.
- » Die Einbindung in das Instrumentarium der Raumplanung muss fachlich und politisch gesichert werden.

Komplizensuche

Alle vier Schritte könnten im Rahmen einer vertiefenden, interdisziplinären Studie gegangen werden, mit der auch die zahlreichen regionalplanerisch relevanten, aber nicht explizit planerischen Aktivitäten in der Region (z. B. Urbane Künste Ruhr) daraufhin untersucht werden, wie sie zu „Komplizen“ der angestrebten Entwicklungsstrategie werden könnten. Ergebnis: ein Neuland-Manifest und Neuland-Whitepaper, das den Weg von der Vision zum Instrument eröffnet.

yellow z urbanism architecture
und Partner

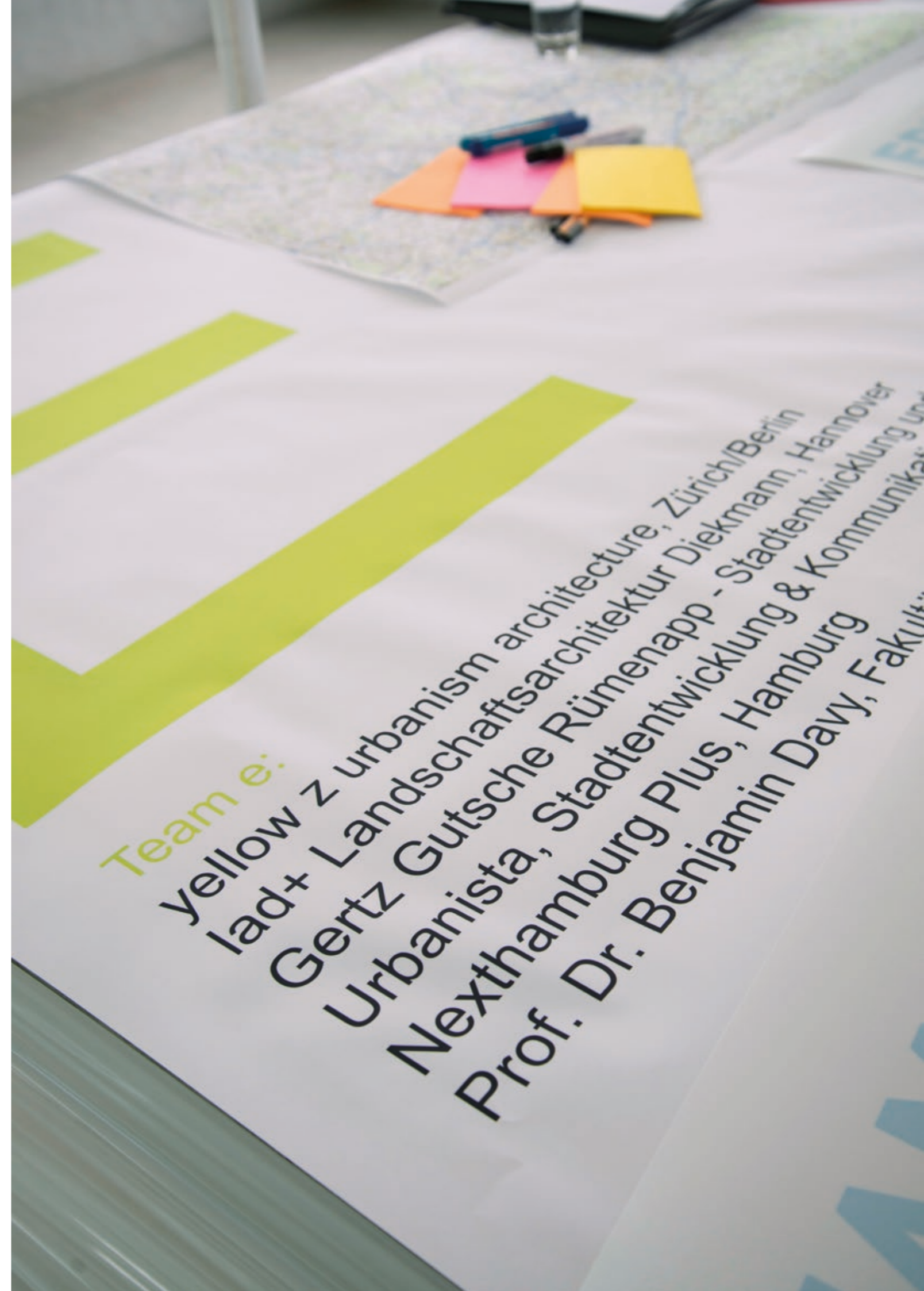
Das Empfehlungsgremium würdigte die Arbeit von Team E mit folgenden Hinweisen:

Der Neulandansatz besteht aufgrund seiner klaren und konsequenten Bottom-Up-Position auf Basis einer Polaritätenanalyse der Gesamtregion. Er stellt als einziger die zunehmenden strukturellen Verwerfungen des Ruhrgebietes in den strategischen Mittelpunkt der Regionalplanung und setzt dabei auf die Selbstorganisation der potenziellen Akteure. Dabei wird in Kauf genommen, dass die stabilen bzw. prosperierenden Teilräume ohne Förderung bleiben und sich stattdessen in einem Umlageverfahren an der Unterstützung der strukturschwachen Teilräume beteiligen.

Die Polarität wird so zum Motor der gesamten Regionalentwicklung, und die Problemräume von Negativfaktoren werden zu Impulsgebern für die Gesamtregion gemacht.

Der Ansatz hat ein hohes Innovationspotenzial für planerische Methodik und Organisation, indem er Deregulierung und Re-Regulierung mit einem neuen Förderungskonzept verbindet. Die Entwicklung der Neuländer verbindet Partizipation mit Selbstertüchtigung, die sich nicht nur auf das Neuland bezieht, sondern als Wissens- und Motivationsfundus für die ganze Region genutzt wird. Das Neuland als Labor wird über das Monitoring zur permanenten und interaktiven Regionalplanung, was erhebliche Veränderungen für die bisherige Verfahrensweise bedeutet. Der Prozess wird wichtiger als der Plan.

Obwohl viele Fragen offen bleiben und die Umsetzung in einigen Bereichen große Probleme hervorrufen kann, sollte dieser Ansatz in der weiteren Diskussion als besondere strategische Herangehensweise berücksichtigt werden.







Beratung des Empfehlungsgremiums zum Abschluss des Ideenwettbewerbes Zukunft Metropole Ruhr im Rahmen des 3. Zukunftsforums, Mittwoch, 16. Oktober 2013, 16.00 Uhr – 20.00 Uhr, in der Gebläsehalle im Landschaftspark Duisburg-Nord

Die Empfehlungen

Für die Erstellung des Regionalplans empfiehlt das Gremium vor allem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen, die sich im Prozess des Ideenwettbewerbs und den abschließenden Ergebnissen der Teams ergeben haben:

1. Der beispielhafte Ansatz des Ideenwettbewerbs Zukunft Metropole Ruhr hat einen großen Fundus kreativer, offener und sorgfältig durchdachter Ideen für die Gestaltung einer nachhaltigen Regionalentwicklung hervorgebracht, was ausdrücklich gewürdigt wird. Gleichzeitig erwächst daraus auch der Anspruch an die konsequente Fortsetzung des diskursiven Planungsprozesses für den neuen Regionalplan im Kontext einer breit angelegten Regionalentwicklung für die Metropole Ruhr. Hier kann die Region auch international zu einem Vorbild für eine strategische Regionalentwicklung werden!
2. Trotz einzelner Unterschiede und differenzierter Zugänge lassen sich wesentliche Kernaspekte herausstellen, die alle Teams gleichermaßen thematisiert haben:
 - » Der Paradigmenwechsel von einem klassischen Planungs- und Politikverständnis zu regionalen Governance- und Organisationsstrukturen, die geprägt werden durch Kommunikation, Kooperation und Koordination und die getragen werden durch eine geteilte Verantwortung und Verantwortlichkeiten.
 - » Die zentrale Bedeutung des Verkehrs- und Mobilitätsthemas für den urbanen, metropolitanen Raum.
 - » Der Stellenwert der regionalen Landschaft im Sinne eines produktiven Parks.
 - » Die Durchdringung der Bezugs- und Handlungsebenen in einem kooperativen Gegenstromprinzip, angefangen von der programmatischen und rahmensetzenden Ebene der Region (Makro) über die strategisch/konzeptionelle Ebene der Städte bzw. der Gemeinden (Meso) bis auf die handlungsbezogene Quartiersebene (Mikro).
 - » Die Notwendigkeit des Setzens von starken raumbezogenen und entwicklungsrelevanten „Leitplanken“ (z. B. über die Freiraum- und Verkehrsinfrastruktur), mittels derer eine verantwortungsvolle Regionalentwicklung klare Rahmenbedingungen definiert und gleichermaßen vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet.
3. Die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs lassen sich in ihrer Vielfalt und Breite und mit Blick auf die unterschiedlichen Adressaten nicht allein in einem klassischen Regionalplanungsprozess und in einem Regionalplan umsetzen. Im strukturierten Dialog mit den Städten, Gemeinden, Kreisen und den anderen raumrelevanten Akteuren sind die Umsetzungschancen für die Regionalentwicklung im Kontext vorhandener und neu zu entwickelnder Instrumente und Prozesse weiter auszuloten.



4. Mit Blick auf das Setzen raum- und entwicklungsrelevanter „Leitplanken“ sticht vor allem der Ansatz des Teams B heraus, der über die Strategie der „Korridor-orientierten Entwicklung“ eine Konzentration der Raumentwicklung an den Knotenpunkten intermodaler Mobilität empfiehlt. Für die internationale Wettbewerbsfähigkeit und für die Lebensqualität in der Metropole Ruhr wird diese Form der „zeitlichen Verdichtung“ zu einem zentralen Schlüssel für die Entwicklung einer vielfältigen Urbanität in einer polyzentrischen Region.
5. Die in mehreren Arbeiten entwickelte Idee und Strategie so genannter „Experimentierräume“ oder „Neuländer“ werden als äußerst wertvolle Beiträge zu offenen modellhaften Prozessen gesehen, über die neues Wissen für den Umgang mit komplexen Herausforderungen gewonnen werden kann. Um diese zu ermöglichen, bedarf es der politisch-administrativen Positionierung und Rücken- deckung sowie geeigneter Instrumente. Es wird daher empfohlen, diese Ideen unbedingt weiter zu konkretisieren und deren Umsetzungs- chancen im Rahmen der Regionalentwicklung auszuloten.
6. Es wird empfohlen, die Idee eines „dynamischen Regionalplanes“ (Team C, D und E) weiter zu denken und bezogen auf die Realisier- barkeit im Rahmen des neuen Regionalplans für eine Region im Wandel zu konkretisieren. Als Basis sollte das beim RVR angesiedelte Flächenmonitoring weiterentwickelt und stärker mit dem Instru- ment des Regionalplans verknüpft werden.
7. Die in mehreren Arbeiten eingebrachte Strategie einer Verknüpfung von produktiver Freiraumnutzung mit regionaler Nahrungsmittel- produktion und dezentraler Versorgung ist auch unter dem Aspekt der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung weiter- zuverfolgen. Dies kann zu einem wichtigen Baustein einer lokalen Ökonomie in der Metropole Ruhr werden.
8. Einen wesentlichen Beitrag stellt die Neudefinition zentralörtlicher Funktionen dar, die zu einer zeitgemäßen Neuformulierung des Sys- tems der zentralen Orte im Regionalplan führen kann, so wie dies von Team D skizziert wurde.

Das Empfehlungsgremium sieht in der Fortsetzung des Dialogs um die Neuausrichtung der Regionalentwicklung im Ruhrgebiet eine höchst anspruchsvolle Aufgabe. Es bedarf einer Übersetzungsarbeit der viel- fältigen Ideen und vieler Schultern, um diese Herausforderungen aktiv gestalten zu können. Unverzichtbar wird dazu die Etablierung aktivie- render Strategien einer multi-ethnischen und geschlechterdifferenzie- renden Beteiligung. Es geht um das Setzen von Prioritäten ebenso wie um das Ausloten neuer Formen einer gemeinsamen Verantwortung und Kooperation in und für die Metropole Ruhr.

Hinweise des Beirates zu den Ergebnissen

Der Beirat beurteilt die Ergebnisse des Ideenwettbewerbes durchweg positiv. Er sieht seine Erwartungen an den Wettbewerb, insbesondere durch die Beteiligung auswärtiger Teams neue Ideen zur Zukunft des Ruhrgebietes zu generieren, als erfüllt an. Aus der Fülle der Anregungen werden sich für die weitere Bearbeitung des Regionalplanes und für die Fortsetzung des öffentlichen Dialogprozesses neue inhaltliche, methodi- sche und verfahrensmäßige Ansätze ergeben.

Besonders hervorheben möchte der Beirat, dass nahezu alle Beiträge die bereits vorher vielfach geforderte Weiterentwicklung der traditionellen Regionalplanung hin zu einer strategisch ausgerichteten, moderierten Regionalentwicklung, also vom Plan zum regionalen Management, für das Gelingen dieses Regionalprojektes für unabdingbar halten. Der Beirat empfiehlt dem Regionalverband, die Ergebnisse dieses Ideenwettbewer- bes möglichst breit zu kommunizieren und weiterhin offen mit allen potenziellen Akteuren und den Bürgerinnen und Bürgern zu diskutieren. Der Region ist zu wünschen, dass sich als Ergebnis der Diskussion über die vielfältigen Anregungen und die zum Teil recht konkreten Hinweise der beteiligten Planungsteams eine regionale Diskussionskultur entwi- ckelt, die dann auf Dauer aufrechterhalten werden kann. Ein derartiges Engagement geht weit über die in formellen Regionalplanverfahren übli- chen Beteiligungsformen hinaus. Es wird neuer Methoden und Verfahren bedürfen und erheblich mehr Kommunikation, und das bedeutet auch mehr personellen Aufwand.

Aus den Ergebnissen des Ideenwettbewerbes ergeben sich viele für den aufzustellenden Regionalplan relevante Ansätze, die nicht alle gleichzei- tig aufgegriffen und umgesetzt werden können, sondern einen langen Atem und den tragfähigen Konsens vieler sehr unterschiedlicher Akteure erfordern. Der Gesetzgeber sollte dafür gewonnen werden, über die Anforderungen an einen formal rechtsverbindlichen Regionalplan hinaus Freiräume für Experimente zu ermöglichen: Eine solche öffentliche Wert- schätzung würde als positives Feedback wahrgenommen werden, das Engagement der Öffentlichkeit würde belohnt werden und hätte so eine reale Chance, über einen längeren Zeitraum aufrechterhalten werden zu können. Nach der bisher vorgelegten Zeitplanung beabsichtigt der Verband, den Aufstellungsbeschluss für den formellen Regionalplan der Verbandsversammlung Anfang 2017 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Aus Sicht des Beirates sollte an dieser Zeitplanung festgehalten werden, auch wenn dies bedeutet, dass vieles aus dem genannten Katalog von Anregungen erst später weiterverfolgt werden kann. Bei der Fokussierung auf den formellen Regionalplan und mit Blick auf die zentralen Ergebnisse aus dem Ideenwettbewerb würde der Beirat gern beratend tätig bleiben.





Im weiteren Planungsprozess müssen nun die fünf Wettbewerbsbeiträge detailliert analysiert werden. Dabei sind aus Sicht der Wirtschaft die Themenfelder Gewerbe-/Industrieflächen, Energiesicherheit, Verkehrsinfrastruktur, Logistik und Einzelhandel von zentraler Bedeutung für die künftige Entwicklung der Planungsregion. Die Wettbewerbsbeiträge sollten darüber hinaus Impulse und mögliche Lösungsvorschläge für die weiteren zentralen Herausforderungen der Metropolregion Ruhr geben. Aus Sicht der Industrie- und Handelskammern und Handwerkskammern im Ruhrgebiet sind dies insbesondere die Themen Bildung, Fachkräftemangel, Arbeitsmarkt, Migration sowie Innovationsfähigkeit. Industrie- und Handelskammern sowie Handwerkskammern im Ruhrgebiet



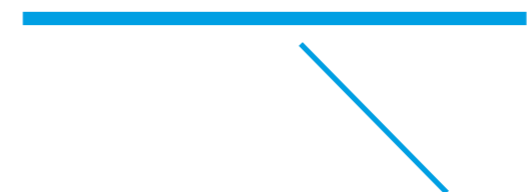
Der Blick von Außen hat dem Frauennetzwerk Ruhrgebiet bestätigt: Dieser polyzentrische Raum ist einzigartig. Es gilt das eigene Zukunftspotenzial „gemeinsam“ zu gestalten. Die fünf internationalen Büros haben Denkanstöße zu einer metropolengerechten Infrastruktur neu belebt, die Zeiten und Wege verkürzen, sowie ihren Fokus auf verfügbare Raumpotenziale richtet, die für den strukturellen und demografischen Wandel neu zu definieren sind. Dabei standen die Menschen der Region als Zukunftsgestaltende und Impulsgebende im Mittelpunkt, z.B. als agierende Neuländer/innen in den Quartieren. Über Wettbewerbe sollen Projektideen abgerufen und über regionale Agenten und Agentinnen vernetzt werden. Wir begrüßen die von den Büros eingenommene Nutzer- und Nutzerinnenperspektive und die guten Ideen zur aktiven Beteiligung an der Zukunftsgestaltung. Dies ist ganz im Sinne der Ziele von Partizipation, einer Genderstrategie und der Umsetzung von Chancengleichheit. Das wünschen wir uns auch weiterhin für die Entwicklung der Region. Frauennetzwerk Ruhrgebiet



My wish is that the Ruhr doesn't see itself as an underdog that is a victim of global change, but that it sees itself as a large, resilient, powerful region that can fight back and win a place on the global stage and can generate jobs and, following jobs, good lives for its people. Rients Dijkstra (Team B/Maxwan architects and urbanists)



Ich wünsche der Region für die Zukunft, dass die Leute anfangen, miteinander zu reden, und dass die Entscheider, aber auch die Bürger bereit sind, den manchmal schwierigen Realitäten ins Auge zu sehen, um darauf reagieren zu können und nicht nur von einer anderen Zukunft zu träumen. Thomas Stellmach (Team A/Büro Uberbau)



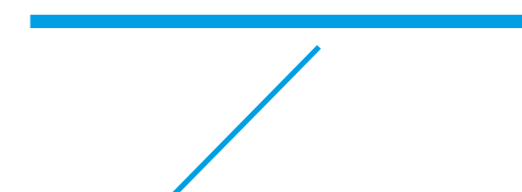
Ich wünsche Verwaltung und Politik in dieser Region die Kraft, die vielen guten Ideen, die der Ideenwettbewerb hervorgebracht hat, auszuwerten und das Beste davon auch Wirklichkeit werden zu lassen. Das ist nicht ganz einfach, weil sich die Planungsteams in einem Freiraum bewegten, der sehr Vieles möglich erscheinen lässt, was dann im Alltag der regionalen Politik nicht so einfach ist. Aber die Kraft, „dran zu bleiben“ und sich damit auseinanderzusetzen, das wünsche ich allen Akteuren hier in der Region. Stephan Reiß-Schmidt (Vorsitzender Empfehlungsgremium)



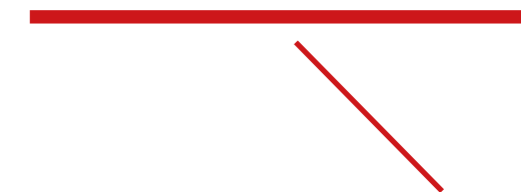
Ich wünsche dieser Region für die Zukunft, dass sie so experimentell und mutig bleibt, wie sie das bisher war. Dieser Ideenwettbewerb ist nur ein weiterer Schritt auf einem schon seit Jahrzehnten bestehenden Weg, eine Regionalentwicklung innovativ neu zu implementieren und auszuprobieren. Ich wünsche der Region, dass sie den Atem dazu behält. Prof. Michael Koch (Team E/ yellow z urbanism architecture)



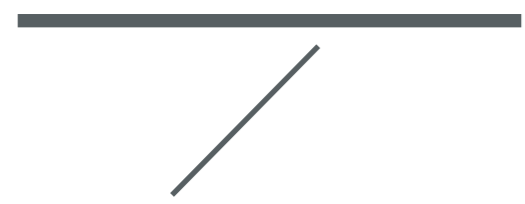
Mein Fazit ist, dass es eine ungemein große Palette an Visionen und an Konzepten gibt. Ich würde mir wünschen, dass man einen Weg findet, wie der neue Regionalplan Ruhr als dynamisches Regiebuch aussehen könnte. Also weg von dem klassischen Plan, hin zu einem neuen Instrument, das Veränderungsprozesse stärker berücksichtigen kann und das Thema der Partizipation einbindet in eine regionale Strategie. Unter dem Stichwort „Next Ruhr“ plädieren wir für eine neue Generation des regionalen Managements und Plans. Es braucht Nachbarschaft und Nähe: Das wünschen wir dieser Region, und zwar nicht erst langfristig, sondern auch kurz- und mittelfristig. Prof. Christa Reicher (Team C/reicher haase assoziierte)



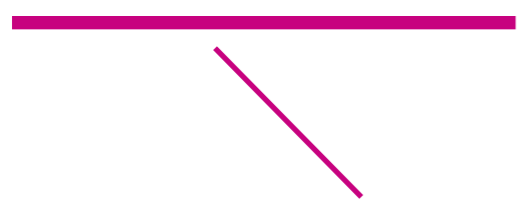
Ich wünsche dieser Region für die Zukunft eine mindestens genauso spannende Entwicklung wie in den 150 Jahren zuvor. Die Zeit von Montan und Kohle ist vorbei, aber die Region hat ganz sicher Potenziale, aus dem Vorhandenen, aus ihren eigenen Kräften etwas zu machen. Joachim Neuser (Wirtschaftsministerium NRW)



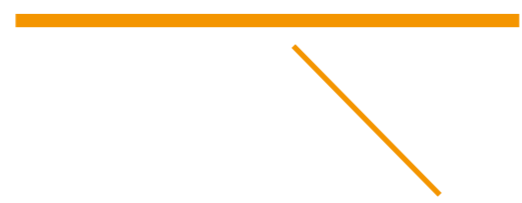
Ich wünsche der Region, dass sie aus all den Ideen, die im Ideenwettbewerb generiert wurden, tatsächlich etwas für sich herausziehen kann, womit sie weiter arbeiten kann. Ich wünsche mir, dass man nicht zurückgeht zum Status quo, sondern dass man einen Mehrwert aus diesem gesamten Verfahren ziehen kann, und dann wären wir extrem stolz, wenn wir dazu einen Beitrag geleistet hätten. Christoph Elsässer (Team C/West 8)



„Der Ideenwettbewerb hat in besonderer Weise gezeigt, dass die Metropole Ruhr einen neuen starken Impuls für die Zukunft braucht. Die Vorschläge aus den einzelnen Beiträgen haben dabei eine wesentliche Aussage. Basierend auf einer gut ausgebauten Infrastruktur ist die Idee der Entwicklung eines „dynamischen Regionalplanes“ weiter zu verfolgen. Nur mit neuen Ideen und „Experimentierräumen“ kann der weitere Strukturwandel gelingen. Der Transfer der Ideen in die „Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr“ kann nur der nächste Schritt sein, dem viele weitere folgen müssen. Der Blick in die Zukunft hat durch den Ideenwettbewerb viele neue Entwicklungschancen aufgezeigt, die ansonsten wohl kaum in diesem Ausmaß gelungen wären.“ Bernd Tischler (Oberbürgermeister Stadt Bottrop, Vorsitzender Planungsausschuss RVR)



Besonders beeindruckt hat mich, dass das Thema Landwirtschaft auf unterschiedliche Art und Weise von allen Teams aufgenommen wurde. Das ist interessant, weil Landwirtschaft in der Vergangenheit in den Städten und bei der Planung eine geringe Rolle spielte: Sie hatte lediglich Platzhalter für andere Nutzungen zu sein. Jetzt wird das Thema Urbane Landwirtschaft aktiv angegangen. An diesem Thema sollten wir dran bleiben. Wir werden versuchen, dazu mit weiteren Informationen einen Beitrag zu leisten. Wilhelm Lenzen (Landwirtschaftskammer)

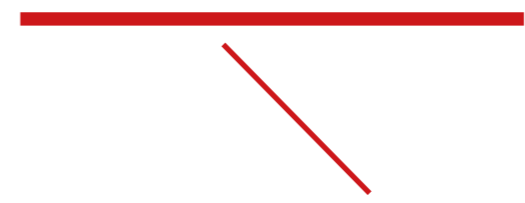


Ich wünsche der Region, dass die Ebene des „großen Wir“ es schafft sich zu fokussieren und zu definieren: Was wollen wir gemeinsam angehen? Welche Themen wollen wir gemeinsam entscheiden? Wofür wollen wir auch eigene individuelle Befugnisse abgeben und Entscheidungsbefugnisse auf die große Ebene verlagern? Und wie kann Teilhabe auf der Ebene des „kleinen Wir“, also auf der lokalen Ebene, stattfinden und diese befähigt werden, im ganzen Prozess aktiv zu werden? Martin Berchtold (Team D/Urban Catalyststudio)



Ich wünsche der Region sehr viel Selbstvertrauen, Stolz und die Bereitschaft, die vielen Potenziale und Möglichkeiten, die es hier gibt, zu entwickeln, wertzuschätzen und daraus eine spannende Entwicklung jenseits des kapitalistischen Industriemodells zu machen.

Prof. Dr. Benjamin Davy (Team E)



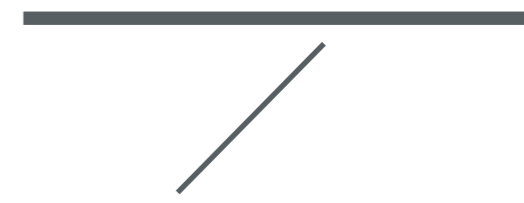
Aus meiner Sicht sind drei wesentliche Zukunftsthemen für die Entwicklung der Metropole Ruhr von herausgehobener Bedeutung:

1. Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
2. Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr
3. Siedlungsstruktur und Quartiersentwicklung

Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, sowohl im Hinblick auf den Straßenverkehr als auch bezogen auf den Öffentlichen Personennahverkehr, ist zwingend notwendig für die Gewährleistung einer angemessenen Mobilität in der Metropole Ruhr. Die Metropole Ruhr muss als Wirtschaftsstandort weiter an Bedeutung gewinnen. Insbesondere müssen die vielfältigen Standortvorteile nach außen hin wahrnehmbar sein und verdeutlicht werden. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist mit Blick auf die Entwicklung der Siedlungsstruktur ein besonderes Augenmerk auf die Quartiersentwicklung zu legen. Die Menschen an Rhein, Ruhr, Lippe und Emscher sind einerseits Bürgerinnen und Bürger der Metropole Ruhr, sie wohnen und leben aber andererseits in kleinen Siedlungseinheiten, die es zu stärken gilt. Die drei zuvor skizzierten Themenfelder dürfen keineswegs isoliert betrachtet werden.

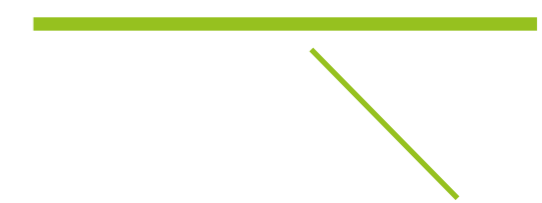


Dieser Wettbewerb war anregend und erfrischend konkret. Er hat das Revier wieder einmal aktiviert. Zur Region der Zukunft gehört eine unverwechselbare Farbe. Wir kommen von schwarz und werden grün. Diese Kombination bitte auf Bussen und Bahnen, Briefkästen usw. verwenden. Ulrich Reitz (WAZ)



Vielmehr wird es darauf ankommen, die unterschiedlichen Aspekte im Gesamtzusammenhang zu betrachten und zu vernetzten Lösungsansätzen zu kommen, um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können.

Ich bin überzeugt, dass mit übergreifenden Ansätzen innerhalb der Metropole Ruhr ein wesentlicher Beitrag dazu geleistet werden kann, die notwendigen Entwicklungen für die Region als Ganzes wie auch für die Städte, Kreise und Gemeinden anzustoßen und zu gestalten. Vor diesem Hintergrund hat der „Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr“ eine Vielzahl interessanter Ergebnisse hervorgebracht, die es auf jeden Fall wert sind, weiterverfolgt zu werden. Die Einbeziehung von Fachleuten und Institutionen, die ihren Blick von außen auf die Metropole Ruhr richten, sollte nach meiner Auffassung auch für den weiteren Entwicklungsprozess Berücksichtigung finden. Horst Schiereck (Oberbürgermeister der Stadt Herne und Vorsitzender der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Ruhr und Mitglied des Empfehlungsgremiums)



„Im Regionalen Diskurs geht nichts verloren!“

Der Regionalverband Ruhr kann mit der ihm wieder übertragenen Kompetenz der staatlichen Regionalplanung an die Leitideen von Robert Schmidt, des Gründungsdirektors seines Rechtsvorgängers Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk in den 1920er-Jahren, anknüpfen. Zeitgemäß setzt der Regionale Diskurs zum Regionalplan Ruhr als strategischer Planungsprozess auf Transparenz und Dialog, weil eine „Top-Down-Planung“ in dieser komplexen und polyzentrischen Region zum Scheitern verurteilt wäre und stattdessen größter Wert auf ein kooperierendes und sich gegenseitig befruchtendes Miteinander aller Akteure gelegt wird. Hierbei wird der neue Regionalplan Ruhr den gesetzlich-formalen Rahmen bilden, auf den sich sämtliche Kommunen und politischen Entscheidungsträger stützen können. Der RVR in seiner Funktion als Regionalplanungsbehörde sowie die Verbandsversammlung in ihrer Funktion als Regionalrat stellen in diesem Sinne die regionale Klammer dar.

Der Ideenwettbewerb zur „Zukunft der Metropole Ruhr“ ist integraler Bestandteil in diesem strategischen Planungsprozess. Im Kern waren hiermit zwei Ziele verbunden. Erstens sollte mit der Einladung an nationale und internationale Planungsteams deren fachlich-kritischer und unvoreingenommener Blick von außen auf die zentralen Herausforderungen genutzt werden, um Lösungsvorschläge für die Zukunftsgestaltung der Metropole Ruhr entwickeln zu lassen. Zweitens sollte der Ideenwettbewerb es Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, sich mit eigenen Zukunftsideen an diesem Planungsprozess zu beteiligen. Diese durchaus anspruchsvollen Erwartungen an den Ideenwettbewerb sind aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr in vollem Umfang erfüllt worden. Die vielschichtigen und differenzierten Ergebnisse des Ideenwettbewerbes versetzen den Regionalverband Ruhr in die Lage, diese weiter zu konkretisieren und zu Handlungsansätzen zu verdichten.

Mit dem Anspruch „Es geht nichts verloren!“ wird hierzu der Regionalverband Ruhr als kommunaler Zweckverband die ihm zugewiesene Aufgabe der Regionalplanung durch informelle Planungsinstrumente zielgerichtet und den regionalen Entwicklungserfordernissen entsprechend ergänzen. Der gesetzlich-formale Regionalplan stößt bei regional bedeutsamen Entwicklungsthemen jedoch zum Teil an die Grenzen seiner Möglichkeiten. So muss eine zukunftsweisende Mobilitätsplanung z. B. über die Darstellung von Infrastrukturtrassen, wie sie sich aus den bundes- und landesgesetzlichen Bedarfsplanungen ergeben, hinausgehen. Mit dem Auftrag zur Erarbeitung eines „Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr“ wird der planerisch-formale Rahmen des Regionalplans durch eine informelle Planung vertieft. Alle Planungsteams des Ideenwettbewerbs haben die

Notwendigkeit für eine „zeitliche Verdichtung“ der Metropole Ruhr betont und für diesen Prozess weiterführende Hinweise gegeben. Dieses Zusammenführen von Festlegungen formaler Regionalplanung mit den Zielen und Inhalten informeller Regionalentwicklung in einem Regionalen Diskurs ist im Bundesland Nordrhein-Westfalen einmalig und für die Zukunft der Metropole Ruhr von entscheidender Bedeutung. Eine hohe Qualität in allen Prozessstufen und in den Produkten sowie Transparenz und Dialog mit allen Beteiligten ist hierbei das Leitmotiv. In diesem Zusammenhang sprechen wir auch den Mitgliedern des prozessbegleitenden Arbeitskreises unseren Dank aus.

Der Regionale Diskurs setzt sich mit etablierten Themen wie der Siedlungs-, Freiraum- und Gewerbeflächenentwicklung auseinander, greift jedoch auch neuere Themen wie die Klimaanpassung auf und fokussiert integrierende Verfahrensansätze wie die Interkommunalität. Er ist von Beginn an auf das Ziel des Gender Mainstreaming ausgerichtet. Der neue Regionalplan Ruhr wird Aussagen zu vielen dieser nur regional zu lösenden Aufgaben beinhalten und vertiefen. Wo das nicht gelingt, gilt es andere, informelle Formate einer regional abgestimmten Planung zu finden. Auch für diesen Prozess nutzt der RVR seine Kompetenzen, Themen in den Diskurs einzubringen und gemeinsam mit den verschiedenen Akteuren in der Region auf der Basis fundierter Analysen Netzwerke zu knüpfen, Prozesse zu gestalten, Konzepte zu entwickeln und Projekte umzusetzen.

Einige aktuelle Beispiele aus verschiedenen Bereichen:

- » Regionalanalyse: das Flächeninformationssystem Ruhr *ruhrFis* oder das gewerbliche Flächenmanagement der RVR-Tochtergesellschaft Wirtschaftsförderung metropole-ruhr GmbH (*wmr*),
- » Siedlungsentwicklung: auf den Weg gebrachte Prozesse zur interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung im Ennepe-Ruhr-Kreis oder im Kreis Wesel,
- » Klimawandel und Klimaanpassung: die Klimaanalysen *energyFIS*, das regionale Klimaschutzteilkonzept sowie die Ermittlung von klima-ökologisch bedeutsamen Bereichen,
- » Nachhaltigkeit: der bereits laufende Prozess zur Definition von gesamtregionalen Umweltqualitätszielen,
- » Verkehr und Mobilität: die Vorbereitungen zu einem Regi-

- onalen Mobilitätsentwicklungskonzept oder die Arbeiten zum Radschnellweg Ruhr,
- » Freizeit und Erholung: die ersten inhaltlichen Vertiefungen für ein zeitgemäßes Freizeit- und Tourismuskonzept sowie die Projektideen zum Waldband im Rahmen der Regionale 2016 im Übergangsbereich des Ruhrgebietes zum Münsterland,
- » Freiraum: das Freiflächenentwicklungskonzept Metropole Ruhr und die Weiterentwicklung des Emscher Landschaftspark 2020+,
- » Großflächiger Einzelhandel: eine eindeutige Positionsbestimmung zur Stärkung der Innenstädte und zur intensiven Kooperation bei der Verhinderung von großflächigen Ansiedlungsvorhaben „auf der grünen Wiese“.

Die zukunftsweisenden Inputs und vielfältigen Handlungshinweise des „Ideenwettbewerbs Zukunft Metropole Ruhr“ werden in die weitere Strategieentwicklung für die Metropole Ruhr Eingang finden. Viele Fragen hierzu sind noch vertiefend zu bearbeiten und in Zukunftsstrategien umzusetzen; dabei sind Experimente zu wagen:

- » Wie und wo können Neuländer und Strategieräume entstehen?
- » Wie kann es gelingen, das große „WIR“ und das kleine „wir“ miteinander zu verknüpfen?
- » Können die Potenziale der Netzwerkdorfstadt genutzt werden?
- » Wie lassen sich die Charakteristika der Ruhrbanität in Wert setzen?
- » Schaffen wir es, ein für die Metropole Ruhr angemessenes Mobilitätsmodell zu entwickeln, wie es mit dem Konzept der RuhrEvolution vorgestellt wurde?

Für die vielfältigen Ideenansätze, die im Rahmen des Ideenwettbewerbes durch die Planungsteams, aber auch durch die „1.000 ruhrideen“ der Bürgerinnen und Bürger aufgezeigt worden sind, müssen wir die Kraft und Ausdauer aufbringen, dies in konkretes Handeln umzusetzen. All dies muss und wird in der Region debattiert werden.

Der Regionalverband Ruhr steht bei diesen weiteren Schritten vor verschiedensten Herausforderungen:

- » die Erwartungen, die im Laufe des kommunikativen Prozesses entstanden sind, nicht zu enttäuschen;

- » den Anspruch auf Dynamisierung des Regionalplans weiterzuentwickeln und Ideen und Lösungsansätze für eine strategische Regionalplanung zu entwickeln, die sich als lernendes Format begreift;
- » sicherzustellen, dass die vielfältigen Ideen aus dem Ideenwettbewerb im weiteren Prozess verankert und kontinuierlich qualifiziert werden;
- » zu gewährleisten, dass das bürgerschaftliche Engagement, die „ruhr-ideen“ und das „ruhrwissen“ auch in den weiteren Prozess integriert werden können;
- » anzuknüpfen an die innovative Kraft der Planungen und an das Selbstverständnis einer neuen Planungskultur in der Tradition des Siedlungsverbandes Ruhr und der IBA Emscher Park;
- » die Produkte des Prozesses und das Endprodukt im Hinblick auf die verschiedenen Zielgruppen zu denken;
- » gleichzeitig die engen zeitlichen und personellen Ressourcen zu berücksichtigen.

Gemeinsam mit allen relevanten Akteuren der Metropole Ruhr wurden im „Regionalforum Zukunft“ im Januar 2014 die Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr diskutiert und benannt. Auf der Basis eines von der Gesamtregion breit getragenen Konsenses erfolgt nun die konkrete Erarbeitung einer textlichen und zeichnerischen Entwurfsfassung für den Regionalplan Ruhr. Parallel hierzu sind die zur Umsetzung notwendigen informellen Handlungsansätze weiter zu qualifizieren. Durch diese Kombination soll sichergestellt werden, dass im Regionalen Diskurs nichts verloren geht. Die Inhalte und Ergebnisse aus dem Ideenwettbewerb, die nicht unmittelbar Eingang in den Regionalplan Ruhr finden, bleiben damit auf der Agenda der Regionalentwicklung für die Metropole Ruhr.

Im Rahmen des darauf folgenden „Regionalforums Wege“ werden die Grundzüge des Entwurfes des Regionalplans Ruhr vorgestellt und ebenfalls öffentlich diskutiert. Im Anschluss an die Entwurfserarbeitung wird sich das formale Planungsverfahren des Regionalplans Ruhr anschließen. Dieser Schritt wird mit dem Erarbeitungsbeschluss durch die Verbandsversammlung des RVR als Regionalrat eingeleitet.

Martin Tönnies
Bereichsleiter Planung
Regionalverband Ruhr

Maria T. Wagener
Referatsleiterin Regionalentwicklung
Regionalverband Ruhr





Herausgeber

Regionalverband Ruhr
 Die Regionaldirektorin
 Bereich Planung
 Martin Tönnies
 Kronprinzenstr. 35
 45128 Essen
www.ideenwettbewerb.metropol Ruhr.de

Projektbearbeitung

Regionalverband Ruhr
 Maria T. Wagener, Dr. Claas Beckord, Sibylle Kelp-Siek-
 mann, Tana Petzinger, Sven Sander, Jeanette Sebrantke

gefördert durch das

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



Bildnachweise

Alle Bilder RVR, jeweilige Teams oder Jan Federmann, außer:

Seite 2/3: Lueger/RVR, S. 6/7: Oberhäuser/RVR, S. 17: Muck/RVR, S. 26 links oben: Ziese/RVR, S. 26 links Mitte: Muck/RVR, S. 26 links unten: Blossy/RVR, S. 26 rechts oben: Muck/RVR, S. 26 rechts Mitte: Oberhäuser/RVR, S. 26 rechts unten: Muck/RVR, S. 28/29: Leitmann/RVR, S. 30: WAZ, S. 33, 34, 37: Leitmann/RVR, S. 40: Muck/RVR, S. 42/43: Muck/RVR, S. 44, 45: Muck/RVR, S. 60/61: Muck/RVR, S. 80/81: Muck/RVR, S. 98/99: Muck/RVR, S. 118/119: Muck/RVR, S. 140/141: Muck/RVR, S. 142/143: Muck/RVR, S. 145: Muck/RVR, S. 146/147: Muck/RVR, S. 155: Ziese/RVR, S. 156: Muck/RVR

Wettbewerbsbetreuung und -organisation

scheuven + wachten
 IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH
 FKK .design gmbh

Andreas Brüning, Jan Federmann, Jens Imorde,
 Sonja Kampczyk, Ulrich Pappenberger, Martin Ritscherle,
 Prof. Rudolf Scheuven, Alexander Selbach, Martin Weghofer

Gestaltung und Layout

www.fkk-design.de

Lektorat

Stadttext, Lutz Meltzer

Druck

ruksaldruck, Berlin

Essen, April 2014



Regionalverband Ruhr

metropoleruhr

