

Vorbemerkungen der Autoren

zur

Projektskizze Ruhrplan 21

Die Projektskizze „Ruhrplan 21“ ist ein zu 100% aus der Privatwirtschaft beauftragtes und finanziertes Gutachten, das im Frühjahr und Sommer 2009 durch die AS&P – Albert Speer und Partner GmbH erstellt wurde.

Hintergrund der Beauftragung an AS&P war die Idee, eine unabhängige Außensicht auf die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken Deutschlands größter Metropolregion zu gewinnen. So fungiert das Gutachten auch als Diskussionsanlass, um unter zeitweiliger Ausblendung der mannigfaltigen regionsinternen Einzelinteressen und Einzelplanungen über das Revier als Ganzes nachzudenken.

So ist eine Projektskizze entstanden, die mögliche Inhalte, Instrumente und Verfahrensweisen für eine zukunftsorientierte strategische Raumentwicklung im Ruhrgebiet aufzeigt. Diese Skizze ist kein fertiges und umfassendes Gutachten zur räumlich-funktionalen Entwicklung der Metropolregion oder gar ein „Masterplan“ für das Ruhrgebiet.

Mit unserer Projektskizze „Ruhrplan 21“ machen wir vielmehr einen Vorschlag für die Projektstruktur eines querschnittorientierten regionalen Planungsprozesses. Dieser soll der alle relevanten Akteure im Revier einbinden und im Erfolgsfalle den im Arbeitstitel benannten „Ruhrplan21“ zum Ergebnis haben.

Im Ruhrgebiet hat sich in den letzten Jahrzehnten eine eindrucksvolle planerische Tradition der „Strukturpolitik von unten“ mit einer Vielzahl von Initiativen, Programmen und Planungen herausgebildet. Wir sind überzeugt, dass ein übergeordnetes Instrument wie der von uns skizzierte „Ruhrplan 21“ als positive und zusammenführende Richtkraft für die bisweilen unübersichtliche Vielfalt der Bottom-Up-Planungskultur in der Region unverzichtbar sein wird.

AS&P - Albert Speer und Partner GmbH, Frankfurt am Main
im August 2010

Prof. Albert Speer
Geschäftsführender Gesellschafter

Dr. Michael Denkel
Mitglied der Geschäftsleitung, Partner

Dr. Robert Winterhager

Ruhrplan 21

Wandel

Vielfalt

Fairness

zu einem **Strategieatlas**
für die **Zukunft des Ruhrgebiets**

Projektskizze

RUHRPLAN 21

WANDEL • VIELFALT • FAIRNESS

**Projektskizze
zu einem Strategieatlas
für die Zukunft des Ruhrgebiets**

BEARBEITET DURCH



AS&P - Albert Speer und Partner GmbH

Frankfurt am Main, 2009

Projektteam:

Prof. Dipl.-Ing. Albert Speer
Dr.-Ing. Michael Denkel
Dr.-Ing. Robert Winterhager
Dipl.-Ing.(FH) Nicola Schotte
Dipl.-Ing. Holger Bergmann

INHALTSVERZEICHNIS

Executive Summary	7
1. Projektanlass, Aufbau der Studie, Betrachtungsraum	15
1.1 Projektanlass	16
1.2 Aufbau der Studie	16
1.3 Betrachtungsraum	17
2. Raumbezogene Planungen, Programme und Projektionen für das Ruhrgebiet	21
2.1 Strukturpolitik und Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene	22
2.1.1 Phasen regionaler Strukturpolitik und raumrelevanter Förderprogramme	22
2.1.2 IBA Emscher Park als experimentelle Variante regionalisierter Strukturpolitik	24
2.1.3 Initiative Zukunft Ruhr	25
2.2 Regionale und interkommunale Planungen	25
2.2.1 Regionalpläne	25
2.2.2 Beispiele neuer Kooperationskultur im Ruhrgebiet	26
2.3 Kommunale Konzepte zur Stadt- und Wirtschaftsentwicklung	34
2.3.1 Auswahl von Konzepten und Ansätzen zur kommunalen Wirtschafts- und Strukturentwicklung	34
2.3.2 Auswahl von Stadtentwicklungskonzepten	35
2.4 Resümee	37
3. Drei Zukunftsaufgaben und eine Vision für die Raumentwicklung im Ruhrgebiet	39
3.1 Zukunftsaufgabe Wandel	40
3.2 Zukunftsaufgabe Vielfalt	45
3.3 Zukunftsaufgabe Fairness	49
3.4 Eine Vision für das Ruhrgebiet	51

4. Instrument Strategieatlas – Idee, Inhalte, Leitlinien	55
4.1 Idee	56
4.2 Begabungsbilder der Region	57
4.2.1 Begabungsbild Wirtschaft	57
4.2.2 Begabungsbild Wissenschaft und Innovation	63
4.2.3 Begabungsbild Mobilität	65
4.2.4 Begabungsbild urbane Lebensqualität und Wohnen	70
4.2.5 Begabungsbild Kultur	73
4.2.6 Begabungsbild Freiraum und Grünflächen	76
4.3 Inhaltliche Leitlinien	78
4.3.1 Regionale Raumstruktur	78
4.3.2 Vier Schlüsselstrategien und drei Fokusthemen	78
4.3.3 Fokusthema: Zukunftsfähige und innovative Wirtschaftsregion	81
4.3.4 Fokusthema: Neue Urbanität	82
4.3.5 Fokusthema: Nachhaltige Mobilität	85
4.3.6 Querschnittsthemen	87
4.3.7 Metropolitan Governance	92
5. Mögliche Projektstruktur für die weitere Bearbeitung	93
5.1 Aufbau des Strategieatlas	94
5.2 Interdisziplinäre Expertise	95
5.3 Akteure und Nutzer, Adressaten, Unterstützer	96
5.3.1 Kommunen als Hauptakteure	96
5.3.2 RVR als Hauptnutzer	96
5.3.3 Landesregierung und Bezirksregierungen als Adressaten	97
5.3.4 Wirtschaft als wichtiger Kooperationspartner	97
5.4 Projektkommunikation	97
5.4.1 Gespräche mit den regionalen Akteuren	97
5.4.2 Rahmenveranstaltungen	98
Appendix	101



EXECUTIVE SUMMARY

**EIN STRATEGIEATLAS RUHR ALS RÄUMLICHE
RICHTKRAFT FÜR DIE REGIONALE
STRUKTURPOLITIK**



Ausgangslage

Auf den Siedlungs-, Wirtschafts- und Sozialstrukturen des Ruhrgebiets lastet ein umfassender Veränderungsdruck. Der überkommenen Raumstruktur fehlt seit dem Niedergang der Montanindustrie die wirtschaftliche und funktionale Begründung. Im Zusammenspiel mit den Auswirkungen des demografischen Wandels (Bevölkerungsverluste, ungünstige Altersstruktur) führt dies dazu, dass die Region den Anforderungen der Wissensgesellschaft, der kreativen urbanen Ökonomie, nicht optimal gerecht wird. Gleiches gilt für die berufliche Qualifikation und die Mentalitäten großer Bevölkerungsteile.

Dieser bedrückenden Ausgangslage stellen wir in der vorliegenden Studie ein positives Zukunftsbild entgegen. Dazu entwerfen wir ein Instrument, das dieses Bild weiter ausbauen, schärfen und verwirklichen kann. Dieses Instrument ist der Strategieatlas Ruhr.

Vision Ruhrplan21

Das Ruhrgebiet der Zukunft ist eine polyzentrale und vielfältige Metropolregion mit hohem Grünanteil, prosperierender Wirtschaft, international anerkannten Hochschulen und spezialisierten, sich gegenseitig ergänzenden Siedlungsschwerpunkten.

Neben dem wirtschaftlichen Erfolg, der durch die Entwicklung neuer Technologien, Produkte und Dienstleistungen in Zukunftsbranchen getragen wird, gründet die Region auf stabilen Stadtgesellschaften mit adäquaten Lebens-, Bildungs- und Erwerbschancen für alle Bürger.

Die angestrebte räumlich-funktionale Struktur der Region ist in allen Dimensionen – ökologisch, ökonomisch und sozial – im besten Sinne nachhaltig.

Zukunftsaufgaben: Wandel, Vielfalt, Fairness

Um diese Vision zu verwirklichen, muss das Ruhrgebiet sich in drei zentralen Aufgabenfeldern bewähren. Wandel, Vielfalt, Fairness heißen die Zukunftsaufgaben, deren Herausforderungen im Folgenden skizziert sind.

- **Wandel**

Die wirtschaftliche Strukturkrise ist im Ruhrgebiet auch eine Krise des Raumes, die den Umbau und die Neuinterpretation der gesamten Region erfordert. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme von 2 ha täglich ist vor dem Hintergrund sinkender Bevölkerungszahlen und Siedlungsdichten ebenso unverantwortlich wie unzeitgemäß. Daher muss die Raumentwicklung im



Ruhrgebiet nachhaltiger gestaltet werden und auch den Realitäten notwendigen Rückbaus Rechnung tragen. Zur Überwindung der wirtschaftlichen Strukturkrise sind regionale Innovationssysteme aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung zu etablieren, die auf vorhandenen Branchenschwerpunkten sowie wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Kompetenzfeldern aufbauen.

- **Vielfalt**

Die große Vielfalt räumlich getrennter Angebote und Qualitäten in der Region muss in leistungsfähigen Netzen der Lebensqualität, der Kultur, der Wissenschaft etc. miteinander verbunden, organisiert und ausgebaut werden. Entwicklungsunterschiede und ungleiche Chancen und Perspektiven in den Teilräumen des Ruhrgebiets sind als Realität des polyzentralen Ballungsraums anzuerkennen. Das Ruhrgebiet ist eine regionale Netzstadt, deren flächendeckende Metropolwerdung nicht stattfinden wird. Will diese Netzstadt attraktiv für Unternehmen und Wissensarbeiter sein, so muss sie ihre urbanen Kerne stärken und gleichzeitig die Zwischenstadtlandschaften aufwerten.

- **Fairness**

Neben der Schaffung von Arbeitsplätzen in Zukunftsbranchen müssen die Stadtgesellschaften des Ruhrgebiets auch soziale Anerkennung und Perspektiven für die große Gruppe der Modernisierungsverlierer in der Bevölkerung bieten. Hier gilt es, wirtschaftliche, soziale und räumliche Modelle für stabile Stadtgesellschaften auf einem niedrigeren materiellen Wohlstandsniveau zu entwickeln. In der Bewältigung des demografischen Wandels und der Herausforderungen in Bildung und Integration liegen auch Chancen: Im Zukunftslabor Ruhrgebiet kann Wissen gesammelt, können Gesellschafts- und Geschäftsmodelle erprobt werden, die auch auf andere Regionen übertragen werden. Fairness beinhaltet auch, dass die Förderung regionaler Wachstumspole durch geeignete Ausgleichsmechanismen für alle Akteure akzeptierbar wird.

Selbstorganisierte Strukturentwicklung ohne Raumplanung?

Das Ruhrgebiet ist eine der am intensivsten überplanten Regionen Europas, für die in den letzten fünf Dekaden zahllose Konzepte und Planungen entworfen wurden. Ein gemeinsames Bild der Region entsteht bislang lediglich in den teilregionalen Masterplänen für das Freiraumsystem (z.B. Masterplan Emscher Landschaftspark). Eine realistische Perspektive für die gesamte Raumentwicklung – insbesondere für die Systeme Siedlung und Verkehr – fehlt hingegen.

Gegenwärtig wird im Revier eine Strukturpolitik von unten praktiziert, welche die Region aus ihren Stärken heraus und im Wettbewerb der besten Ideen und Standorte entwickeln soll. Die Vorteile dieser Praxis liegen in der Förderung kommunaler Eigeninitiative und Eigenverantwortlichkeit, höherer



Dynamik und Ideenvielfalt. Nachteile der selbstorganisierten Strukturpolitik bestehen in Unübersichtlichkeit sowie mangelnder Koordination von Partikularinteressen und Inflation von konkurrierenden Einzelplanungen – ein Wettlauf ohne Ziel und verbindliche Streckenführung.

Strategieatlas Ruhr als räumliche Richtkraft für die regionale Strukturpolitik

An diesem Punkt setzt der Strategieatlas an, indem er zeigt, wie die regionale Strukturpolitik auf übergeordnete Ziele der Raumentwicklung ausgerichtet werden kann, um den Zukunftsaufgaben gerecht zu werden. So entsteht ein komplexes Text-Kartenwerk, das notwendige schmerzhaft Anpassungen der Raumstruktur an vollkommen geänderte Funktionen präzise benennt und auch unangenehme Wahrheiten zur Standortbestimmung und zur Zukunft des Ruhrgebiets formuliert. Dies umfasst neben einer realistischen Einschätzung der regional sehr verschiedenen wirtschaftlichen Entwicklungschancen der Städte auch den Umgang mit den immer deutlicheren sozio-ökonomischen Ungleichheiten in der Bevölkerung. Aufbauend auf den Stärken, Selbstorganisationskräften und der Eigeninitiative der Region entwickelt der Atlas ein regionalräumliches Gesamtbild für das Ruhrgebiet der Zukunft und zeigt Wege, wie dieses Gesamtbild zu verwirklichen ist.

Dafür wird der Strategieatlas die vielen raumrelevanten Ziele, Strategien, Konzepte und Projekte für das Ruhrgebiet

- a) im Hinblick Chancen und Risiken und Zukunftsaussichten prüfen, kalibrieren und bündeln,
- b) sie ggf. um neue wichtige Ziele und Strategien ergänzen und erweitern,
- c) sinnfälligen räumlichen Einheiten zuordnen, und
- d) in eine zeitliche Umsetzungsfolge bringen.

Aufbau des Strategieatlas

Der Strategieatlas Ruhr besteht aus vier Büchern: Begabungsbuch, Szenarienbuch, Strategiebuch und Regiebuch.

Das **Begabungsbuch** analysiert Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für die Region und erstellt daraus eine Landkarte der Potenziale mit funktionalen Verdichtungen und Netzen und Teilräumen. Das **Szenarienbuch** untersucht die unterschiedlichen Zukunftsanforderungen für Raumeinheiten, zeichnet mögliche Entwicklungspfade und vertieft wahrscheinliche und wünschenswerten Szenarien. Das **Strategiebuch** bestimmt Ziele teilräumlicher Entwicklung und entwickelt strategische „Werkzeugkästen“ zu deren Errei-



chung. Das **Regiebuch** ist ein umfassendes Handlungskonzept, das Maßnahmen der Struktur- und Standortentwicklung räumlich und zeitlich koordiniert, Prioritäten setzt und Umsetzungsempfehlungen enthält.

Drei Fokusthemen

Eine erste Analyse (s. Kap. 4) der Begabungen der Region in sechs Feldern (Wirtschaft, Wissenschaft und Innovation, Mobilität, Lebensqualität und Wohnen, Kultur, Landschafts- und Grünräume) hat drei Fokusthemen ergeben, für die wir folgende räumliche und inhaltliche Untersuchungsschwerpunkte vorschlagen.

- **Fokusthema 1: Zukunftsfähige Wirtschaft**
- Räumlich-funktionales Bild der Innovationsregion Ruhrgebiet entwickeln, Raumstrukturen für Cluster und Netzwerke in den Wachstumsbranchen optimieren.
- Raumentwicklung für Stadtgesellschaften auf niedrigerem materiellen Wohlstandsniveau, Stärkung regionaler Wirtschaftsbeziehungen, Perspektiven: Landwirtschaft und personennahe Dienstleistungen
- Verbesserte räumliche Einbindung der Hochschulen und Forschungseinrichtungen in das regionale Innovationssystem: Neue Standorte, neue Verbindungen, Funktionserweiterungen im Wissensnetz Ruhr.

- **Fokusthema 2: Neue Urbanität**
- Städtische Wachstumspole mit Alleinstellungsmerkmalen als attraktive Standorte für Wissensarbeiter und Unternehmen ausbauen. Entwicklungsfähige Teilräume mit Bedeutungs- und Urbanitätsgewinnen bestimmen: Innenstädte und Stadteile der Oberzentren, Konversionsflächen als Erwartungszonen für den Strukturwandel (z.B. Krupp-Gürtel, PHOENIX Dortmund, Innenhafen Duisburg etc.).
- Urbane Motoren für die Kreativwirtschaft schaffen (z.B. Dortmunder U, Viktoriaquartier Bochum), räumliche Vorraussetzungen für die Umsetzung von Kreativität in Wertschöpfung schaffen.
- Profilierung durch Kultureinrichtungen mit internationaler Strahlkraft, regionale Synergien durch bessere Koordination und ggf. Fusion vorhandener Angebote nutzen.
- Grüner Umbau der Stadtregion zur Erhöhung der Freizeit- und Lebensqualität, Aufwertung der Schnittstellen von Stadt und Land.

- **Fokusthema 3: Nachhaltige Mobilität**
- Modellregion für stadt- und umweltverträgliche Mobilität, Entwicklung einer Mobilitätskultur und eines Verkehrsmasterplans für das Ruhrgebiet.
- Modellregion für innovative und nachhaltige Logistiklösungen.

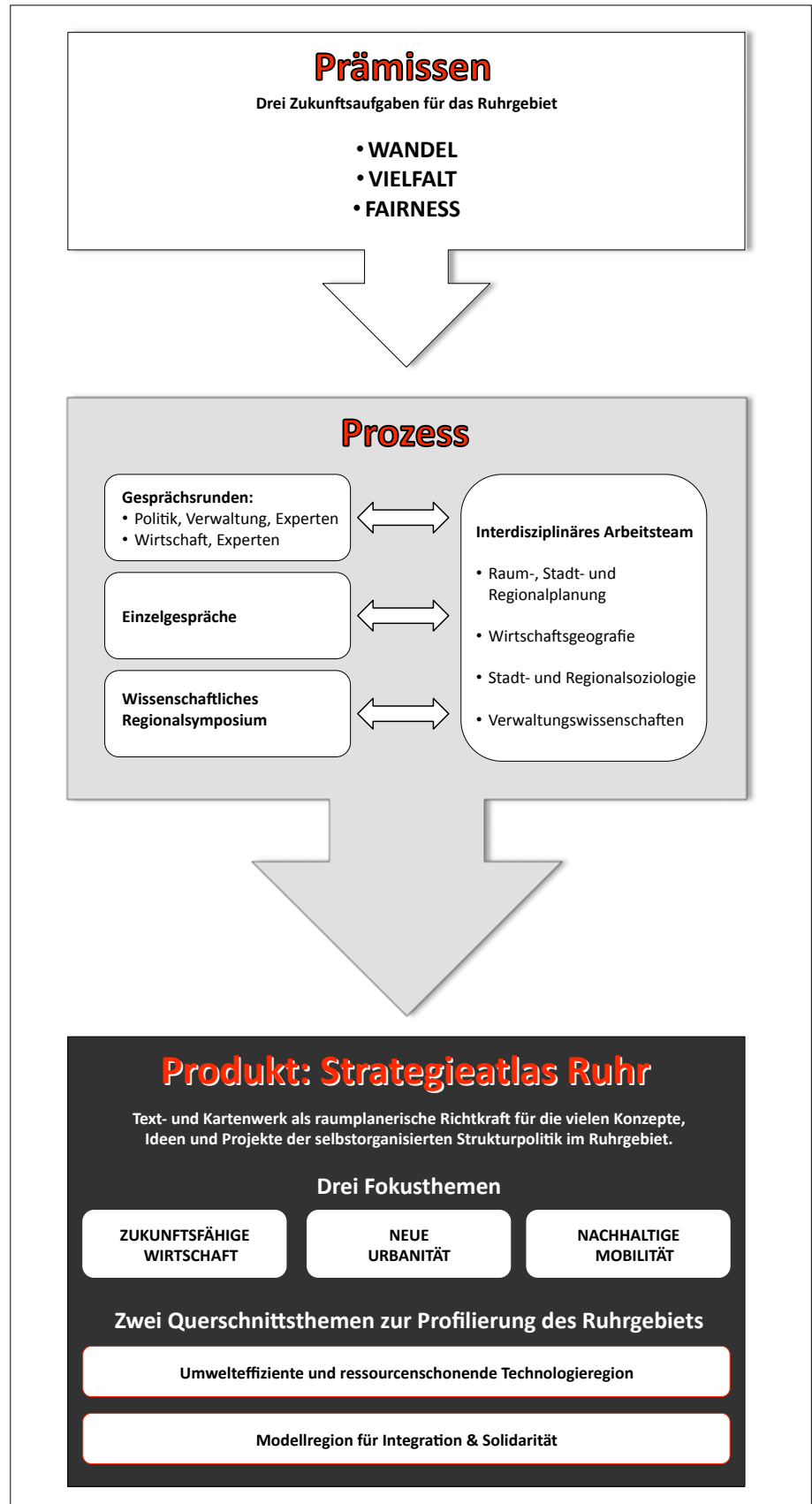


Abb. 1.a:
Diagramm Strategieatlas Ruhr: Prä-
misse, Prozess, Produkt

Grundlagen, Arbeitsphasen und Inhalte
des Strategieatlas Ruhr als Instrument
zur Verwirklichung des Ruhrplan 21



Zwei Querschnittsthemen

Die drei Themenfoki werden durch zwei Querschnittsthemen ergänzt, die in den Handlungsnotwendigkeiten der Region angelegt sind und große Chancen zur Profilierung des Ruhrgebiets nach innen und außen bieten. Das Ruhrgebiet kann sich als führende „**Umwelteffiziente und ressourcenschonende Technologieregion**“ international positionieren. Dazu müssen vorhandene Stärken in Energiewirtschaft, Maschinenbau, Chemie und Materialtechnik weiter auf innovative Umwelttechnologien ausgerichtet werden. Gleiches gilt für die Raumstruktur mit den Systemen Siedlung, Verkehr, Freiraum die sich an Nachhaltigkeitskriterien orientieren müssen und ein breites Feld für die Erprobung neuer technischer Lösungen aus Wissenschaft und Industrie bieten - Solartechnik, Elektromobile und Industrielandnutzung sind hier nur einige Beispiele. Aus der Herausforderung, Nachhaltigkeit auch im gesellschaftlichen und kulturellen Sinne zu interpretieren, erwächst die zweite große Chance für die Region. Das Ruhrgebiet sollte angesichts der erheblichen demografischen und sozio-ökonomischen Veränderungsbedarfe und zu einer maßgeblichen „**Modellregion für Integration und Solidarität**“ in Europa werden.

Schlüsselstrategien: Konzentration, Stabilisierung, Dekonzentration

Konzentration bedeutet vor allem Rekonzentration von knappen Ressourcen an wenigen Stellen – dies werden im Falle des Ruhrgebiets die Innenstädte, vor allem die der Hellwegzentren sein. Konzentration an wenigen Wachstumsknoten heißt unter Schrumpfungsbedingungen aber unausweichlich Dekonzentration in anderen Teilräumen, also Bedeutungs- und Urbanitätsverluste gerade für die Mittelzentren und Städte am Ballungsrand. Perspektiven für diese Räume liegen im massiven Rückbau, der politisch vermittelt und technisch wie gestalterisch bewältigt werden will.

Stabilisierung dient dem Funktionserhalt räumlicher Einheiten, z.B. durch Konversion oder Umbau, ohne eine dezidierte Wachstums- oder Schrumpfungspolitik zu verfolgen.

Interdisziplinäre Expertise

Der Strategieatlas Ruhr basiert als unabhängiges wissenschaftliches Gutachten auf Beiträgen aus den vier Fachrichtungen Planung, Wirtschaftsgeografie, Stadt- und Regionalgeografie sowie Verwaltungswissenschaften. Dieser breite Ansatz ist notwendig, um die Region als Gesamtsystem zu erfassen und so den notwendigen Umbau in wirtschaftlicher, sozialer und räumlich-funktionaler Hinsicht zu steuern.



Akteure, Adressaten, Nutzer

Den Ruhrgebietskommunen kommt bei der Erstellung des Strategieatlas eine Rolle als zentrale Akteure zu. Sie bringen in einem moderierten Prozess ihr planungs- und ortsspezifisches Know-How ein, und werden federführend sein bei der Umsetzung der strategischen Entwicklungsziele auf Projektebene.

Der Regionalverband Ruhr wird der Hauptnutzer des Atlas sein. Mit der Summe teilräumlicher Konzepte und einem Gesamtbild für die Raumentwicklung steht dem RVR ein Orientierungsrahmen zur Verfügung, der wichtige Anhaltspunkte für die Erstellung regionaler Flächennutzungspläne oder Masterpläne gibt.

Hauptadressaten des Strategieatlas Ruhr sind die verantwortlichen Organisationseinheiten in der nordrheinwestfälischen Landesregierung und die Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster. Diesen Akteuren gibt das Gutachten wertvolle Empfehlungen für die regionale Strukturentwicklung, den Infrastrukturausbau und öffentliche Investitionen in Bildung, Forschung etc..

Arbeitsprozess und Projektkommunikation

Der Strategieatlas Ruhr wird in einem etwa einjährigen Prozess erarbeitet und umfasst vier Projektphasen. In der Bearbeitung werden zahlreiche Einzelgespräche und Gesprächsrunden mit den regionalen Akteuren stattfinden. Als weiteres Element der Projektkommunikation wird ein wissenschaftliches Regionalsymposium zur Mitte der Bearbeitungszeit vorgeschlagen, das zur öffentlichkeitswirksamen Diskussion und zur Kalibrierung der Inhalte des Strategieatlas dient.



KAPITEL 1

PROJEKTANLASS, AUFBAU DER STUDIE, BETRACHTUNGSRAUM



1.1 Projektanlass

Die vorliegende Studie untersucht die Möglichkeit, eine raumplanerische Richtkraft für die vielfältigen und kleinteiligen Projekte und Ideen der Struktur- und Standortentwicklung im Ruhrgebiet zu installieren. Der größte deutsche Ballungsraum braucht ein Gesamtbild für seine zukunftsfähige und nachhaltige Raumentwicklung, um den Weg von der Industrie- zur Wissensgesellschaft erfolgreich beschreiten zu können.

Der Titel dieser Studie, „Ruhrplan21 – Wandel • Vielfalt • Fairness“, macht deutlich, dass die anstehenden Herausforderungen nur durch die konzertierte Kraftanstrengung der ganzen Region bewältigt werden können. Dieser Plan muss räumliche, wirtschaftliche und ökologische Aspekte integriert betrachten und zu einer ganzheitlichen Perspektive für die heute verwaltungstechnisch und räumlich fragmentierte Region im Strukturwandel verbinden.

Das ist ein ehrgeiziges Unterfangen, in der Zielrichtung aber alternativlos. Nicht zufällig lehnt sich der Titel Ruhrplan begrifflich an den Marshall-Plan an, der im kriegszerstörten Europa Impulse für den wirtschaftlichen Wiederaufbau gab und den Anfang der europäischen Integration markierte. So verfolgt auch der Ruhrplan21 das Ziel, mit Hilfe eines räumlich-strategischen Gesamtkonzepts die Wirtschaftsentwicklung des Ruhrgebiets zu befördern und die regionalen Akteure durch die Ausbildung eines facettenreichen, gemeinsamen Profils zusammenzuführen.

1.2 Aufbau der Studie

Das Instrument, um die Ziele des Ruhrplan 21 zu verwirklichen, ist der Strategieatlas Ruhr, der in den Folgenden Kapiteln aus einer Analyse der Region, ihrer Begabungen und Handlungsnotwendigkeiten entwickelt wird.

Dafür betrachten wir zunächst in Kapitel 2 die vielen raumwirksamen Planungen, Projektionen, die für das Ruhrgebiet auf unterschiedlichen Maßstabsebenen seit der IBA Emscher Park erdacht und teilweise umgesetzt wurden.

Anschließend an diese erste Sichtung vorhandener planerischer Perspektiven werden in Kapitel 3 die Zukunftsaufgaben des Reviers - Wandel, Vielfalt, Fairness – mit ihren Aspekten und Herausforderungen genauer erläutert. Darauf aufbauend entwickeln wir eine Vision, die zeigt, wie ein Ruhrgebiet aussehen würde, das diese Herausforderungen erfolgreich bewältigt.

In Kapitel 4 wird die Idee eines Strategieatlas Ruhr als Richtkraft für die selbstorganisierte regionale Strukturpolitik entwickelt. Im Abgleich der vorhandenen Planungen und Begabungen mit den Zukunftsherausforderungen der Region werden die inhaltlichen Leitlinien des Strategieatlas definiert.

Die Projektstruktur für die weitere Bearbeitung von Ruhrplan21 ist Gegenstand des fünften Kapitels, in dem Produkt, Akteure, Bearbeitungsdauer und Projektkommunikation beschrieben werden.



1.3 Betrachtungsraum

Der Vergleich mit anderen großen europäischen Metropolregionen macht schnell die Einzigartigkeit des Ruhrgebiets deutlich (s. Abb. 1b - d). Das Ruhrgebiet ist ein polyzentrischer Ballungsraum mit einem großflächigen Siedlungskörper von mittlerer Dichte und rund 5,3 Millionen Einwohnern. Anders als Frankfurt Rhein-Main besitzt das Revier keine klar profilierte regionale Führungsfigur, kein dominierendes städtisches Zentrum. Dafür weist die Region zwischen Ruhr und Lippe die höchste gesamträumliche Siedlungsdichte unter den deutschen Agglomerationen auf. Der Kernraum hingegen ist viel weniger verdichtet als etwa in den monozentrischen Metropolregionen wie Hamburg, Berlin oder gar London. Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal sind die bis zur Unkenntlichkeit ineinander gewachsenen Städte, ein Befund, der nicht nur aus der Satellitenperspektive zutrifft, sondern auch das Raumerleben in der Region charakterisiert. Auch durch diese Eigenheit unterscheidet sich

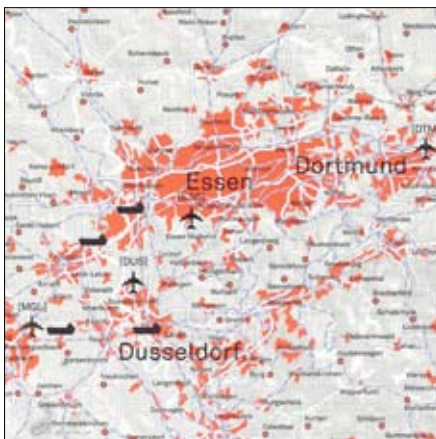


Abb. 1.b: Ruhrgebiet - Polyzentrische Agglomeration mit flächigem Siedlungskörper ohne Leitfigur (o.l.)

Dichte Gesamttraum: 1.195 EW / km²

Dichte Kernraum: 2.017 EW / km²

Abb. 1.c: Greater London - Monozentrische Metropolregion mit flächenhaftem Siedlungskörper und hoher Dichte (o.r.)

Dichte Gesamttraum: 4.736 EW / km²

Dichte Kernraum: 9.360 EW / km²

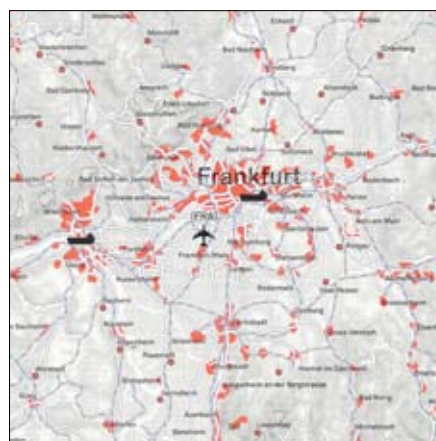


Abb. 1.d: Randstad - Polyzentrale Metropolregion mit drei klar definierten Zentren (u.l.)

Dichte Gesamttraum: 1.224 EW / km²

Dichte Kernraum: 3.991 EW / km²

Abb. 1.e: Frankfurt Rhein-Main. Polyzentrale Metropolregion mit Frankfurt als Leitfigur (u.r.)

Dichte Gesamttraum: 359 EW / km²

Dichte Kernraum: 1.324 EW / km²

Karten aus: Van Susteren, 2005 / Dichtezahlen aus: Baltes et al. 2008



das Ruhrgebiet von anderen polyzentralen Regionen wie etwa der niederländischen Randstad, die mit Den Haag, Amsterdam und Rotterdam drei klar erkennbare Großzentren mit unterschiedlichen Spezialisierungen aufweist.

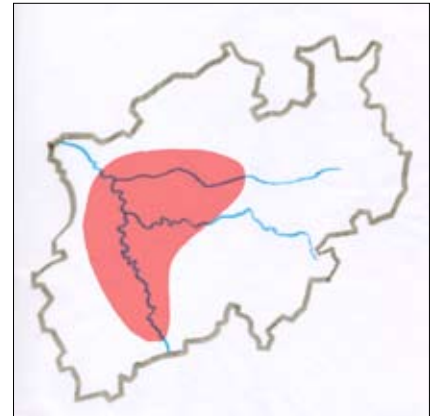
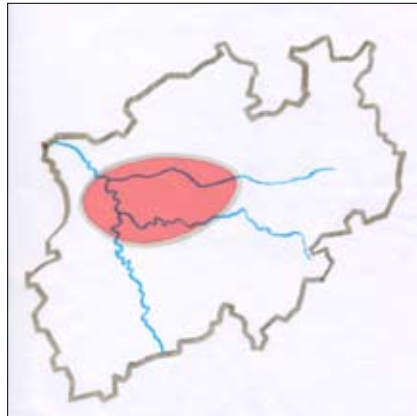
Abb. 1.f:
Vier mögliche Betrachtungsräume
für die Studie

1. Ruhrgebiet (o.l.)

Grenzen des Regionalverband Ruhr

2. Metropolregion Rhein-Ruhr (o.r.)

Definition der Ministerkonferenz für
 Raumordnung

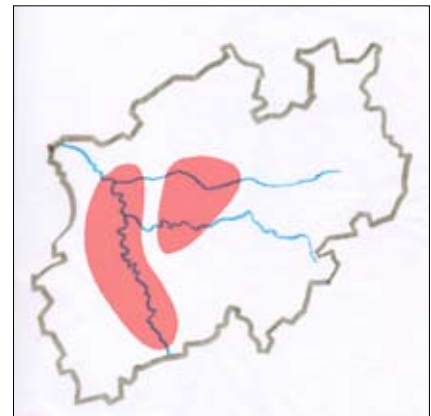
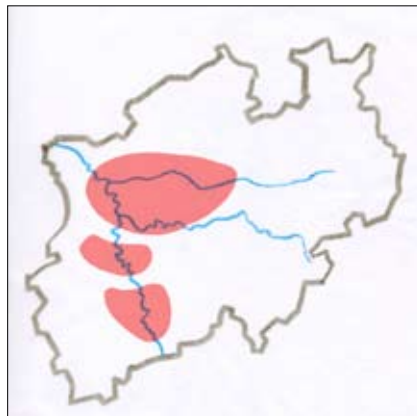


3. Triple Metropolis (u.l.)

Drei Agglomerationen: Rhein-Ruhr,
 Düsseldorf, Köln-Bonn

4. Rheinschiene / Mittleres u. Östliches Ruhrgebiet (u.r.)

Zersplitterung in zwei Teilregionen



Die Beschäftigung mit dem Ruhrgebiet als Ganzes wirft immer auch die Frage nach dem Betrachtungsraum auf. So existieren ganz unterschiedliche Modelle, welche die Region manchmal als konsistentes Territorium in den Grenzen des Regionalverbands betrachten, dann wieder als Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr, als „Triple Metropolis“ (Köln/Bonn, Düsseldorf, Ruhrgebiet) oder als zerfallendes Städtetkonglomerat mit Rheinschiene und Rest-Ruhrgebiet (s. Abb. 1.f).

Das Modell Rhein-Ruhr hat einen gewissen Charme dadurch, dass dieser Regionsschnitt an erste Stelle der Metropolregionen in Deutschland stünde. Mit der Zielrichtung eines Europas wettbewerbsfähiger und innovativer Wirtschaftsregionen konzipiert entbehrt diese Definition allerdings der lebensweltlichen Grundlage. Denn die gewachsenen historischen, räumlichen und geografischen Identitäten (Köln, Düsseldorf, Münsterland etc.) sind stärker



als die abstrakten Definitionen der Raumordnung. Hinzu kommt, dass die strukturellen Unterschiede innerhalb von Rhein-Ruhr sehr groß sind, und das Ruhrgebiet selbst eine starke ökonomische, landschaftliche und räumliche Binnendifferenzierung aufweist. So sind zum Beispiel die vier Zonen der in-

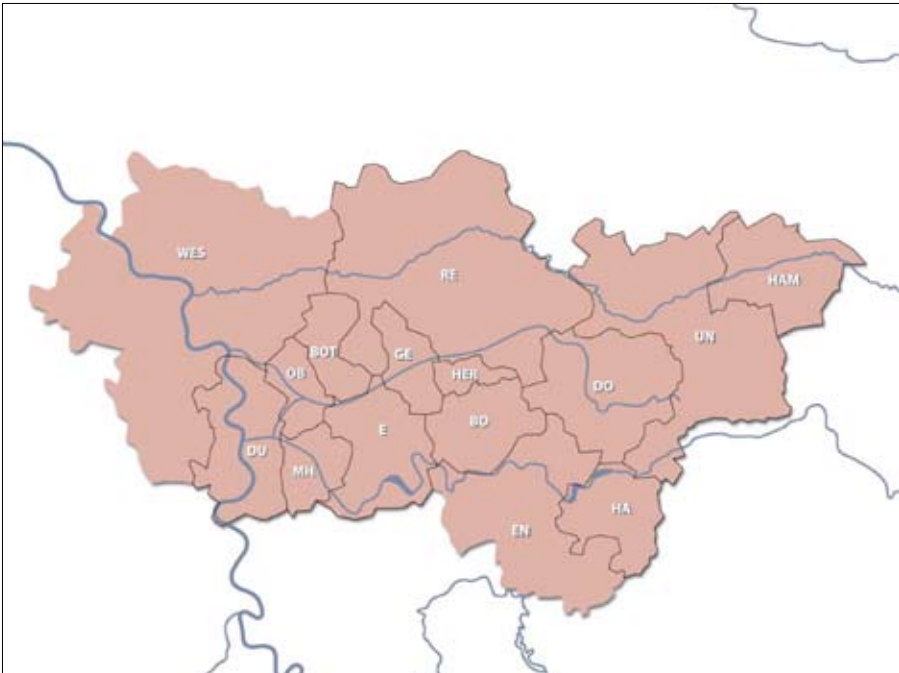


Abb. 1.g: Betrachtungsraum - das Ruhrgebiet in den Grenzen des RVR

dustriellen Kolonisierung der Region – Ruhr, Emscher, Veste und Lippezone – auch heute noch ablesbar. Für die vorliegende Studie haben wir die Grenzen des RVR als Betrachtungsraum gewählt, weil es sich hierbei unserer Ansicht nach um einen Umgriff handelt, der noch als historisch gewachsene, schlüssige Raumfigur mit siedlungsgeschichtlichen Gemeinsamkeiten und ähnlichen Handlungsnotwendigkeiten und Problemen wahrgenommen werden kann. Vor allem entspricht diese Sicht am ehesten den funktionalen Verflechtungen im Alltag, der Art und Weise wie die Bewohner in ihrer Region leben und sie erleben. Zudem bietet sich in diesem Raumzuschnitt die Möglichkeit auf bereits begonnene Projekte und Prozesse der regionalen Identitätsbildung (IBA, metropole ruhr) aufzubauen und diese um neue Elemente zu ergänzen.



Projektanlass, Aufbau der Studie, Betrachtungsraum



KAPITEL 2

RAUMBEZOGENE PLANUNGEN, PROGRAMME UND PROJEKTIONEN FÜR DAS RUHRGEBIET



2.1 Strukturpolitik und Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene

2.1.1 Phasen regionaler Strukturpolitik und raumrelevanter Förderprogramme

Ab Mitte der 1960er Jahre entwarf die Landesregierung unter dem Eindruck des montanindustriellen Niedergangs eine integrierte Strukturpolitik, die im Entwicklungsprogramm Ruhr niedergelegt wurde. Das Programm umfasste vor allem den Ausbau der Verkehrswege, die Mobilisierung von Gewerbeflächen für Neuansiedlungen und den Aufbau einer leistungsfähigen Hochschullandschaft, um der Region und ihren Bewohnern neue Zukunftsperspektiven zu geben.

Ab 1980 gab es das zentral vom Land gesteuerte Aktionsprogramm Ruhr, das auf der innovationsgetriebenen Erneuerung des Montanclusters abzielte. In der letzten Dekade des 20. Jahrhunderts gewann die regionale Perspektive an Gewicht, und es wurden Strukturprogramme wie die IBA Emscher Park verwirklicht und Regionalkonferenzen als Einheiten teilträumlicher Kooperation eingerichtet.

Um die Jahrtausendwende kam es zur Neuausrichtung der Förderpolitik in NRW, da knappe Budgets eine Abkehr von der flächendeckenden regionalen Förderpraxis notwendig machten. Unter dem Motto „Stärken stärken“ rückte die endogene Regionalentwicklung, die gezielte Aktivierung regional vorhandener wirtschaftlicher Entwicklungspotenziale in den Fokus. Die regionalen Akteure sollten durch einen stärkeren Wettbewerb der Ideen dazu gebracht werden, mehr Eigenverantwortlichkeit für die Strukturentwicklung zu zeigen. Sprach man zuerst noch von Kompetenzfeldförderung, so adaptierte 2005 die neu gewählte Landesregierung den wirtschaftsgeografischen Begriff Cluster und erklärte die Clusterstrategie zu einem zentralen Bestandteil ihrer Strukturpolitik. Die für das Ruhrgebiet strukturpolitisch relevanten Finanzhilfen sind im Folgenden kurz beschrieben .

EFRE – Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

Der EFRE verfolgt das Ziel, regionalen Ungleichgewichten entgegenzuwirken, um auf diese Weise den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der EU zu fördern. Unter dem Dach des EFRE gibt es verschiedene Förderungen, von denen im Ruhrgebiet insbesondere die Ziel2-Förderung und das INTERREG-Programm zum Tragen kommen.

- **Ziel2 – Förderung**

Anhand dieses Programms soll das übergeordnete Ziel einer Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung gefördert werden. Die drei strategischen Ziele „Stärkung der unternehmerischen Basis“, „Förderung



von Innovation und Entwicklung einer wissensbasierten Gesellschaft“ und die „Förderung einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung“ dienen der Umsetzung dieses übergeordneten Ziels.

Für den Förderzeitraum 2007-2013 ist die gesamte Metropole Ruhr Bestandteil des Ziel2-Förderprogramms. Im Ruhrgebiet umfassen die Interventionsfelder vor allem die Behebung von Entwicklungsengpässen, die integrierte Entwicklung städtischer Problemquartiere und eine Verbesserung der Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur.

- **INTERREG III B – transnationale Zusammenarbeit**

Ziel des INTERREG in der Strukturfondsperiode 2000-2006 war es, vor dem Hintergrund großräumiger Zusammenschlüsse europäischer Regionen, die räumliche Integration innerhalb Europas zu fördern. Dies sollte durch die transnationale Kooperation zwischen nationalen, regionalen und lokalen Behörden erreicht werden. Konkret realisiert wurde INTERREG III B im Ruhrgebiet mit dem Projekt „CSI – Creating a Setting of Investment“, hauptsächlich über die „Arbeiten im Park“-Projekte im Rahmen der IBA Emscher Park.

MORO – Modellvorhaben der Raumordnung

Mit dem MORO werden innovative, raumordnerische Handlungsansätze und Instrumente in Kooperation von Wissenschaft und Praxis erprobt. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) begleitet die selbst ausgewählten Vorhaben und transferiert übertragbare Erkenntnisse in die Praxis, um für gesetzliche oder finanzielle Rahmenbedingungen auf staatlicher Ebene Empfehlungen zu geben. Ein im Rahmen von MORO gefördertes Ruhrgebietsprojekt ist zum Beispiel „Interkommunale und regionale Anpassungsstrategien bei sich wandelnder Bevölkerung“, das der Regionalverband Ruhr mit Essen, Bochum, Gelsenkirchen erarbeitet hat.

Stadtumbau West – Bund-Länder-Programm

Von 2002-2007 lief das ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau) als Wegbereiter für das Bund-Länder-Programm Stadtumbau West. 16 Pilotstädte, darunter im Ruhrgebiet Essen, Gelsenkirchen und Oer-Erkenschwick (Kreis Recklinghausen), sollten Erkenntnisse darüber liefern, wie der Bund Stadtregionen, Städte und Stadtteile in Zeiten von Schrumpfung und strukturellem Wandel unterstützen kann. Die Pilotprojekte schlossen 2008 ab. Das schließlich 2004 ins Leben gerufene Bund-Länder-Programm Stadtumbau West zielt darauf ab, mit Hilfe städtebaulicher Entwicklungskonzepte nachhaltige städtebauliche Strukturen zu schaffen, die auf veränderte Bedingungen durch demografischen Wandel und wirtschaftlichen Strukturwandel reagieren können.



Abb. 2.a:
Stadtumbau West: Übersicht teilnehmender Ruhrgebietsstädte



Soziale Stadt – Bund-Länder-Programm

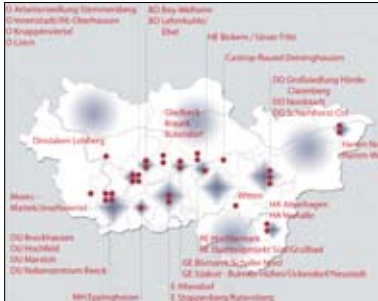


Abb. 2.b:
Soziale Stadt: Übersicht teilnehmender Ruhrgebietsstädte

Das Bund-Länder-Programm Soziale Stadt wirkt darauf hin, Wohn- und Lebensbedingungen in wirtschaftlich und sozial benachteiligten Stadtquartieren nachhaltig zu verbessern. Ursächlich verantwortlich für den Soziale-Stadt-Gedanken war die zunehmend soziale und stadträumliche Fragmentierung aufgrund komplexer Restrukturierungsprozesse. Im Ruhrgebiet laufen zahlreiche Projekte im Rahmen von „Soziale Stadt“, wie zum Beispiel die langfristige Sanierung und Erneuerung von Problemstadtteilen wie Marxloh in Duisburg oder Dortmund Nordstadt.

- **ESF – Bundesprogramm BIWAQ**

Als ergänzendes Programm zur „Sozialen Stadt“ wurde 2007 das ESF-Bundesprogramm „Soziale Stadt - Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier (BIWAQ)“ gestartet. Es sieht Maßnahmen zur Verbesserung der Bildung und Ausbildung, zur Beschäftigungsförderung und zur Stärkung der lokalen Ökonomie vor. Förderschwerpunkte liegen im Ruhrgebiet in den Städten Duisburg, Oberhausen und Dortmund.

GRW – Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

Als strategisches Instrument der regionalen Wirtschaftspolitik setzt sich das für den Förderzeitraum 2007-2013 eingesetzte Bund-Länder-Programm GRW die Schaffung dauerhafter und höherwertiger Arbeitsplätze zum Ziel. Die Strukturhilfen sollen nicht nur zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur beitragen, sondern eine gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit der Region erreichen.

2.1.2 IBA Emscher Park als experimentelle Variante regionalisierter Strukturpolitik

Eine wichtige Grundlage für alle neueren regionalen Planungen im Ruhrgebiet sind die Erfahrungen aus der erfolgreichen Internationalen Bauausstellung Emscher Park. Die IBA Emscher Park, als Strukturprogramm des Landes NRW zwischen 1989 bis 1999 durchgeführt, gab entscheidende Impulse für die Erneuerung der industriell überformten Stadtlandschaft beiderseits der Emscher zwischen Duisburg und Bergkamen. Interessant und neu war dabei die konzeptionelle Herangehensweise. Von Beginn an setzte man nicht auf Patentrezepte und übergreifende Pläne, sondern auf die Formulierung der richtigen Fragen, die dann schrittweise durch Strategien und insgesamt 100 konkrete Projekte aus den beteiligten Kommunen beantwortet wurden. Mit der IBA gelang es, aus aufgegebenen Flächen und Bauwerken der Mon-



tanindustrie durch behutsame Erhaltung und intelligente Nachnutzung die für das Ruhrgebiet heute typische Industriekultur zu entwickeln. Gerade in den undefinierten, wenig urbanen Industriestädten sind diese herausragenden Ankerpunkte geschichtlicher Selbstvergewisserung wichtig. Mit der Inszenierung seiner baulichen und landschaftlichen Wahrzeichen der Industriekultur hat das Ruhrgebiet in der Innen- und Außenwahrnehmung an Identität und Profil gewonnen. Wegweisend waren auch die thematischen Leitlinien der IBA, welche die Problematik der schrumpfenden Industrieregion im wirtschaftlichen, demografischen und ökologischen Wandel adressierten. Strategien für qualitätvolle Schrumpfung und verantwortliche Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung sind nach wie vor zentrale Herausforderungen für die Regionalentwicklung im Ruhrgebiet.

2.1.3 Initiative Zukunft Ruhr

Der Strukturwandel zwischen Ruhr und Lippe ist längst noch nicht abgeschlossen, wie die 2007 gestartete Initiative Zukunft Ruhr (IZR) der Landesregierung NRW zeigt. Diese Initiative ist nicht als Förderprogramm im eigentlichen Sinne konzipiert, sondern soll als koordinierendes und lenkendes Instrument die Entwicklung einer international konkurrenz- und wettbewerbsfähigen „Metropole Ruhr“ begleiten. Die Leitlinien der Initiative Zukunft Ruhr fordern von Ruhrgebietsstädten vor allem mehr Eigenverantwortung und eine größere Bereitschaft zu regionaler Kooperation. Mit ressortübergreifend bereitgestellten Haushaltsmitteln des Landes und mit Mitteln aus der Ziel 2-Förderung des Europäischen Strukturfonds für Regionale Entwicklung (EFRE) sollen ausgewählte Projekte angestoßen werden, die bestimmte Exzellenzkriterien erfüllen und sich auf die technologischen und branchenspezifischen Schwerpunkte der nordrheinwestfälischen Clusterpolitik beziehen. Das von Richard Floridas Thesen inspirierte Leitbild der IZR ist die Entwicklung einer von Talent, Technologie und Toleranz getragenen kreativen Ökonomie im Ruhrgebiet.

2.2 Regionale und interkommunale Planungen

2.2.1 Regionalpläne

Das Ruhrgebiet in den Grenzen des Regionalverbands Ruhr zerfällt auf der mittleren Verwaltungsebene in drei Regierungsbezirke: Düsseldorf, Arnsberg und Münster (s. Abb. 2.c). Den Bezirksregierungen obliegt die Aufstellung von Regionalplänen (ehemals Gebietsentwicklungspläne) für ihr Verwaltungsgebiet. Daher gibt es drei verschiedene Regionalpläne, die in mehreren



Abb. 2.c: Verwaltungsübersicht NRW mit den Regierungsbezirken und der Gebietsabgrenzung des RVR

Das Ruhrgebiet ist verteilt auf drei Regierungsbezirke mit jeweils eigenen Regionalplänen.

- Reg.-Bezirk Düsseldorf
- Reg.-Bezirk Münster
- Reg.-Bezirk Arnsberg

Kartengrundlage: Verwaltungsgrenzenkarte NRW 1:500 Tsd.

Teilabschnitten auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans Aussagen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und zur landschaftsräumlichen Entwicklung des Ruhrgebiets treffen. Es liegt auf der Hand, dass diese administrative Teilung der Zuständigkeiten in der Regionalplanung die Erstellung eines kohärenten planerischen Zukunftsbildes für das Revier als Ganzes erschwert.

2.2.2 Beispiele neuer Kooperationskultur im Ruhrgebiet

Auch wenn es keine reguläre Folgeorganisation für die Fortführung der Programme und Projekte der IBA Emscher Park gab, hat sich seit der Jahrtausendwende vor dem Hintergrund der positiven IBA-Erfahrungen und der erreichten Erfolge eine neue Kultur interkommunaler Zusammenarbeit im Ruhrgebiet entwickelt.

Dabei ist eine regelrechte Inflation von Masterplänen als informelle Planungsinstrumente zu beobachten, die in Regie von losen Zusammenschlüssen wechselnder kommunaler Akteure entstehen oder von regionalen Institutionen wie dem RVR begleitet oder erstellt werden.

Beispielhaft seien hier folgende Planungen genannt, deren wesentliche Ansätze, Ziele und Protagonisten genauer umrissen werden sollen:

- Masterplan Ruhr 2006 / 2008 in Regie der Städteregion 2030
- Masterplan Emscher Landschaftspark 2010
- Masterplan Emscher Zukunft der Emschergenossenschaft
- Masterplan Nördliches Verbandsgebiet erstellt durch den RVR

Städteregion Ruhr 2030

Ein Beispiel für die neue Kooperationskultur in der Region ist die Städteregion Ruhr 2030.

Sie entstand aus dem vom Bund geförderten Forschungsprojekt „Stadt 2030“ und umfasste erst acht, später alle 11 kreisfreien Städte des Ruhrgebiets, die sich in einem stadtreionalen Kontrakt unter dem Motto „Kooperation aus Eigensinn“ zur Zusammenarbeit bekennen. Zu den im Kontrakt genannten möglichen Handlungsfeldern für erste Leitprojekte gehörten unter anderem die Aufstellung eines stadtreionalen Masterplans und eines regionalen Flächennutzungsplans, kooperative Flächenentwicklung und die planerische Aktivierung der Potentiale von Wasserlagen.

- **Masterplan Ruhr 2006/ 2008**

Mit ihrem Entwurf zu einem Masterplan Ruhr im Jahr 2006 haben die 11 Mitgliedsstädte mit der Verwirklichung eines der im stadtreionalen Kontrakt aufgeführten Leitprojekte begonnen. Die Städte legten damit ein Leitbild für

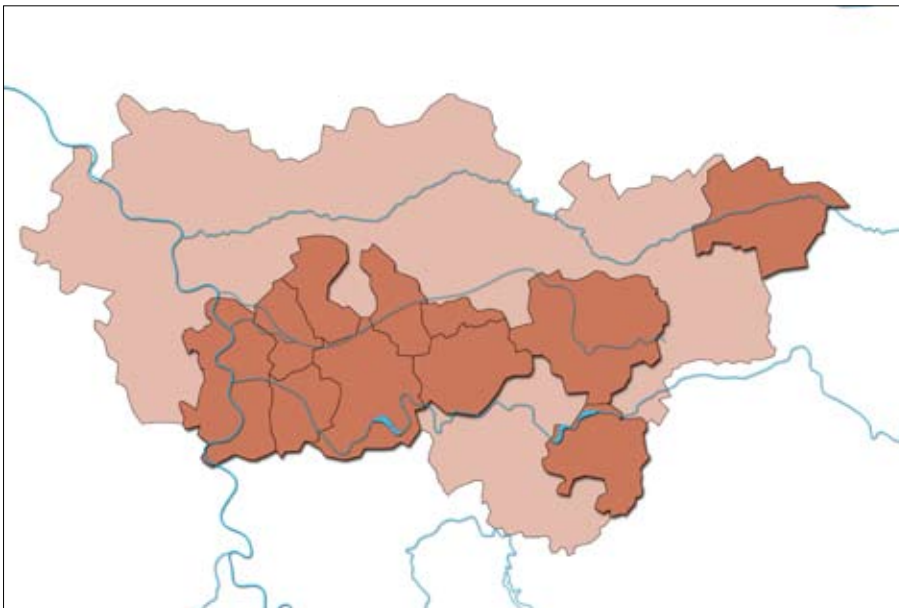


Abb. 2.d: Masterplan Ruhr 2008

- Planungsraum Masterplan Ruhr 2008
- Gebietsabgrenzung RVR

die Regionalentwicklung vor, das sie mit der 2008 erschienenen, neuesten Version des Masterplans weiter ergänzten und konkretisierten. Ziel dieses informellen Instruments ist es, die Bestandssituation im Kontext der regionalen Nachbarschaften zu analysieren, Entwicklungsmöglichkeiten und Potenziale auszuloten und eine Grundlage für weitergehende räumliche Planungen in der Region zu schaffen. Die Planungen werden dabei nicht durch eine zentrale Instanz erstellt und gelenkt, sondern durch die Mitglieder der Kooperationsgemeinschaft, welche die Ziele des Masterplans in eigener Regie in den zuständigen Kommunalverwaltungen verfolgen, denen auch die weitere Umsetzung obliegt. Der Masterplan Ruhr 2008 definiert Ziele und Leitlinien für die Region in drei Themenbereichen: Wohnen, Städtebau und Stadtentwicklung und Region am Wasser. Illustriert werden die Zielsetzungen mit Zusammenstellungen zahlreicher kommunaler Einzelprojekte, die nicht zwingend aufeinander bezogen sind. Daneben wird versucht, auch Synergien mit anderen Masterplanungen aufzuzeigen. Von den drei Schwerpunktthemen bietet aber nur die „Region am Wasser“ eine schlüssige räumlich-inhaltliche Klammer für die kommunale Projektvielfalt.

Der bottom-up-Planungsansatz des Masterplans Ruhr 2008 trägt damit zwar den regionalen Befindlichkeiten und dem kommunalen Eigensinn Rechnung, birgt aber die Gefahr, dass die große Linie verloren geht und nur in Fragmenten gedacht und geplant wird. Zudem werden elementare Themenbereiche wie Wirtschaft, Verkehr und Mobilitätsentwicklung oder soziale Stabilität und Integration im vorliegenden Stand von 2008 nicht oder nur am Rande behandelt.



- **Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)**

Die Aufstellung eines Regionalen Flächennutzungsplanes gründet wie der Masterplan Ruhr 2006 /2008 auf der Kooperationserklärung der Städteregion 2030, umfasst aber nicht alle Mitglieder derselben. Im rund 680 km² großen Planungsraum, der die Stadtgebiete von Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen umfasst, leben 1,8 Millionen Menschen – rund 34 % der Bevölkerung des RVR-Gebiets. Das Planungsgebiet schließt Teile der Ruhr-, Hellweg- und Emscherzone ein und erstreckt sich damit über drei große Entwicklungsachsen des Ruhrgebiets.

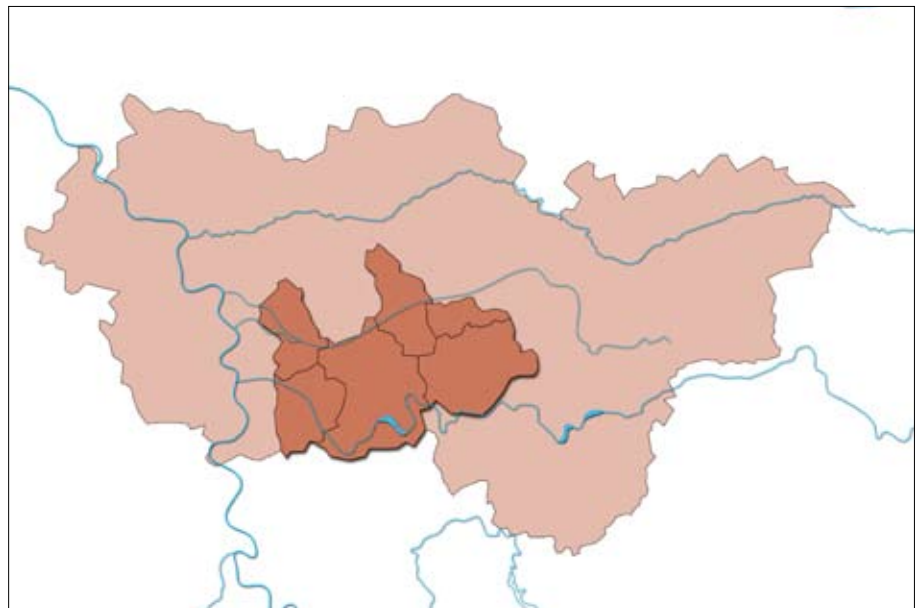


Abb. 2.e: Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)

■ Planungsraum RFNP
 ■ Gebietsabgrenzung RVR

Die sechs beteiligten Städte fanden sich im Oktober 2005 mit dem Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr zusammen, um die Vielzahl informeller Planungsansätze im Ruhrgebiet durch eine belastbare formelle Planung mit regionaler Koordinierungsfunktion zu ergänzen. Die rechtlichen Grundlagen dieses Vorgehens bilden das 1998 geänderte Raumordnungsgesetz und eine zunächst auf fünf Jahre befristete Regelung von 2004 im Landesplanungsgesetz NRW, die es den Kommunen gestattet mit dem Instrument RFNP zu experimentieren. Diese Fünfjahresfrist bedingt die Notwendigkeit, das Verfahren zur Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans bis spätestens 2010 zum Abschluss zu bringen.

Der Regionale Flächennutzungsplan wird sowohl als Regionalplan als auch als gemeinsamer Flächennutzungsplan für die Kommunen der Planungsgemeinschaft fungieren. Von dieser Zusammenführung in einer Ebene erwartet man sich eine Verschlankung, Entbürokratisierung und Flexibilisierung der Planungsprozesse.



Gegenüber den vielen Masterplänen unterscheidet sich der RFNP damit durch seinen rechtlich bindenden Charakter. Die Tatsache, dass durch diesen Plan eine verbindliche und regional abgestimmte Grundlage für weitere Entwicklungen im Geltungsbereich geschaffen wird, hat Modellcharakter für das gesamte Ruhrgebiet. Wenn die befristete Regelung zur Aufstellung von RFNP dauerhaft im Landesplanungsgesetz verankert wird, wäre dies ein wichtiges Planungsinstrument für die Zukunft des Ruhrgebiets. Kritisch ist zu sehen, dass im derzeitigen Planentwurf die Ausweisung von Siedlungsflächen nicht auf ermittelten Bedarfen gründet, sondern auf einem Potenzialflächenansatz. Ob die schlichte Ausweisung aller aktivierbaren Flächenressourcen vor dem Hintergrund rapide sinkender Einwohnerzahlen grundsätzlich zielführend ist, muss bezweifelt werden.

Regionalverband Ruhr (RVR)

Der Regionalverband Ruhr, kurz RVR, wird gegenüber seiner Position in den letzten drei Dekaden voraussichtlich eine größere Rolle in der Regionalplanung für das Ruhrgebiet übernehmen. Nachdem seine Vorgängerorganisation KVR (Kommunalverband Ruhr) 1975 in ihrer Planungshoheit beschnitten worden war, wird der RVR per Landesgesetz von 2007 ab Herbst 2009 die Regionalplanungskompetenz wieder erlangen. Zu den Aufgaben des Verbandes zählen unter anderem die Sicherung von Grün, Wasser, Wald und Freiflächen sowie die regionale Wirtschaftsförderung und das Marketing für die Region.

- ***Masterplan Emscher Landschaftspark 2010***

Im Jahr 2007 wurde dem Regionalverband die Trägerschaft für das regionale Großprojekt Emscher Landschaftspark 2010 übertragen, welches vorher von der mittlerweile aufgelösten Projekt Ruhr GmbH koordiniert worden war. Der Emscher Landschaftspark (ELP) 2010 gründet auf der während der IBA entwickelten Leitidee, den zerstörten und verbauten Naturraum entlang der Emscher, die jahrzehntelang als Abwasserkanal des Ruhrgebiets missbraucht worden war, zum Ausgangspunkt eines Regionalparks im Revier zu machen. Die Regionalparkidee wurde nach Abschluss der IBA Emscher Park als gemeinsames Projekt von 20 Städten, zwei Kreisen, Emschergenossenschaft und Regionalverband Ruhr, den drei Regierungsbezirken sowie der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen weiter verfeinert und ausgearbeitet. Der 1480 km² umfassende Entwicklungsraum des ELP (s. Abb. 2.f) erstreckt sich vom Rhein bis nach Bergkamen und in nord-südlicher Richtung vom Hellweg bis hinauf zu den nördlichen Emscherstädten. Die komplexe Entwicklungsstrategie wurde im Jahr 2005 in einer ersten Fassung vorgelegt, die damals 178 realisierte Projekte (Stand 2009: 179) und 248 laufende Vorhaben (Stand 2009: 425) enthielt. Der Masterplan Emscher Landschaftspark verfolgt das Ziel die Standort- und Lebensqualität entlang des Emscherlaufes nachhaltig zu verbessern und die Vision eines durchgehenden Landschaftsbandes im



Herzen des Ruhrgebiets zu verwirklichen. Zentrales Anliegen ist es, durch Vernetzung, Sicherung und Erweiterung von Grün- und Freiräumen im Parkband Emschertal die Qualitäten der einstigen Industrielandschaft für die anliegenden Städte, ihre Bewohner und für Touristen erfahrbar und nutzbar zu machen. Die umfassende Strategie integriert einerseits die im Masterplan Emscher Zukunft der Emscher Genossenschaft formulierten Aspekte und Notwendigkeiten für den ökologischen Umbau des Gewässersystems, geht in ihren ehrgeizigen Zielsetzungen aber noch weit darüber hinaus. Aufbauend auf den Potentialen der Industriekultur sollen wegweisende Standortentwicklungen, insbesondere für das Schwerpunktthema Arbeiten und Wohnen im Park, den Strukturwandel in den Anliegerstädten unterstützen. Mit Landmarkenkunst wird das Ziel verfolgt, aus industriellandschaftlich geprägten Räumen Orte mit Identität und Anziehungskraft zu machen. Durch neue Konzepte für urbane Landwirtschaft (z.B. Bio- und Erlebnisbauernhöfe) und Waldnutzung (z.B. Industriegewald, Energiewald) sollen Land- und Forstwirtschaft zu



Abb. 2.f: Masterplan Emscher Landschaftspark 2010

- Grünsystem Masterplan Emscher Landschaftspark 2010
- Gebietsabgrenzung RVR

einem hybriden Bestandteil des Emscher Landschaftsparks werden. Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des Parkbandes mit seinen vielfältigen Projekten ist die Schaffung einer flächendeckenden Parkinfrastruktur in Form von Wegen, Leit- und Informationssystemen, wie sie der Masterplan ELP 2010 vorschlägt.

Im Masterplan für den Emscher Landschaftspark finden sich viele zukunftsweisende und tragfähige Überlegungen für die Region. So zum Beispiel der Ansatz „Natur auf Zeit“, der es erlaubt, im Landschaftspark brachgefallene Industrieflächen mit momentan geringen Wiederverwertungschancen als arondierende Elemente im regionalen Ost-West-Grünzug zu „parken“. Dieses



Grün auf Zeit kann aber, wenn mittel- bis langfristig ein neuer Verwendungszweck gefunden wird, wieder aus dem Landschaftsparkbestand herausgelöst werden.

Positiv hervorzuheben ist auch, dass der Masterplan ELP 2010 über das Thema Arbeiten im Park zur räumlichen Umsetzung der Ziele beitragen kann, welche die nordrheinwestfälische Landesregierung mit ihrer wirtschaftsbezogenen Kompetenzfeld- bzw. Clusterförderung anstrebt.

Als übergeordnetes und alleiniges Konzept für die strategische Positionierung des Ruhrgebietes scheint der Masterplan Emscher Landschaftspark indes nicht geeignet, da die Strategie zu einseitig auf die Entwicklung des Kernraumes aus den inneren Peripherien, aus den Zwischenräumen heraus fokussiert und dabei die städtischen Zentren aus den Augen verliert.

- **Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur
Nördliches Verbandsgebiet**

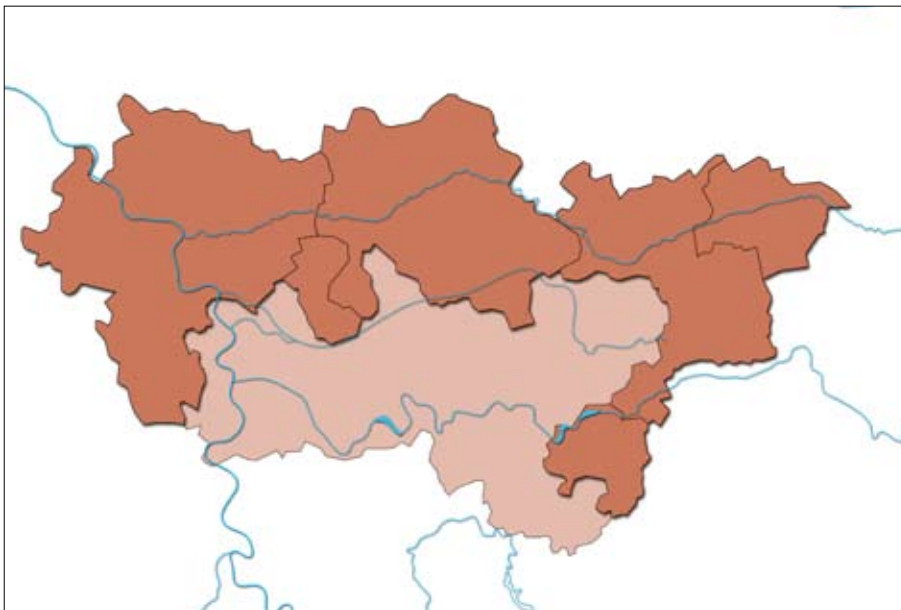


Abb. 2.g: Masterplan Raum und Siedlungsstruktur Nördliches Verbandsgebiet

- Planungsraum Masterplan Nördliches Verbandsgebiet
- Gebietsabgrenzung RVR

Der Masterplan Nördliches Verbandsgebiet wurde vom RVR erarbeitet und 2008 vorgestellt. Der Planungsraum umfasst das Gebiet der Kreise Wesel, Recklinghausen, Unna, sowie die kreisfreien Städte Gelsenkirchen, Hamm und Hagen. Der Masterplan deckt im Wesentlichen jene Räume ab, die nicht im zurzeit in Aufstellung befindlichen regionalen Flächenutzungsplan für das mittlere Ruhrgebiet erfasst sind und kann daher Grundlage eines nachfolgenden RFNP für das Nördliche Verbandsgebiet sein. Untersuchungsschwerpunkte sind wirtschaftliche und demografische Entwicklungen, das Städtesystem mit seinen Verflechtungen, Flächennutzen, das Freiflächensystem und regionale Kooperationen.



Wirtschaftsförderung metropole ruhr (wmr) GmbH

Um die im RVR-Gesetz definierten Aufgaben Wirtschaftsförderung und Regionalmarketing wahrnehmen zu können, gründete der RVR im Jahr 2007 die Wirtschaftsförderung metropole ruhr GmbH. Die Gesellschaft ist eine hundertprozentige Tochter des Regionalverbands. Sie arbeitet eng mit den einzelnen kommunalen Wirtschaftsförderungen zusammen und kooperiert mit Partner wie Handwerks- und Industrie- und Handelskammern sowie mit der landeseigenen Wirtschaftsförderung NRW Invest und der RAG Montan Immobilien AG. Die Aufgaben der regionalen Wirtschaftsförderung reichen von der nationalen und internationalen Bewerbung der Region über klassische Informations-, Netzwerk- und Beratungsarbeit für Unternehmen bis hin zur fachlichen und lenkenden Unterstützung der Kommunen bei der Beantragung von Fördermitteln.

Ein wichtiger Eckpunkt in der Arbeit der regionalen Wirtschaftsförderung ist die gezielte Weiterentwicklung und Förderung stark aufgestellter Wissens- und Kompetenzfelder im Ruhrgebiet, gebildet durch Energie, Logistik, Chemie, Gesundheitswirtschaft, Nano-, Mikrosystem- und Werkstofftechnologie.

- **Konzept Ruhr**

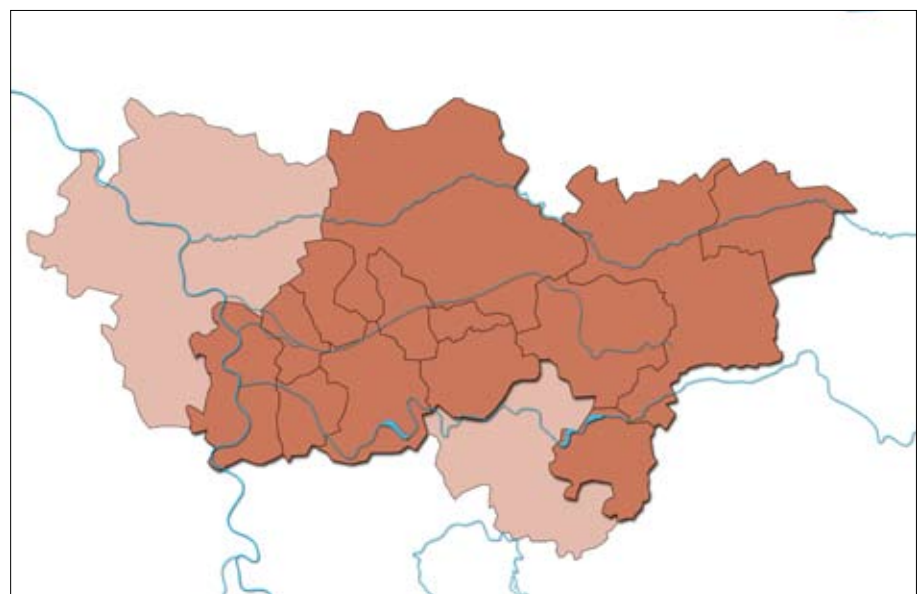


Abb. 2.h: Konzept Ruhr

- Planungsraum Konzept Ruhr
- Gebietsabgrenzung RVR

Im Rahmen der Unterstützung der Kommunen bei der Beantragung von Fördergeldern hat die Wirtschaftsförderung als eines ihrer Leitprojekte die Erstellung eines Konzepts zur nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung mit dem Titel „Konzept Ruhr“ begleitet.

Ziel des Konzepts ist es, wichtige städtebauliche und wirtschaftlich bedeutsame Schlüsselprojekte im Planungsgebiet in den Kontext eines schlüssigen strategischen Koordinatensystems zu stellen. Auf diese Weise sollen



die Projekte für eine Förderung im operationellen Programm „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ für NRW qualifiziert werden, das sich aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) speist. Förderschwerpunkte des Landes-Programms sind die integrierte Entwicklung von städtischen Problemlagen und die Beseitigung von Entwicklungshemmnissen in industriell geprägten Regionen. Um beide Schwerpunkte möglichst breit zu adressieren, integriert das Konzept Ruhr Ansätze aus vorhandenen regionalen Entwicklungskonzepten und regionalen Masterplänen (insbesondere Masterplan Ruhr 2006/2008, Emscher Landschaftsplan 2010 und Neues Emschertal) und kombiniert dabei auch die Ziel 2-Förderung mit anderen Förderprogrammen (Stadtumbau West, Soziale Stadt, URBAN 21, Ökologieprogramm im Emscher-Lippe-Raum).

Das Konzept Ruhr verfolgt das Ziel, die Projektvielfalt aus den Städten in fünf Leitthemen zu ordnen und erfüllt mit diesem regional orientierten, mehrdimensionalen Entwicklungsansatz eine zentrale Anforderung der Landesregierung (siehe oben: Initiative Zukunft Ruhr) für die weitere Vergabe von Fördermitteln. Die Sammelbegriffe der fünf Leitthemen überschneiden sich räumlich und inhaltlich, das Konzept Ruhr wird durch die Wirtschaftsförderung bereits international vermarktet:

- ruhrlines – versammelt Projekte entlang der Ost-West-Entwicklungsachsen im Ruhrgebiet, gebildet durch Ruhr, Hellweg, Emscher und Lippe.
- ruhrcities – umfasst die Profilierung und qualitative Aufwertung der städtischen Zentren und Stadtteile.
- ruhrexcellence – soll die Entwicklung hochwertiger Gewerbe- und Immobilienstandorte beflügeln und hat einen Schwerpunkt in der Bestandsentwicklung und Konversion.
- ruhrinvest – schafft Rahmenbedingungen für weitere private Investitionen in Entwicklungsräumen, auch in scheinbar problematischen Lagen.
- ruhrvents – setzt auf die Kraft von medienträchtigen Großveranstaltungen, gerade auch in Kultur und Sport, um das Image der Region zu verbessern.

Der Ansatz der regionalen Wirtschaftsförderung, Regionalentwicklung und Regionalmarketing integriert zu betreiben ist zukunftsweisend und vielversprechend. Bei genauerem Hinsehen erweist sich das Konzept Ruhr allerdings als eine weitere räumlich und inhaltlich breit gestreute Sammlung von Projekten, die kein schlüssiges Gesamtbild, keine anschauliche Zielvorstellung vermittelt. So ist es weniger die gemeinsame Idee für eine Ruhrstadt, als vielmehr die Aussicht auf staatliche Fördermittel, welche die Kommunen zu ihren zahllosen Projektmeldungen treibt. Eine dauerhaft erfolgreiche Stand-



ortprofilierung der Region müsste hingegen ein glaubhaftes und attraktives Zukunftsbild des Ruhrgebiets entwerfen und dieses Bild mit Projekten belegen, die auch nach außen wirksam kommuniziert werden können.

2.3 Kommunale Konzepte zur Stadt- und Wirtschaftsentwicklung

2.3.1 Auswahl von Konzepten und Ansätzen zur kommunalen Wirtschafts- und Strukturentwicklung

Die Ruhrgebietsstädte entsprechen der neuen Förderpolitik des Landes (s. Initiative Zukunft Ruhr) durch verstärkte Bemühungen zum Aufbau tragfähiger kommunaler Wirtschaftskluster. In diesem Zusammenhang werden Vorhaben wie dortmund-project, bochum 2015 oder duisburg.impuls umgesetzt, die in Dortmund und Bochum von eigenen Organisationseinheiten in Stadtverwaltung und Wirtschaftsförderung vorangetrieben werden. Das erste Strukturentwicklungsprogramm dieser Art im Revier war Ende der 1990er Jahre dortmund-project. Das Konzept wurde vor dem Hintergrund der Krise des Stahlstandorts Dortmund in einer Public Private Partnership – Konstruktion von Teams der Wirtschaftsförderung Dortmund, McKinsey & Co. und der ThyssenKrupp AG erarbeitet. Für die Standortentwicklung in den Zukunftsbranchen hat Dortmund project mit Technologiepark, Stadtkrone Ost, Hafen und PHOENIX-Areal wichtige Impulse gesetzt, das Ziel 70.000 neue Arbeitsplätze bis 2010 zu schaffen, wird indes nicht erreicht werden.

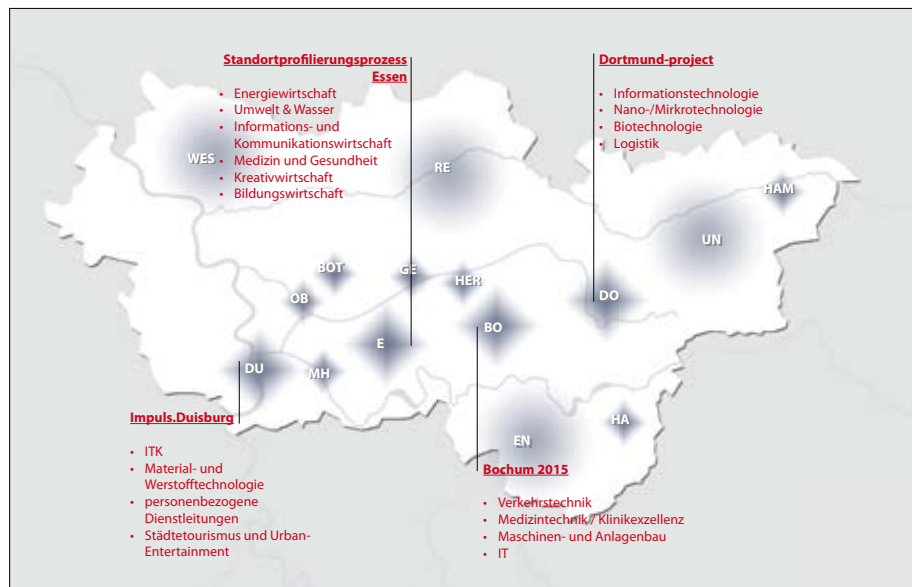


Abb. 2.i: Kommunale Konzepte zur Wirtschafts- und Strukturentwicklung

Programme zur Standortprofilierung in den Oberzentren mit ihren jeweiligen Branchenschwerpunkten (Clustern)



Abbildung xx zeigt eine Übersicht der von den vier großen Hellwegstädten zum weiteren Ausbau bestimmten wirtschaftlichen Kompetenzfelder im Zuge der Clusterstrategien bzw. der kommunalen Standortprofilierung.

Diese kommunalen Strukturentwicklungsprogramme umfassen in der Regel alle klassischen Aufgaben einer Wirtschaftsförderung (Ansiedlungsberatung, Netzwerkarbeit, Gründungsförderung, Aus- und Weiterbildung), haben aber eine klare branchenspezifische Ausrichtung. Dieses Aufgabenspektrum wird um Aufgaben aus den Bereichen Standortentwicklung und Standortmarketing sowie um räumliche und strategische Perspektiven für die Gesamtstadt ergänzt. So strebt Duisburg.impuls neben der branchenstrukturellen Profilbildung die Bildung von Ansiedlungsschwerpunkten in drei Stadträumen an (Hafen = Logistik; Landschaftspark Duisburg-Nord = Tourismus; Innenstadt = alle Kompetenzfelder außer Logistik). Essen definiert im Rahmen eines Standortprofilierungsprozesses Entwicklungsräume für die Kreativwirtschaft und Dortmund verknüpft im dortmund-project die Kompetenzfeldförderung mit der Schaffung von mehr Lebens- und Arbeitsqualität in zahlreichen neuen Entwicklungsgebieten.

Alle oben genannten Strukturentwicklungskonzepte sind auf die kommunale Perspektive beschränkt. Hier stellt sich die Frage, ob gerade die Clustermodelle mit ihrer Förderung von Wissensaustausch und Vernetzung der Akteure einen stärker regional orientierten Anwendungsrahmen erfordern.

2.3.2 Auswahl von Stadtentwicklungskonzepten

In den Ruhrgebietsstädten setzt sich die Erkenntnis durch, dass Lebensqualität und Urbanität entscheidende weiche Standortfaktoren sind und dass die mannigfaltigen Herausforderungen von Demografie, Integration, sozialem und wirtschaftlichem Wandel neue raum- und flächenbezogene Strategien für die gesamtstädtische Entwicklung erfordern. Vorreiter sind auch hier die Oberzentren Essen, Duisburg und Dortmund, die sich, teilweise mit gesamtstädtischen Konzepten (Essen, Duisburg) oder mit themenspezifischen Planungen (Dortmund, Bochum), mittel- bis langfristige Handlungsperspektiven für ihre Standortprofilierung erschließen. Dabei entwickeln manche Planungen wie etwa der Innenstadtmasterplan von Foster&Partners für Duisburg beträchtliche Strahlkraft und haben große Imagewirkung.

Die Entwicklungskonzepte selber sind zwar informeller Natur, ihre Ergebnisse sollen aber meist als Grundlage für die Erstellung von Flächennutzungsplänen dienen. In Essen und Duisburg werden die gesamtstädtischen Entwicklungskonzepte aus Finanzmitteln des Programms Stadtumbau West gefördert. Die regionale Perspektive wird in den Masterplänen und Stadtentwicklungskonzepten zwar häufig erwähnt, ohne aber eine größere faktische und inhaltliche Relevanz zu gewinnen.



- **Bochum - Kleinteilige Entwicklungskonzepte**

Bochum erarbeitet zahlreiche Entwicklungskonzepte und Planungen für Teilräume und sektorale bzw. thematische Schwerpunkte wie z. B. ein Entwicklungskonzept für die Innenstadt als Erlebnisraum, einen Rahmenplan für die Einfallstraßen oder ein Einzelhandelskonzept. Das Raumentwicklungskonzept für die Gesamtstadt aus dem Jahr 2004 fasst lediglich Leitlinien und Grundsätze der Planung zusammen. Inhaltliche Schwerpunkte sind unter anderem die Innenstadt als Ort für Kreativwirtschaft, Kultur und Einzelhandel sowie die Verknüpfung von Hochschule und Stadt.

- **Themenspezifische Masterpläne in Dortmund**

Die Stadt Dortmund verfolgt den Ansatz, statt eines umfassenden Stadtentwicklungskonzepts handlungsorientierte, themenspezifische Masterpläne zu erstellen und fortzuschreiben. So wurde 2003 ein Masterplan Wirtschaftsflächen aufgestellt, der ein Flächenpotenzial von 500 Hektar über einen Zeitraum von 15 Jahren aufzeigt und auf die Branchenschwerpunkte des dortmund-project abgestimmt ist. 2004 wurde der Masterplan Wohnen fertig gestellt, der ebenfalls mit einem Horizont von 10 – 15 Jahren die Zukunft des Wohnstandorts Dortmund mit strategischen Zielen und Handlungsfeldern umreißt. Anders als Essen strebt Dortmund danach, sich als bezahlbare Wohnstadt gerade auch für Familien zu positionieren und setzt auf Innenentwicklung und Geschosswohnen.

- **Duisburg – Masterplan Innenstadt / Duisburg 2027**

Der 2007 vorgestellte Masterplan Innenstadt zielt auf den Umbau, die Nachverdichtung und die nachhaltige Attraktivierung des Duisburger Stadtkerns als Wohn- und Geschäftszentrum. Aufbauend auf dem erfolgreichen Masterplan für den Innenhafen, sieht der Masterplan die Reaktivierung innerstädtischer Brachflächen, den Rückbau von Verkehrsräumen und die Verbesserung der Nahverkehrsinfrastruktur vor. Ziel ist es, Duisburg eine neue Identität, ein neues urbanes Gesicht zu geben. Zusätzlich hat die Stadt Duisburg 2007 auch das Konzept Duisburg 2027 initiiert, welches ein Prozess zur gesamtstädtischen, strategischen Planung mit einem Betrachtungszeitraum von 15 bis 20 Jahren ist. Die Themen Strukturpolitik und Lebensqualität sollen mit den Bedürfnissen der Öffentlichkeit und Politik zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt werden. Die Projektlaufzeit ist auf fünf Jahre ausgelegt, die Ergebnisse dienen der Entwicklung eines neuen Flächennutzungsplanes.

- **STEP 2015+ / Essen**

Die Stadt Essen hat STEP 2015+ als Modellprojekt des Forschungsfeldes Stadtumbau West des Bundesbauministeriums erarbeitet. Anfang 2005 hat der einjährige, zu Beginn verwaltungsinterne „Stadtentwicklungsprozess Essen – Perspektive 2015+“ die Basis für STEP 2015+ gelegt. Themenspezifische Erkenntnisse aus dem STEP dienen dem in Aufstellung befindlichen Regionalen Flächennutzungsplan als Grundlage. Das Konzept umfasst 32



Impulsprojekte in sechs Projektgruppen, darunter Masterpläne für Wohnen, Infrastruktur und Gewerbe sowie Projektfamilien für Innenstadtentwicklung, Stadtteil- und Quartiersmanagement und das Grün- und Freiraumsystem. Essen begreift sich selbstbewusst als Downtown des Ruhrgebiets und Motor für den Strukturwandel und will diesem Anspruch mit einen ganzheitlichen Konzept gerecht werden, das auf die Schaffung neuer attraktiver Standortqualitäten setzt wie Wohnen und Arbeiten im Krupp-Gürtel, die Marina Essen oder weitere Premium-Standorte für Unternehmensrepräsentanzen.

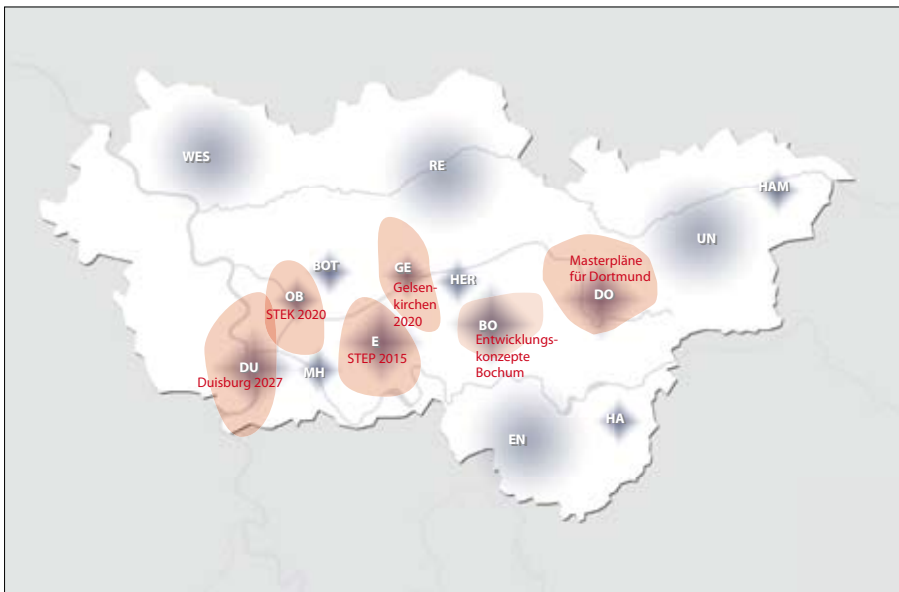


Abb. 2.j:
Stadtentwicklungskonzepte zwischen
Ruhr und Emscher

2.4 Resümee

Schon diese kurze Sichtung der vielen Konzepte, Programme und planerischen Projektionen für das Ruhrgebiet zeigt, dass die Region ohne Zweifel zu den am dichtesten überplanten Räumen Deutschlands, wenn nicht Europas, zählt. Die Entwicklungsdefizite im Revier sind also nicht auf den Mangel, sondern vielleicht sogar eher auf den Überfluss an lokalen Ideen und Ansätzen zurückzuführen, der bisweilen mit einer gewissen Richtungs- und Orientierungslosigkeit verbunden ist. In dieser Politik der vielen kleinen Schritte droht das Gesamtbild der regionalen Raumentwicklung verloren zu gehen. Eine Profilierung der Region ist angesichts großräumiger Stagnations- bzw. Schrumpfungsszenarien in Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung nur durch die Konzentration auf wenige Wachstumspole zu leisten. Gleichzeitig zeigen interkommunalen Projektsammlungen gegenwärtiger Masterpläne, dass sich alle Städte gerne als potenzielle Wachstumspole verstehen, und sich mit ambitionierten Vorhaben um Fördergelder bewerben. Hinzu kommt, dass - mit Ausnahme des Regionalen Flächennutzungsplans - der Großteil interkommunaler Planungen im Ruhrgebiet informeller Natur ist und damit



keinen rechtlich bindenden Charakter besitzt, wenn es um diffizile Fragen wie die Ausweisung neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen geht. Die Region muss daher von der „Kooperation aus Eigensinn“ zu einer „Kooperation aus Gemeinsinn“ gelangen, welche die mittel- und langfristigen Entwicklungsperspektiven in ein realistisches gesamtträumliches Bild übersetzt und dieses nach Möglichkeit in formellen Planungen festschreibt.



KAPITEL 3

DREI ZUKUNFTSAUFGABEN UND EINE VISION FÜR DIE RAUMENTWICKLUNG IM RUHRGEBIET



Die drei zentralen Zukunftsaufgaben für die räumliche Entwicklung und Gestaltung der Metropole Ruhr sind Wandel, Vielfalt und Fairness. In diesen drei Aufgabenfeldern ergeben sich zahlreiche Aspekte und Herausforderungen, die in den folgenden Abschnitten dargelegt werden.

3.1 Zukunftsaufgabe Wandel

Aspekt: Wirtschaftliche Strukturkrise und demografischer Wandel als Krisen des Raumes

Die wirtschaftliche Strukturkrise des Ruhrgebiets ist auch eine Krise der gesellschaftlichen Strukturen, der Umwelt, der kulturellen Verfasstheit – kurz: Sie ist eine Krise des gesamten verstädterten Raumes, der die im industriellen Zeitalter so erfolgreich gewesene Metropolregion im Herzen Deutschlands bildet. Gleiches gilt für den demografischen Wandel, der die Großstädte des Ruhrgebiets durch hohe Abwanderungszahlen bei den Personen im erwerbsfähigen Alter und durch einen wachsenden Anteil von nicht optimal in die Gesellschaft integrierten Bürgern mit Migrationshintergrund mit besonderer Härte treffen wird.

Herausforderung: Umbau und Neuinterpretation der Region

Die über hundertjährige Dominanz der Montanindustrie hat sich dem Raum eingeschrieben und stellt die Bewohner vor eine riesenhafte Aufgabe, den Umbau und die Neu-Interpretation der historisch gewachsenen Raum- und Siedlungsstrukturen an Ruhr, Emscher und Lippe. Eine komplette Neuordnung der Region wäre dabei ebenso illusorisch wie kontraproduktiv, denn die räumlichen Beharrungskräfte der Städte und ihrer Infrastrukturen sind groß. Vielmehr muss es um eine realistische und nachhaltige Neubestimmung der Region aufgrund ihrer vorhandenen Möglichkeiten und Stärken gehen, die in Einzelfällen auch vor kreativer Zerstörung nicht Halt machen darf. Dieser Prozess grundsätzlichen Wandels und der Überwindung nicht mehr zeitgemäßer regionaler Raumspezifika muss unter Beibehaltung positiver Eigenschaften und Identität bildender Elemente durchgeführt werden. Die IBA Emscher Park weist hierbei mit Ihren Konzepten Industrienatur und Industriekultur den richtigen Weg, der mit dem Masterplan Emscher Landschaftspark 2010 fortgeführt wird. Insgesamt erscheinen diese Ansätze dem tatsächlich nahezu umfassenden Veränderungsdruck auf Siedlungs-, Wirtschafts- und Sozialstruktur des Ruhrgebietes allerdings nicht ausreichend konsequent.



Aspekt: Abnehmende Siedlungsdichte, anhaltend hohe Flächeninanspruchnahme

Die gegenwärtige Raumentwicklung im Ruhrgebiet ist gekennzeichnet durch ein großes Flächenangebot, anhaltend hohe Flächeninanspruchnahme und gleichzeitig stark schrumpfende Einwohnerzahl und eine alternde Bevölkerung. Rund 100 Quadratkilometer altindustrielle Brachflächen, deren Nachnutzung oftmals mit erheblichen Problemen verbunden ist, sind in eine neue stadtübergreifende regionale Raumfigur zu integrieren. Während für Altflächen oft kaum noch sinnvolle Verwendungszwecke und Nutzer gefunden werden können, nimmt die Siedlungs- und Verkehrsfläche in der Region täglich weiter um zwei Hektar zu (Stand 2006, s. Abb. 3.a). Demgegenüber wird bis 2020 ein Rückgang der Bevölkerungszahl im Ruhrgebiet zwischen sieben und 12% prognostiziert, was im Mittel einen Einwohnerverlust in der Größenordnung von fünf Großstädten bedeuten würde (s. Abb. 3.c u. d). Von diesem Einwohnerschwund werden auch die Ballungsrandkommunen erfasst, die von 1992 bis 2001 noch Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen hatten.

Aus oben genannten Faktoren und Entwicklungstrends ergibt sich eine stark abnehmende Siedlungsdichte in der Region (s. Abb. 3.b). Dies wird gravierende Folgen für die Aufrechterhaltung der kommunalen und regionalen Infrastrukturen (Verkehr, Ver- u. Entsorgung, Soziales, Kultur etc.) haben.



Abb. 3.a: Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Ruhrgebiet 1993-2006 nach Nutzungsarten

Quelle: BBR 2008

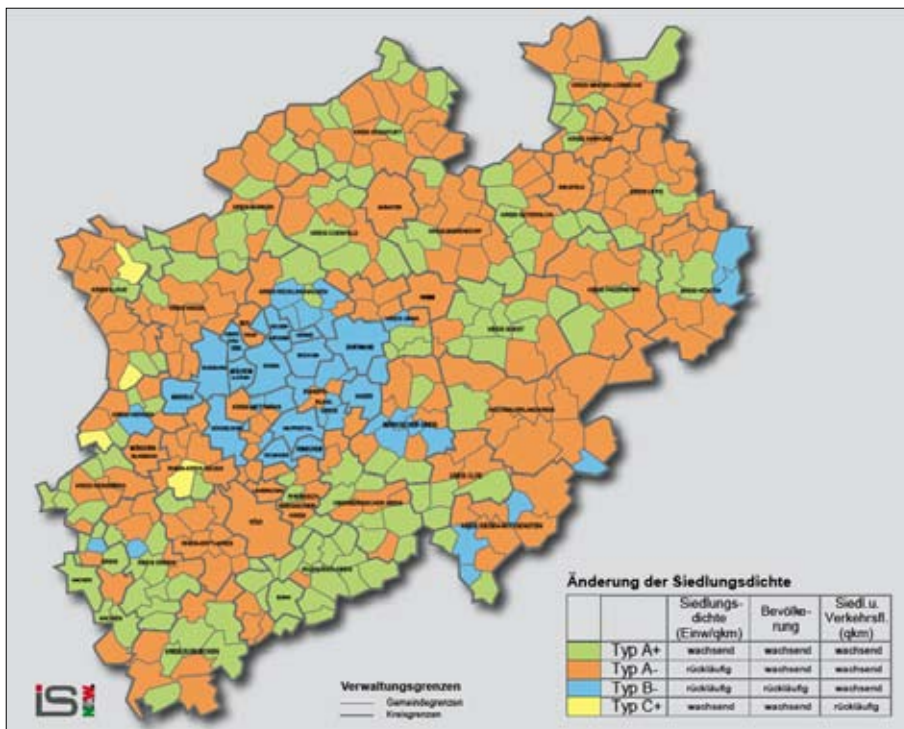


Abb. 3.b: Veränderung der Siedlungsdichte in NRW 1990-2004 (SuV-Definition des Statistischen Bundesamtes)

Quelle: ILS NRW 2005



Drei Zukunftsaufgaben und eine Vision für die Raumentwicklung im Ruhrgebiet

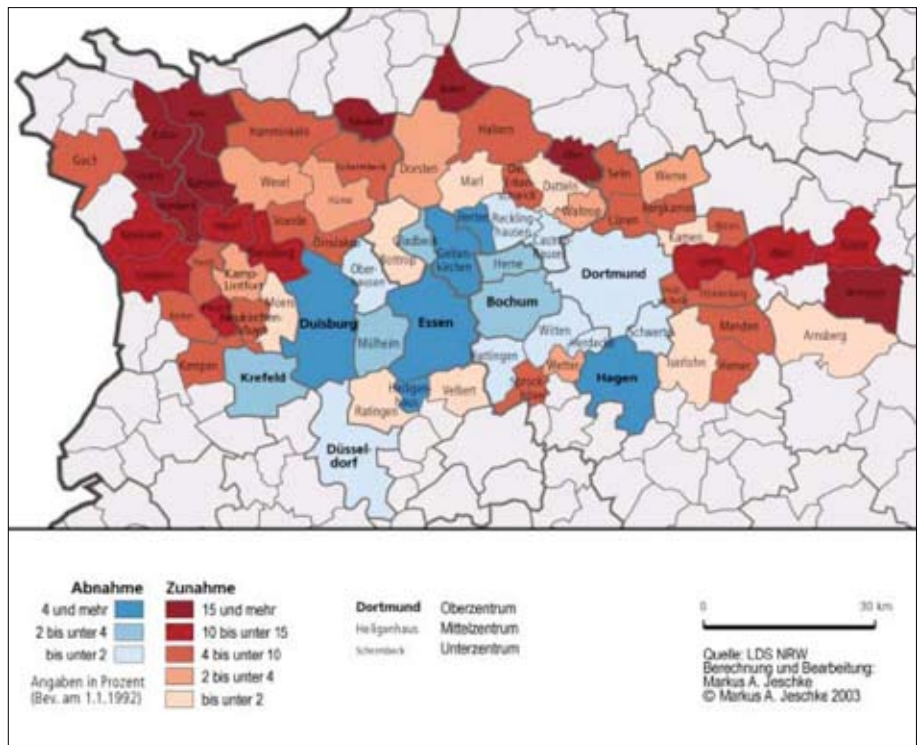


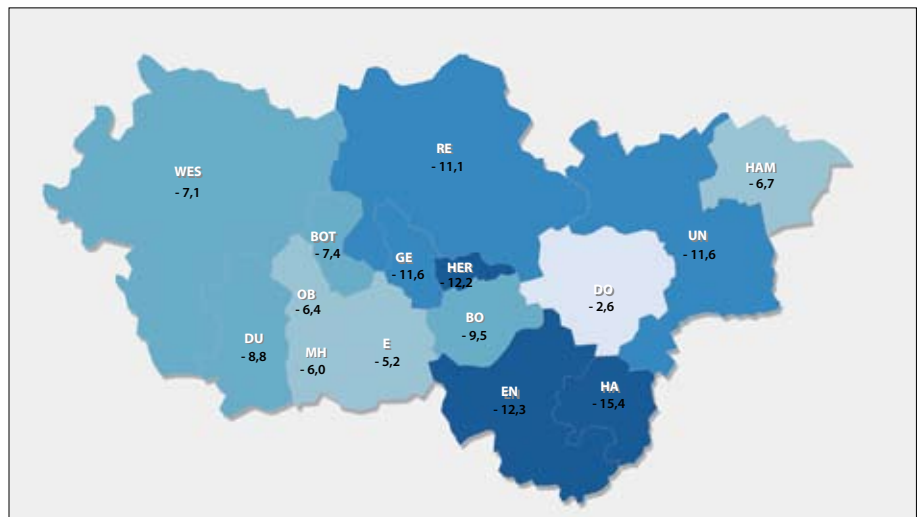
Abb. 3.c: Bevölkerungsentwicklung in kreisangehörigen Umlandgemeinden und kreisfreien Städten des Ruhrgebiets 1991.2001

Darstellung: Markus. A. Jeschke in: Blotevogel 2004

Abb. 3.d: Bevölkerungsprognose 2008-2030 für die Kreise und kreisfreien Städte des Ruhrgebiets

Waren im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts insbesondere an den nördlichen Ballungsrändern noch Bevölkerungszunahmen zu verzeichnen, zeigt die Prognose bis 2030 deutlich einen flächenhaften Schrumpfungstrend für das gesamte Ruhrgebiet. Am wenigsten getroffen werden die Städte Essen und Dortmund.

Datengrundlage: Vorräumberechnung des IT.NRW 2009 / Eigene Darstellung



Herausforderung: Nachhaltige Raumentwicklung

Die zusätzliche Beanspruchung von rund sieben Quadratkilometer Siedlungs- und Verkehrsflächen im Jahr muss vor dem Hintergrund rapide abnehmender Bevölkerungszahlen überprüft und revidiert werden. Eine zukunftsfähige Raumentwicklung im Ruhrgebiet erfordert die Stärkung und nachhaltige Entwicklung städtischer Zentren durch die Rekonzentration von Qualitäten, Einwohnern und Investitionen in urbanen Wachstumspolen, sie



fordert Flächenkreislaufwirtschaft und, wo nötig, Rückzug aus der Fläche statt beständige Neuausweisung. Vor allen Dingen kommt es darauf an, regional vorhandene Flächenpotenziale optimal zu nutzen, wofür ein beständiges Flächenmonitoring unerlässlich ist, wie es die wmr bereits für Wirtschaftsflächen praktiziert.

Aspekt: Heterogenität und Gleichzeitigkeit in der regionalen Entwicklung

Die Entwicklung von regionalen Teilräumen und Teilsystemen verläuft im Ruhrgebiet höchst unterschiedlich und folgt keinen klaren Mustern. Es ist eine Gleichzeitigkeit von Schrumpfung, Wachstum und Stagnation zu beobachten. So gibt es Städte, in denen die Bevölkerung abnimmt, aber das Bruttoinlandsprodukt wächst wie etwa in Dortmund, Duisburg, Bochum oder Essen. Auf der anderen Seite gibt es Kreise wie Wesel und Unna, in denen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung beide positiv sind. Die Städte Herne und Bottrop wiederum zeigen sowohl Bevölkerungsverluste als auch Einbußen beim BIP. Allein diese wenigen Beispiele zeigen, dass es keine einheitliche Entwicklung in den Teilräumen des Reviers gibt. Zusätzlich sind die Binnenunterschiede innerhalb der Gebietskörperschaften zu berücksichtigen. Die demografischen, sozialen und wirtschaftlichen Perspektiven einzelner Stadtteile weichen erheblich voneinander ab, was vor allen Dingen für die Zukunftsplanung in Bildungsversorgung, sozialer und technischer Infrastruktur wichtig ist.

Herausforderung: Instrumente für den konstruktiven Umgang mit regionalen Ungleichheiten

Um auf diese regionalen Disparitäten angemessen planerisch zu reagieren, muss ein Werkzeugkasten entwickelt werden, der Instrumente enthält, um die ungleichen Entwicklungslinien und die damit verbundenen Probleme gemeindeübergreifend zu ermitteln, in Raumkategorien zusammenzufassen und präzise zu verorten. Aufbauend darauf sind für jede Raumkategorie regional abgestimmte Entwicklungsziele sowie Strategien und Konzepte für deren Erreichung zu entwerfen. Dazu braucht die Region eine Mischung aus informellen und formellen Kooperationen. Diese gilt es nach ihrer Leistungsfähigkeit einzusetzen, so dass formelle Zusammenarbeit stärker der Umsetzung und informelle Organe und Instrumente mehr der Ideenproduktion dienen.



Aspekt: Innovation UND Solidarität

Das Ruhrgebiet befindet sich immer noch auf dem Weg des Wandels von einer reinen Industrieregion zu einer Wissens- und Dienstleistungsregion, die eine starke industrielle Basis behalten wird. Dieser wirtschaftliche Erneuerungs- und Aufholprozess erfordert ein nachhaltiges Wachstum, das auf Innovationen gründet.

Innovation meint nicht nur die Entwicklung von Zukunftstechnologien und deren mögliche Anwendungen und Umsetzung in Produkte und Dienstleistungen, sondern auch Neuerungen in Bildung, Arbeitswelt und Bürgergesellschaft. Diese notwendigen neuen Ideen in vielen Lebensbereichen fasst der unter dem Vorsitz des Soziologen Ralf Dahrendorf verfasste Bericht der Zukunftskommission NRW im Zweiklang „Innovation und Solidarität“ zusammen. Viele der aus diesem Zweiklang resultierenden Veränderungen entziehen sich dem Einfluss der Kommunen bzw. der Region und sind in der Landes- oder Bundespolitik anzustoßen. Für das Ruhrgebiet ist vor allem die Frage interessant, wie die Region und ihre Stadtgesellschaften sich auf den anstehenden Wandel im Zeichen von Innovation und Solidarität vorbereiten können.

Herausforderung 1: Clustermodelle als regionale Innovations-systeme ausbauen

Eine Antwort sieht die Landesregierung Nordrhein-Westfalens im Ausbau vorhandener regionaler Stärken im Wettbewerb, der als strukturpolitisch nachhaltige Strategie eine wirksame Innovationsförderung erlaubt. „Stärken stärken“ setzt auf die Weiterentwicklung der endogenen Begabungen der Region, auf die Eigeninitiative und den Ideenreichtum privater und öffentlicher Akteure sowie die Kooperationsbereitschaft der Gebietskörperschaften.

Umgesetzt wird diese Strategie bereits in der Wirtschaftsclusterpolitik des Landes, die vornehmlich auf eine effizientere Vernetzung von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung setzt. Der Cluster- und Vernetzungsgedanke wird von den Kommunen – insbesondere von Dortmund, Duisburg und Bochum – durch eigene Projekte zur Wirtschafts- und Ansiedlungsförderung aufgenommen. Mit dem Aufbau von Clustern in zukunftssträchtigen Technologiefeldern und Branchen kann es gelingen, das Ruhrgebiet zu einer wissens- und innovationsbasierten Technologieregion auszubauen. Ein solches Clusterkonzept sollte durch den Einsatz raumplanerischer Werkzeuge flankiert werden, welche Hinweise für die Verknüpfung wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte mit den Systemen Freiraum, Wohnen und Verkehr geben. Ferner ist zu prüfen, ob und wie die Clusterstrategien als planerische Modelle für die Weiterentwicklung und den Umbau der funktionalen Raumsstruktur im Ruhrgebiet in weiteren Bereichen herangezogen werden können – dies wird unter Punkt 3.1.2 näher beleuchtet.



Herausforderung 2: Mentalitätswandel anstoßen und gestalten

Eine Grundvoraussetzung für die kommenden Veränderungen in Wirtschaft, Bildungs- und Arbeitswelt ist ein Mentalitätswandel der Bevölkerung. Ein gutes Klima für Unternehmensgründungen, fortschrittliche Systeme der Aus- und Weiterbildung, flexible Arbeitsverhältnisse und Bürgerengagement – alle diese Dinge funktionieren nur, wenn sie die Menschen in der Region, ihre Art zu leben und zu denken, ernst nehmen. Die Industriegesellschaft mit sicherer abhängiger Beschäftigung und der Sozialstaat mit umfangreichen Sicherungs- und Transfersystemen haben jahrzehntelang Grundeinstellungen und Werthaltungen befördert, die Sicherheit über Flexibilität, Weisungserfüllung über Eigeninitiative und Erlerntes über das Lernen stellen. Dies erweist sich heute als Modernisierungshemmnis – Wandel tut not. Das Gelingen der Innovationsregion Ruhrgebiet hängt deshalb zu großen Teilen vom Bewusstseinswandel in der Bevölkerung ab, der allerdings nur langfristig vorstatten gehen wird. Für die Übergangszeit bedeutet dies, dass für alle, die den Wandel nicht mehr bewältigen können, Alternativen geschaffen werden müssen. Bei der Gestaltung des Mentalitätswandels wird es darauf ankommen, auf Vorhandenem aufzubauen. So könnten etwa die vorhandene Vereinskultur im Revier für das bürgerschaftliche Engagement oder die Solidargemeinschaft in den Quartieren für Mehrgenerationen-Wohnprojekte nutzbar gemacht werden.

3.2 Zukunftsaufgabe Vielfalt

Aspekt: Polyzentraler Metropolraum

Das Ruhrgebiet als Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr ist ein polyzentraler Agglomerationsraum mit flächenhaftem Siedlungskörper, der, anders als bei monozentrischen Metropolregionen, auf keine klare städtische Leitfigur ausgerichtet ist. Da das Siedlungsgefüge im Revier sich aus und mit der montanindustriellen Spezialisierung der Region entwickelt hat, scheint ihm heute die funktionale Begründung abhanden gekommen zu sein. Das Band aus Stahl und Kohle, das früher die funktional spezialisierten Siedlungselemente in arbeitsteiliger Beziehung einander zuordnete, hat an Bedeutung und Gewicht verloren, während wirtschaftliche und demografische Entwicklungen die Fliehkräfte zwischen den Städten und Gemeinden befördern.



Abb. 3.e: Zentralsystem im Ruhrgebiet mit Ober- und Mittelzentren nach Klassifikation im LEP



Herausforderung: Neue Bänder für ein metropolitanes Städtenetz

Die flächendeckende Metropolwerdung, wie sie mancher noch programmatisch anvisiert, wird im Revier nicht stattfinden. Für diesen Prozess fehlen als notwendige Bedingungen ein sich selbst verstärkendes Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung ebenso, wie eine einheitliche politische Verfasstheit.

Die große Herausforderung für das Ruhrgebiet ist die Schaffung neuer Bänder zwischen den nachindustriellen, städtischen Inseln. Es braucht eine sich gegenseitig ergänzende (Teil-)Vielfalt für die überkommenen, meist auf nur einen vorrangigen Nutzungszweck ausgerichteten, großflächigen Stadtbauwerke. Diese Bänder können funktionaler Art sein, also in arbeitsteiliger Ergänzung von Städten bestehen oder auch die Form physischer Verbindungen annehmen wie etwa Verkehrswege oder Naturräume, Flusstäler und Landschaftsparks. Dies wird ergänzt durch ideelle Bänder in Form von Partnerschaften oder Kooperationen in der Region. Das Zusammenwachsen des Ruhrgebiets wird nur in Form eines leistungsfähigen Städtenetzwerks erfolgen können, dessen Knotenpunkte eigene Leistungsprofile und Qualitäten haben. Netzwerkartige Systeme werden heute grundsätzlich auch als zukunftssträchtigere Organisationsform angesehen, sind flexibler, stabiler und effizienter als flächenhafte Megansiedlungen. Das Rückgrat dieses metropolitanen Netzwerks wird ein starkes Städteband in der Hellwegzone sein, das untereinander und mit den umliegenden Zentren funktional verbunden ist. Die Grundbedingung für die Funktionstüchtigkeit einer auf mehrere Zentren verteilten urbanen Vielfalt ist Mobilität. Mobilität muss daher im Interesse der Bewohner des Ruhrgebiets effizient gesichert und ausgebaut sowie umwelt- und lebensverträglich gestaltet werden.

Für den Metropolraum Ruhrgebiet ist ein planerisches Gesamtbild zu entwerfen, das sich notwendigerweise aus einer Summe von vielfältigen Teilbildern zusammensetzen wird.

Aspekt: Einförmigkeit der Zwischenstadt und Urbanitätsdefizit der städtischen Kerne

Ein „Geburtsfehler“ des Reviers ist sein Urbanitätsdefizit, das symptomatisch für große Industrieregionen ist. Im Vergleich zum organischen Wachstum anderer Städte, die sich von innen nach außen entwickelten, sind die Ruhrgebietsstädte ab 1840 aus dem „Dazwischen“ ihres Umlandes, aus Berg- und Hüttenwerken und den dazu gehörigen Siedlungen gewachsen. In dieser Hinsicht sind sie „Zwischenstadt“ von Beginn an. Arbeitersiedlungen, Industrieanlagen und Verkehrsinfrastrukturen entstanden auf freiem Feld und wuchsen von außen den mittelalterlichen Stadtkernen entgegen. Das Heer der Arbeitskräfte in der Montanindustrie zwischen Emscher und Lippe wuchs so schnell an, dass insbesondere die Schaffung von Wohnraum und die Be-



reitstellung kommunaler Daseinsvorsorgeleistungen der Bevölkerungsentwicklung und den Bedarfen lange Zeit hinterher hinkten. Industrieunternehmen sicherten sich durch Landzukäufe frühzeitig große Expansionsflächen, was eine planvolle Stadtentwicklung in späterer Zeit erheblich erschwerte, da die Flächen für kommunale Zwecke nicht mehr verfügbar waren. So fehlen den großen Revierstädten wie Dortmund, Bochum oder Duisburg heute wahrnehmbare Stadtkronen, die Innenstädte sind, nicht zuletzt auch aufgrund schwerer Kriegszerstörungen, austausch- und verwechselbar.

In den Ruhrgebietsstädten stellte die Industriearbeiterschaft das Gros der Bevölkerung, weshalb die Voraussetzungen für die Entwicklung einer breiten bürgerlich-intellektuellen Stadtkultur, welche neben der Konzentration von Menschen und Kapital auch urbane Synergien durch die Konzentration von Wissen und Kultur hervorbringt, nur in geringem Umfang gegeben waren. Die ersten Universitäten zwischen Emscher und Ruhr wurden erst in den 1960er Jahren gegründet, und auch Einrichtungen bildungsbürgerlicher Repräsentativkultur (Museen, Theater etc.) entstanden im Vergleich zum rasanten Wachstum der Stadtkörper nur zögerlich.

Herausforderung: Höhere Lebensqualität durch starke Städte UND Qualifizierung der Zwischenstadt

Die international mobilen, hochqualifizierten Arbeitskräfte setzen Lebensqualität immer stärker mit den Qualitäten der Bürgerstadt europäischer Prägung gleich, was der Aufstieg mittelgroßer europäischer second cities (Amsterdam, Frankfurt, Kopenhagen, Zürich) anschaulich belegt. Mit diesen attraktiven Metropolen stehen die Städte des Reviers im Wettbewerb. Deshalb ist die Entwicklung und Standortprofilierung der städtischen Zentren mit allen zugehörigen Attributen der kulturellen und sozialen Infrastruktur, der Bildungs- und Freizeitanrichtungen eine Schlüsselherausforderung für das Ruhrgebiet. Sowohl der Mangel an urbaner Atmosphäre, Dichte und profilierten Zentren als auch der erst spät vollzogene Ausbau der Hochschullandschaft zur Heranbildung eigener Bildungseliten belasten das Ruhrgebiet auf seinem Weg in die Wissensgesellschaft. Eine Kernfrage für das Städtetzwerk zwischen Ruhr und Lippe ist daher, wie es Begabungen und Qualitäten entwickeln kann, die der Attraktivität europäischer Stadtkultur gleichkommen ohne die eigene kulturelle und regionale Identität zu verleugnen.

Wie die gegenwärtigen Entwicklungen zeigen, haben vor allen Dingen die Zentren entlang der A 40 / B1 das Potenzial, zu Schrittmachern einer neuen funktionalen Vielfalt in der Region zu werden. Die Hellwegzentren, aber auch Städte wie Mülheim, Oberhausen und Gelsenkirchen, suchen zurzeit durch Spezialisierung und Standortprofilierung ihre jeweils eigenen Pull-Faktoren für Wissen, Arbeit und Kapital zu entwickeln. Dies ist der richtige Weg. Je besser die Rekonzentration um urbane Pole der Veränderung gelingt, umso



eher wird das Ruhrgebiet zu einer attraktiven Metropolregion von europäischem Format werden - ein Anspruch den die Marketingaktivitäten unter dem Zeichen „metropole ruhr“ bereits vorwegnehmen.

Viele der bislang bestehenden Masterpläne sind auf die Qualifizierung von landschaftlichen Rest- und Zwischenräumen (Emscher Landschaftspark), Transiträumen (A 40, Hellweg) oder brach gefallenen Räumen (Neunte Stadt) ausgerichtet. Stadtpsychologisch ist dies verständlich, denn die Entwicklungsperspektiven für Zwischenräume und Ränder kollidieren weniger mit dem hoheitlich-territorialen Denken der Kommunen als die Entwicklung der Kerne. Mit der Entwicklung der Zwischenstadtlandschaft des Ruhrgebiets werden zwar Qualitäten für die Kernstädte geschaffen, zur nationalen und internationalen Attraktivierung der Region müssen aber auch urbane Alleinstellungsmerkmale geschaffen werden. Nicht nur die Zwischenstadt als regionaler Grund, sondern auch die sich dagegen abzeichnenden urbanen Figuren sind zu berücksichtigen und in ihrer Entwicklung und in ihren Angeboten aufeinander abzustimmen.

Aspekt: Unübersichtlichkeit und regionale Projektinflation

Übergreifende Masterpläne wie etwa der Masterplan Ruhr 2008 der Städte-region Ruhr 2030 oder das Konzept Ruhr der wmr versuchen, die Vielzahl kommunaler Entwicklungsprojekte in einen größeren, regionalen Kontext zu stellen und in thematischen Projektfamilien (z.B. Wohnen am Wasser, Metrolinien) zu organisieren. Weil sich aber jede teilnehmende Stadt gerne als „Einkaufsstadt“, „Stadt am Wasser“, „Kreative Stadt“, „Technologiestadt“ etc. positionieren möchte, sind notwendige Schwerpunktsetzungen bei diesen Projektsammlungen lediglich ansatzweise zu erkennen. Jede Stadt will – auch ungeachtet tatsächlicher Potenziale und Entwicklungschancen – am liebsten alles anbieten und können und mit der Realisierung sofort beginnen. Dies läuft aber dem Grundgedanken einer polyzentrischen, arbeitsteiligen Region zuwider. Zudem gehen alle Projekte der Standortprofilierung durch qualitativ hochwertige Entwicklungen von neuen Wohn-, Freizeit-, Arbeitsmöglichkeiten von Wachstum und vorhandener Nachfrage aus, was nur an wenigen Orten wirklich zutreffen dürfte.

Der Hintergrund dieses Auseinanderklaffens von Entwicklungswunsch und Wirklichkeit ist die Vergabe von Fördermitteln für Städtebau und Regionalentwicklung, die, wie bei den Wirtschaftsklustern, bei der Projektauswahl der Maxime „Stärken stärken im Wettbewerb“ folgen soll. Hier muss genau zwischen erfundenen, eingebildeten Stärken und tatsächlichen Potenzialen unterschieden werden. Ferner stellt sich die Frage, worin Stärken eigentlich bestehen: Ist eine gute Idee bereits eine Stärke, oder ist die vorhandene räumliche Ballung ähnlicher Einrichtungen, Qualitäten etc. wie im Projektantrag wichtiger, oder die zu erwartende Ausstrahlungswirkung in die Region?



Herausforderung: Entscheidungsraster für Projektförderung

Viele Strategien, Ideen und Konzepte, die Bottom-Up aus der Region heraus entwickelt werden, sind sinnvoll und gut. Nur sollten Ort und Zeit der Realisierung mit den Oberzielen der Regionalentwicklung, den existierenden Rahmenbedingungen und tatsächlichen Chancen, Bedarfen und Notwendigkeiten vor Ort abgeglichen werden. Dafür ist ein planerisches Entscheidungsraster erforderlich, das imstande ist, gegebenenfalls Ideen aus Kommune A aus standorttechnischen Gründen in Kommune B anzusiedeln und so das bestmögliche Ergebnis für die Region zu erzeugen. Dabei gilt es, geeignete Mechanismen zu entwickeln um Ideen- und Standortgeber gleichermaßen an den Gewinnen zu beteiligen, denn Verzicht zugunsten eines regionalen Nachbarn ist kommunalpolitisch schwer vermittelbar.

3.3 Zukunftsaufgabe Fairness

Aspekte: Arbeit, Demografie, Bildung, Integration

Die weit über dem Bundesdurchschnitt liegende Arbeitslosenquote (2006: 15,5%) im Ruhrgebiet und der im Deutschlandvergleich extrem hohe Anteil von Langzeitarbeitslosen vermitteln eine Ahnung von den gesellschaftlichen Folgeproblemen des wirtschaftlichen Strukturwandels. Es besteht ein Missverhältnis zwischen der Qualifikationsstruktur der Menschen im Ruhrgebiet und den Anforderungen des Arbeitsmarktes, die sich im Zuge der Wissensgesellschaft in Richtung höherer Bildungsabschlüsse verschoben haben. Mit zunehmender Orientierung auf Branchen und Unternehmen der Wissensökonomie wird sich diese Situation verschärfen. Die künstliche Verlängerung der Lebensdauer des mächtigen montanindustriellen Clusters, die notwendige und schmerzhaftige Anpassungsprozesse über Jahrzehnte verschleppt hat, hat daran entscheidenden Anteil.

Die Gruppe der jungen Personen mit Einwanderungshintergrund (15-35 Jahre) ist bezüglich ihrer Qualifikationsstruktur in besonderer Weise benachteiligt – 2005 verfügten 50% dieser Bevölkerungsgruppe in NRW über keinen Bildungsabschluss, während dieser Wert bei den Personen ohne Migrationshintergrund bei 30,8% lag. Bildung schafft Chancen am Arbeitsmarkt, ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und ist damit auch die Grundbedingung einer gelingenden Integration.

Die Beschäftigungsverluste durch Deindustrialisierung konnten nicht in vollem Umfang durch den Beschäftigungsaufbau im Dienstleistungssektor kompensiert werden. Aufgrund der anhaltenden Abwanderung in andere Regionen, aber auch durch Stadt-Umland-Wanderungsbewegungen, sind jüngere Erwerbstätige bis 40 Jahre in den Großstädten des Ruhrgebiets stark un-



terrepräsentiert, während die Gruppe der über 60-Jährigen überproportional vertreten ist. Gleichzeitig sind in einzelnen Stadtbezirken starke Tendenzen zu sozialer und ethnischer Segregation zu erkennen. Geringe Steueraufkommen und die große Zahl von Transferempfängern belasten die öffentlichen Haushalte und schränken die Gestaltungs- und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen ein.

Der demografische Wandel stellt die Ruhrgebietskommunen vor die gewaltige Aufgabe, bei stetig schmaler werdenden finanziellen Handlungsspielräumen, die notwendigen organisatorischen und räumlichen Veränderungsprozesse einzuleiten. Die resultierenden Handlungsfelder sind vielschichtig und reichen vom Wohnungs- und Arbeitsmarkt über Infrastrukturen bis zur Zentrenhierarchie in Einzelhandel und Dienstleistungen.

Soziale, wirtschaftliche und demographische Probleme verfestigen sich räumlich – vor allem in den großen Städten im Kern des Ruhrgebiets. Dadurch werden die potenziellen Wachstumspole Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund nachhaltig in ihrer Entwicklung behindert.

Herausforderung 1: Perspektiven für Modernisierungsverlierer

Alle wirtschaftlichen und planerischen Zukunftsprojektionen müssen sich daran messen, wie sie die große Gruppe der gesellschaftlich und wirtschaftlich Benachteiligten in die Stadtgesellschaften des neuen Ruhrgebiets integrieren. Der allmähliche Beschäftigungsausbau in den erstarkenden wirtschaftlichen Kompetenzfeldern wird lange Zeit in Anspruch nehmen. Im Gefolge der Wissensgesellschaft werden dann auch verstärkt einfache Beschäftigungsmöglichkeiten insbesondere bei den haushalts- und personennahen Dienstleistungen entstehen. Bis dieser Beschäftigungsaufbau erreicht ist, muss über die Schaffung alternativer Perspektiven für jene Bevölkerungsteile im Vordergrund nachgedacht werden, denen vermöge ihrer Qualifikation oder ihres Alters die Teilnahme am Arbeitsmarkt gegenwärtig verwehrt bleibt. Solcherlei Perspektiven müssen für intakte Stadtgesellschaften mit einem niedrigeren Wohlstandsniveau entworfen werden, Anerkennung, Beschäftigungsmöglichkeiten auch für die Modernisierungsverlierer bieten und auch die räumlich-funktionalen Rahmenbedingungen zur Ermöglichung dieser Ziele skizzieren.

Herausforderung 2: Das Ruhrgebiet als Labor für Veränderungen

Das Ruhrgebiet ist in vielerlei Hinsicht ein Labor für Veränderungen, die anderen Regionen Deutschlands in abgemilderter Form und zu einem späteren Zeitpunkt noch bevorstehen.

Die Chance des Reviers liegt daher auch darin, sich der Lösung von Zukunftsproblemen – sei es im demographischen Wandel, bei der Aus- und Weiterbildung oder in Fragen gesellschaftlicher Integration - anzunehmen und in-



novative technische Lösungen und Dienstleistungen zu entwickeln, die später anderenorts als erprobtes Know How oder Produkt eingesetzt bzw. verkauft werden können. Hierfür müssen Erfolg versprechende Themen und Strategien bestimmt werden, für deren Erprobung besonders geeignete Teilräume, als regionale Labore für Veränderungen, ausfindig gemacht werden müssen.

Aspekt: Regionale Disparitäten

Die Raumstruktur des Ruhrgebiets gründet noch darauf, dass früher alle Kommunen ein großes Stück des montanindustriellen Kuchens abbekommen haben. Das ist heute nicht mehr der Fall und stellt die überkommene regionale Raumstruktur ebenso in Frage wie die Verwaltungsgrenzen. Die forcierte Entwicklung von wenigen, wirtschaftlich diversifizierten städtischen Wachstumspolen scheint alternativlos. Die Erzeugung und Konzentration von Qualitäten und Alleinstellungsmerkmalen an wenigen zentralen Stellen verschärft zunächst die regionalen Disparitäten, bevor sich positive Ausstrahlungseffekte bemerkbar machen. Das ist regional schwer zu vermitteln und teilt die Stadtlandschaft in Hoffnungsträger und Verlierer des Strukturwandels.

Herausforderung: Faire Verteilungsmechanismen für die Profite regionaler Kooperation

Kooperationen für eine sinnvolle und fokussierte Raumentwicklung werden auf kommunaler Ebene für einen oder mehrere Partner oft Verzicht bedeuten – auf Einwohner und Schlüsselzuweisungen, Unternehmensansiedlungen, Fördergelder etc. . Hier ist die Entwicklung geeigneter Instrumente und Organisationsformen vordringlich, die es ermöglichen, dass regionale Partner, die Verzicht geübt haben, über eine Beteiligung an den positiven Ergebnissen entschädigt werden.

3.4 Eine Vision für das Ruhrgebiet

Diese Zusammenstellung zentraler Herausforderungen für die Region wäre nicht komplett ohne einen ersten Entwurf für ein Ruhrgebiet, das sich erfolgreich den beschriebenen Zukunftsaufgaben gestellt und tragfähige Antworten gefunden hat:

Das Ruhrgebiet der Zukunft ist ein polyzentral organisierter, vielfältiger Ballungsraum mit ausgezeichneter Lebens- und Umweltqualität. Dieser Ballungsraum ist Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr, die sich in ihren funktiona-



len Verflechtungen zusehends internationalisiert, wobei Düsseldorf noch immer der Gateway ist. Duisburg dagegen ist die zentrale Logistikkreuzung der Region in Europa und kooperiert eng mit der holländischen Randstad.

Der teilweise notwendige räumliche Rückbau der Siedlungskörper wurde als Chance für den qualitativen Umbau und die Aufwertung der Region begriffen. Davon zeugen Projekte wie die Schaffung eines Ruhrstadtparks mit hoher Freizeitqualität, dessen Ränder begehrte Wohnlagen sind und der das grüne Bindeglied zwischen den Hellwegzentren und den Emscherstädten ist. Essen und Dortmund sind die Wachstumspole in der Netzwerkregion, die von spezialisierten und sich gegenseitig ergänzenden Siedlungsschwerpunkten profitiert. Die Innenstädte der Region sind wieder attraktiv und zum Anziehungspunkt für junge Hochqualifizierte aus allen Teilen des Landes und der Welt geworden.

Die Kulturlandschaft hat sich im Gefolge der Kulturhauptstadt 2010 weiter verdichtet, und durch Bündelung der kommunalen Engagements konnten Einrichtungen von internationaler Strahlkraft geschaffen werden.

Die prosperierende Wirtschaft profitiert von den international anerkannten Hochschulen und Forschungszentren der Region, die sich in der Exzellenzinitiative der Bundesregierung mit zahlreichen Projekten durchsetzen konnten. Die Region hat als Schauplatz der dritten industriellen Revolution in den Green Technologies ein neues Profil gefunden, das auf den „alten“ Kompetenzen wie Energiewirtschaft, Materialtechnik und Maschinenbau aufbaut. Das Ruhrgebiet ist auch die erste Region Europas, in der ein großer Technologiekonzern sein flächendeckendes Netz von flexibel anmietbaren Elektromobilen installiert.

Neben dem wirtschaftlichen Erfolg, der durch die Entwicklung neuer Technologien, Produkte und Dienstleistungen in Zukunftsbranchen getragen wird, gründet die Region auf stabilen Stadtgesellschaften mit Lebens-, Bildungs- und Erwerbschancen für alle Bürger. Die Herausforderungen des demografischen Wandels wurden angenommen, das Ruhrgebiet ist Europas führende Region bei Erfindungen und Dienstleistungen für die alternde Gesellschaft. Auch die entlang des Emscherlaufs entstandenen familien- und altengerechten Siedlungsstrukturen gelten europaweit als beispielhaft. Die Beschäftigungsperspektiven breiter Bevölkerungsteile haben sich nicht nur durch den wirtschaftlichen Erfolg der Region, sondern auch durch massive Investitionen in die Bildung und neue Konzepte in den Schulen verbessert. Internationale Beispiele für gelingende Integration durch schulische und frühkindliche Bildung – z.B. aus der kanadischen Metropole Toronto – wurden übernommen und auf die Erfordernisse im Ruhrgebiet angepasst. In den personennahen Dienstleistungen, besonders in Pflege und Gesundheitsversorgung sind, nah bei den Nachfragern in den Städten und Quartieren, viele neue Arbeitsplätze



Drei Zukunftsaufgaben und eine Vision für die Raumentwicklung im Ruhrgebiet

entstanden. Einen Aufschwung haben auch die regional produzierten Lebensmittel genommen, die von den Feldern des Ballungsrandes direkt in die Supermärkte des Reviers geliefert werden.

Die angestrebte räumlich-funktionale Struktur der Region ist in allen Dimensionen – ökologisch, ökonomisch und sozial – im besten Sinne nachhaltig.



Drei Zukunftsaufgaben und eine Vision für die Raumentwicklung im Ruhrgebiet



KAPITEL 4

INSTRUMENT STRATEGIEATLAS – IDEE, INHALTE, LEITLINIEN



4.1 Idee

Die im Ruhrgebiet vorherrschende Praxis der Strukturpolitik in eigener Verantwortung der regionalen Akteure läuft Gefahr in der Kleinteiligkeit eines strategischen Inkrementalismus, wie er von der IBA praktiziert wurde, die strategischen Oberziele aus den Augen zu verlieren. Was bleibt ist eine Politik der kleinen Schritte, der unzähligen Projektvorschläge für die regionale und kommunale Standortentwicklung und Positionierung. Die notwendige Bestimmung eines Gesamtbildes der Raumentwicklung im Ruhrgebiet wird selbst in den Masterplänen ausgeklammert, da sie Stoff für fundamentale Konflikte und Auseinandersetzungen unter den Kommunen des Reviers enthält. Die kommunale und interkommunale Standortentwicklung, wie sie in den Masterplänen zusammengestellt und in Stadtentwicklungskonzepten formuliert wird ist wichtig und richtig, greift aber zu kurz. Die territoriale Logik von Verwaltungsgrenzen wird im Ruhrgebiet schon lange überlagert von der regionalen Netzstruktur funktionaler Verknüpfungen. Diese Struktur der Netzstadt Ruhr geht weit über naturräumliche Bindeglieder wie Flusstäler und Landschaftsparks hinaus und muss als Grundlage des regionalräumlichen Gesamtbildes erkannt, sichtbar gemacht und konsequent weiter entwickelt werden. Dieses Gesamtbild wird auch interregionale und transnationale Komponenten enthalten, zum Beispiel in Form von Vernetzungen mit den Agglomerationen Düsseldorf, Köln/Bonn und Aachen oder durch Kooperationen des Ruhrgebiets mit anderen Metropolregionen wie Frankfurt Rhein-Main oder der niederländischen Randstadt.

Als Instrument und Plattform zur Erstellung des regionalräumlichen Gesamtbildes schlagen wir den Strategieatlas Ruhrgebiet vor. Dieser ist als ein Text- und Kartenwerk konzipiert und zeigt, wie die Ideenvielfalt regionaler Strukturpolitik und kommunaler Standortpolitiken in eine zukunftssichere Raumplanung für die Gesamtregion überführt werden kann.

Der Strategieatlas für das Ruhrgebiet formuliert ein Leitbild für die Raumentwicklung, das auf den endogenen Potenzialen und Selbstorganisationskräften der Region basiert. Der Atlas wird dabei die vielen vorhandenen raumrelevanten Entwicklungsziele, Konzepte und Strategien, Ideen und Projekte

- a) im Hinblick auf Chancen und Risiken und Zukunftsaussichten prüfen, kalibrieren und bündeln,**
- b) sie ggf. um neue wichtige Ziele und Strategien ergänzen und erweitern,**
- c) sinnfälligen räumlichen Einheiten zuordnen und**
- d) in eine zeitliche Umsetzungsfolge zu bringen.**

In den folgenden zwei Abschnitten wird die inhaltliche Ausrichtung des Strategieatlas aus sechs Begabungsbildern entwickelt. Die Begabungsbilder (Kap. 4.2) bündeln Themen, die auf dem Entwicklungsweg des Ruhrgebiets



hin zu einer wissens- und technologiebasierten, lernenden Region von besonderer Bedeutung sein werden. In den sechs betrachteten Themenfeldern Wirtschaft, Wissenschaft und Innovation, Urbane Lebensqualität und Wohnen, Kultur, Mobilität sowie Landschafts- und Grünraumpotenzial offenbaren sich Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken des Reviers.

Aus den Ergebnissen dieser analytischen Skizzen werden inhaltliche Leitlinien für den Atlas entwickelt, die Fokusthemen sowie Empfehlungen für Untersuchungsschwerpunkte und das strategische Grundgerüst enthalten (s. Kap. 4.3).

4.2 Begabungsbilder der Region

4.2.1 Begabungsbild Wirtschaft

Die Erkenntnis, dass sich das weitere urbane Schicksal des Ruhrgebiets vor allem auf dem Feld des wirtschaftlichen Strukturwandels entscheiden wird, ist nicht neu. Im Ruhrgebiet mit seinen rund 5,3 Mio. Einwohnern wurde 2006 ein Bruttoinlandsprodukt von 128 Mrd. Euro, erwirtschaftet, was etwa 5,7% des bundesdeutschen Bruttoinlandsproduktes und einem BIP von rund 23.270 Euro pro Einwohner entspricht. Im Vergleich mit Frankfurt Rhein-Main zeigt sich, wie groß der Unterschied zu den der wirtschaftlich führenden Regionen in Deutschland und Europa ist: In Frankfurt Rhein-Main wurde im gleichen Zeitraum pro Einwohner ein BIP von gut 35.000 Euro erwirtschaftet.

Dennoch, im Ruhrgebiet sind immerhin 17 der 100 umsatzstärksten Unternehmen Deutschlands ansässig und die Region verfügt über eine ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur. Zudem gibt es nach wie vor große, durch den Strukturwandel bedingte Flächenreserven – dies sind Potenzialräume, um die manche Boom-Region das Revier beneidet. Allerdings prägen die schmerzhaften Anpassungsprozesse, die aus der Entwicklung neuer tragfähiger Wirtschaftsstrukturen resultieren, immer noch das Bild eines verwaltungstechnisch und räumlich fragmentierten Metropolraumes, der hinter seinen eigentlichen Wachstums- und Entfaltungsmöglichkeiten zurückbleibt.

Wirtschaftliche Bedeutung des Ruhrgebiets in Deutschland

Das Ruhrgebiet besitzt im Deutschlandvergleich keine seiner Größe und Einwohnerzahl angemessene wirtschaftliche Bedeutung. Zu diesem Schluss kommt eine Untersuchung des BBSR (2009), die den wirtschaftlichen Bedeutungsindex (WB-Index) von deutschen Agglomerationen miteinander vergleicht. Der Index setzt den Einwohneranteil einer Region an der bundesdeutschen Gesamtbevölkerung ins Verhältnis mit ihrem wirtschaftlichen Input (Anteil der Region an der Gesamtheit sozialversicherungspflichtig Beschäftigter) und Output (Anteil der Region an der deutschen Bruttowertschöpfung).



Im Bundesvergleich steht das Ruhrgebiet mit einem WB-Index von -1,5 in Deutschland auf dem vorletzten Platz, schlechter ist nur Berlin. In anschaulichen Zahlen ausgedrückt: Wenn das Ruhrgebiet im Jahr 2006 eine seiner Einwohnerzahl entsprechende wirtschaftliche Bedeutung (Indexwert=0) hätte erreichen wollen, hätten 300.000 Arbeitsplätze mehr vorhanden sein und die Bruttowertschöpfung hätte um 15 Milliarden Euro über dem tatsächlich erreichten Wert liegen müssen.

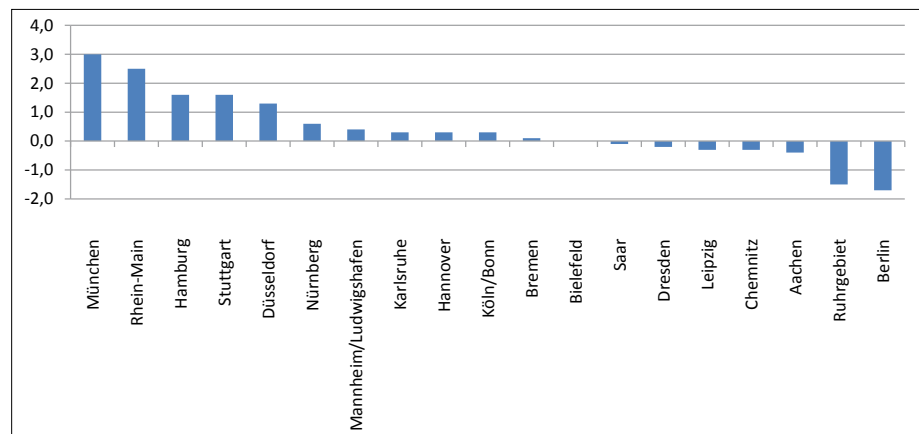


Abb. 4.a: Wirtschaftlicher Bedeutungsindex (WB-Index) der Agglomerationen 2006 im Deutschlandvergleich

Datengrundlage: BBR / Eigene Berechnung und Darstellung

Im etwas komplexer konstruierten Metropolitätsindex schneidet das Ruhrgebiet geringfügig besser ab. Der Metropolitätsindex setzt sich zusammen aus drei Funktionsindizes: Entscheidungs- und Kontrollfunktion (Unternehmen und Kapital, Politik und Zivilgesellschaft), Innovations- und Wettbewerbsfunktion (Hochschulen und Forschung, F&E Privatwirtschaft) und der Gateway-Funktion (Zugang zu Menschen, Wissen, Märkten). Im Ranking nach diesen Kriterien nimmt das Ruhrgebiet alleine Platz 8 in einem Vergleichsfeld von 13 deutschen Metropolregionen ein und liegt damit hinter der Metropolregion Hannover und vor dem Sachsendreieck Leipzig, Halle, Chemnitz. Eine starke funktionale Säule für den Metropolraum Ruhrgebiet ist dabei die Entscheidungs- und Kontrollfunktion, woran die Konzernstadt Essen maßgeblichen Anteil hat. (Wenn wir, wie eingangs dargelegt und für diese Untersuchung angebracht, das Ruhrgebiet gesondert betrachten wollen, müssen wir die Metropolregion Rhein-Ruhr in die drei Agglomerationen Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln-Bonn zerteilen, daher 13 und nicht 11 Metropolregionen).

Innerregionaler Städtevergleich

Bei der wirtschaftlichen Bedeutung der Ruhrgebietsstädte ist ein klares Süd-Nordgefälle von der Ruhr- und Hellwegzone über die Emscherzone bis zur vestischen und Lippezone festzustellen. Betrachtet man den aufs Ruhrgebiet bezogenen wirtschaftlichen Bedeutungsindex, so liegen die Hellwegstädte Essen und Dortmund mit Abstand an der Spitze, aber auch Bochum,



Duisburg und Mülheim an der Ruhr erreichen, ebenso wie die Stadt Hagen, positive Werte. Die Emscherstädte Oberhausen, Bottrop und Herne bilden mit bereits negativen Werten das untere Mittelfeld, während die Kreise Wesel, Unna und Recklinghausen die geringste wirtschaftliche Bedeutung besitzen. Ein Blick auf Indikatoren wie Arbeitsplatzzentralität und Produktivität bestätigt dieses Bild. Essen, Dortmund, Bochum und Duisburg haben positive Pendlerbilanzen und sind auch im Bundesvergleich überdurchschnittlich

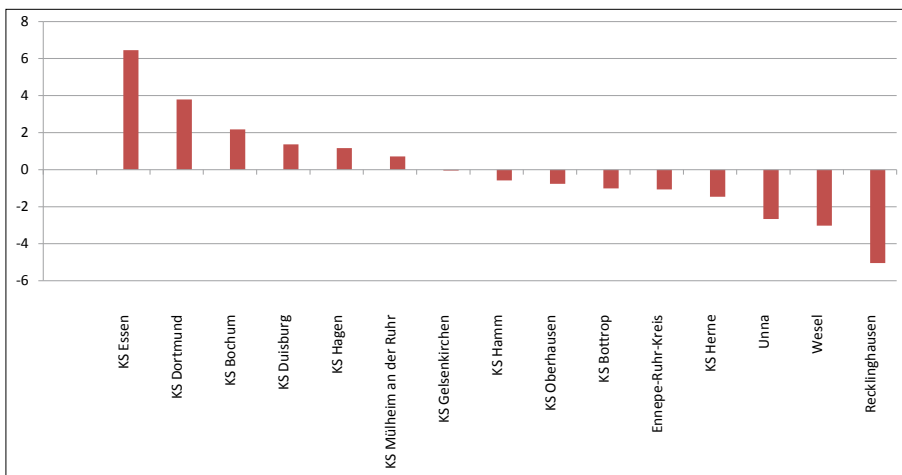


Abb. 4.b: Wirtschaftlicher Bedeutungsindex (WB-Index) der Ruhrgebietskreise im Regionalvergleich

Datengrundlage: BBR / Eigene Berechnung und Darstellung

produktiv, während Wesel, Recklinghausen und Unna hohe Pendlerverluste aufweisen und auch bei der Produktivität weit hinter dem Bundesdurchschnitt zurückbleiben.

Erfolge beim Strukturwandel, Weg in die Dienstleistungsgesellschaft

Die Wirtschaftsstruktur der Region hat sich mittlerweile dem Bundesdurchschnitt angenähert. Große Erfolge im Strukturwandel konnten in den letzten Jahren vor allem in den wirtschaftlich weniger bedeutenden Ruhrgebietskreisen erzielt werden. Nur in den Städten Hagen und Duisburg sowie im Ennepe Ruhr-Kreis lag 2006 der Anteil des verarbeitenden Gewerbes noch über dem gesamtdeutschen Vergleichswert von 25,1%. Essen und Dortmund weisen die höchsten Beschäftigungsanteile (>25%) im Dienstleistungssektor auf und verfügen in der Region über den höchsten Anteil von Beschäftigten in Wachstumsbranchen (> 40%). Auf das gesamte Ruhrgebiet bezogen muss aber gesagt werden, dass der Beschäftigungsaufbau im Dienstleistungsbereich die Beschäftigungsverluste in der Montanindustrie nur mildern und nicht vollständig kompensieren konnte. Darüberhinaus darf nicht vergessen werden, dass die wissensintensiven Dienstleistungsunternehmen im Ruhrgebiet von der immer noch starken industriellen Basis abhängig sind, in deren Umfeld sie operieren und für die sie Leistungen erbringen.



Eine Studie des BBSR (2006) kam zu dem Ergebnis, dass der Beschäftigungsabbau im Ruhrgebiet nicht rein konjunkturell und strukturell begründet sei, sondern auch eine stark standortabhängige Komponente habe. Über die Hälfte der zwischen 1989 und 2006 verloren gegangenen rund 95.000 Arbeitsplätze müssen laut BBSR der regionalen Standortkomponente zugerechnet werden, während die Branchenstruktur sogar für ein leichtes Plus in diesem Zeitraum gesorgt habe. Die Frage, welche Faktoren für diese standortabhängigen Beschäftigungsverluste verantwortlich sind, sollte im Rahmen des Ruhrplan21 dringend genauer untersucht werden.

Wirtschaftsflächenangebot im Ruhrgebiet

Eine Analyse der wirtschaftsförderung metropoleruhr hat ergeben, dass es mittel- bis langfristig zu einer Flächenknappheit im Ruhrgebiet gerade bei großen, zusammenhängenden Flächen für Industrie und Logistik kommen könnte. Bereits heute ist das Angebot kurzfristig verfügbarer Flächen gemessen am jährlichen Flächenumsatz in Städten wie Herne und Mülheim an Ruhr außerordentlich knapp. Gleiches gilt auch für den Kreis Recklinghausen und den Ennepe-Ruhr-Kreis.

Diese ob der großen Brachflächenreserven erst einmal merkwürdige Tatsache liegt darin begründet, dass für 44% (1.285 ha) der potenziell verfügbaren Wirtschaftsflächen in der Region besonderer Aufbereitungs- bzw. Erschließungsbedarf besteht. Das bedeutet, dass fast die Hälfte aller Flächen nur mit erheblichem Aufwand (und vermutlich mit öffentlicher Unterstützung) am Markt platziert werden können. Um einer drohenden Flächenknappheit in einzelnen Teilräumen des Ruhrgebiets zu begegnen, sollte die Zusammenarbeit der Städte und Kreise bei der Erstellung regional abgestimmter Konzepte für die Wirtschaftsflächenentwicklung intensiviert werden. Das Wirtschaftsflächenmonitoring und die von der wmr vorgeschlagene Flächenkonferenz sind gute Ansätze, die zur erfolgreichen Herausbildung von räumlich konzentrierten Branchenkompetenzen (Clustern) - wie weiter unten in diesem Kapitel beschrieben - beitragen können.

Schwäche bei Forschung und Entwicklung, zu wenig Firmengründungen

Das Ruhrgebiet setzt darauf, den Strukturwandel durch Innovationen in Bildungslandschaft, Wissenschaft und Wirtschaft zu bewältigen. Ein entscheidender Faktor für die Innovationsstärke der Region ist die Forschungs- und Entwicklungstätigkeit (FuE) der regional ansässigen Unternehmen. Betrachtet man wesentliche FuE-Indikatoren im Ruhrgebiet, so zeigt sich, dass die Region im Vergleich deutscher Agglomerationen weit abgeschlagen im unteren Mittelfeld liegt, teilweise sogar das Schlusslicht bildet. Beispielfhaft seien



hier die Ausgaben für FuE der Industrie genannt, die im Ruhrgebiet 165 Euro je Einwohner (Stand 2005) ausmachten, während Unternehmen in den Agglomerationen München (HighTech) und Stuttgart (Automotive) mehr als das zehnfache dieser Summe (>1.900 Euro/EW) für Forschungs- und Entwicklungszwecke aufwendeten. Bei den Patentanmeldungen belegt das Ruhrgebiet zusammen mit Berlin den vorletzten Platz aller deutschen Agglomerationen, bei den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Bereich FuE steht das Revier sogar an letzter Stelle.

Zudem weist die Gründungstätigkeit im Ruhrgebiet, vor allem im Vergleich mit der Rheinschiene Düsseldorf-Köln-Bonn, zu wenig Dynamik auf und ist im Vergleich der Regionen in Deutschland unterdurchschnittlich.

Zentrales Probleme: Arbeitsmarkt und Qualifikationsstruktur

Ein zentrales Problem vor allem für den sozialen Zusammenhalt und die öffentlichen Haushalte im Ruhrgebiet ist nach wie vor der Arbeitsmarkt. 2008 lag die Arbeitslosenquote im Revier (11,8%) trotz wirtschaftlicher Erholung immer noch um 3,7% über dem Bundesdurchschnitt. Auch wenn die Hellwegstädte potenzielle Wachstumspole in einer nach neuen Chancen suchenden Region sind, konzentrieren sich gerade hier auch die Arbeitsmarktprobleme, wodurch schwierige soziale Gemengelage entstehen. Ausländer und Bürger mit Einwanderungshintergrund, die aufgrund der dort vorhandenen ethnischen Gemeinschaften in die großen Städte ziehen, sind unter den Arbeitslosen überproportional vertreten. In Essen, Duisburg und Dortmund lag der Anteil Arbeitsloser im letzten Jahr zwischen 13,6 und 15,1%. Bedenklich hoch ist im Ruhrgebiet auch der Anteil der Langzeitarbeitslosen, der 2006 bei 7,7% lag (Bund: 4,4%). Grund für die dauerhaft hohe Arbeitslosigkeit in den Großstädten des Reviers ist nicht zuletzt das Missverhältnis zwischen der vorhandenen Qualifikationsstruktur der Bevölkerung und den höher qualifizierten Tätigkeitsprofilen in neuen, dienstleistungsorientierten Berufen. Zudem zieht sich der Strukturwandel nun schon seit fast vier Jahrzehnten dahin. Umfangreiche Sozialtransfers haben im Verbund mit mangelnden Beschäftigungs- und Lebensperspektiven dazu beigetragen die Erwerbsfähigkeit und den Erwerbswillen breiter Bevölkerungsteile dauerhaft zu mindern.

Strukturpolitik und Clusterstrategie

Die gegenwärtige Strukturpolitik des Landes und auch die regionale Strukturpolitik im Ruhrgebiet orientieren sich an Clustermodellen. Als Cluster bezeichnet man geografisch konzentrierte Wertschöpfungssysteme mit Ele-



menten, die horizontal (Wettbewerb zwischen Unternehmen), vertikal (Zulieferbeziehungen) und diagonal (Netzwerke) miteinander verknüpft sind. Cluster können sowohl branchenspezifisch als auch branchengemischt sein.

Gegenüber räumlich breiter gestreuten Agglomerationen weisen Cluster Urbanisationsvorteile z.B. in Form städtischer Infrastrukturen, urbaner Dichte

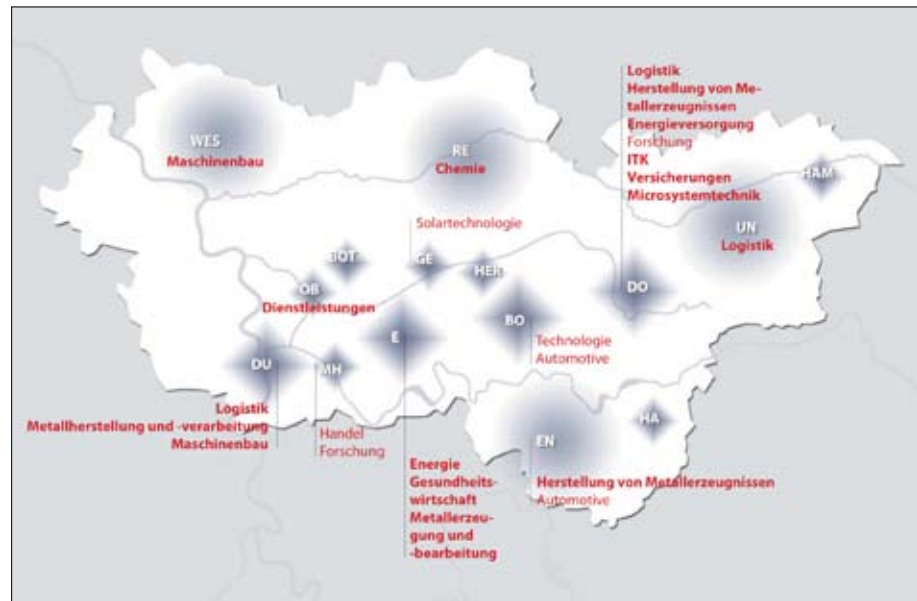


Abb. 4.c: Übersicht Branchenkompetenzen / Clusterpotenziale im Ruhrgebiet

Quellen: NRWInvest, wirtschaftsförderung metropole ruhr, eigene Recherchen

und Funktionsmischung auf, was Innovationen durch Wissenstransfer zwischen verschiedenen Branchen unterstützt. Gegenüber räumlich dispersen Branchenkonfigurationen haben sektoral spezialisierte Cluster Lokalisationsvorteile. Diese bestehen darin, dass die Akteure innerhalb des Clusters von Wissensaustausch, nahen Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen, spezialisierten Arbeitsmärkten und Zulieferbetrieben etc. profitieren.

Clustermodelle gehen davon aus, dass räumliche und branchenbezogene Konzentration sich positiv auf Produktivität, Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen auswirken.

Nordrheinwestfalen nutzt den Clusteransatz als Steuerungs- und Erkenntnisinstrument und hat landesweit eine Exzellenzinitiative mit 16 Wirtschaftsklustern aufgesetzt. Jeder der Cluster ist einer Leitbranche, einem Technologiefeld zugeordnet und soll durch einen eigenen verantwortlichen Manager betreut werden. Die in Kapitel 2 bereits vorgestellte Initiative Zukunft Ruhr bezieht sich vor allem auf sechs der 16 Cluster, um die Wirtschaft im Ruhrgebiet aus bereits vorhandenen Stärken heraus erfolgreich weiter zu entwickeln:

- Energiewirtschaft und Energieforschung
- Gesundheitswirtschaft und Medizintechnik/Medizinforschung
- Mikro- und Nanotechnologie, neu Werkstoffe
- Chemie
- Logistik



- Kultur- und Kreativwirtschaft

Auch die Hochschullandschaft Ruhr soll verstärkt auf diese sechs Kompetenzfelder ausgerichtet werden, um Wissenstransfer und regionale Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu verbessern und die Innovationskraft der Region zu vergrößern. Eine Studie zu den Branchenkompetenzen in Nordrheinwestfalen, erstellt von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft NRW. Invest, sieht im Bundes- und Landesvergleich relevante Konzentrationen von Firmen und Arbeitsplätzen in Zukunftsbranchen vor allem in Duisburg, Dortmund, Essen (siehe Grafik).

Die großen Ruhrgebietsstädte entlang des Hellwegs entsprechen den Forderungen der Landespolitik nach mehr Eigenverantwortlichkeit, indem sie das vom Land skizzierte Clustermodell zur Grundlage für ihre wirtschaftliche Profilbildung (s. Kap. 2.3.1) nehmen und - oft unterstützt durch Unternehmensberatungen - daraus Strukturentwicklungs- und Wirtschaftsförderungsprogramme ableiten.

4.2.2 Begabungsbild Wissenschaft und Innovation

Räumlich dicht gestaffelte Hochschullandschaft

Nachdem das Ruhrgebiet bis zur Gründung der Ruhr-Universität in Bochum im Jahr 1965 keine Hochschule vorzuweisen hatte, verfügt die Region heute – nach einer beispiellosen Welle von Hochschulgründungen in den 1970er und 80er Jahren - über eine der räumlich am dichtesten gestaffelten Hochschullandschaften Europas. Große Universitätscampi entstanden als Mega-Strukturen am Rande der Städte, ein Umstand der bis heute die Einbindung von Universitäten wie in Bochum-Querenburg oder Dortmund-Barop ins städtische Leben erschwert. Im Ruhrgebiet gibt es fünf große Universitäten, eine hervorragende Kunsthochschule und zehn Fachhochschulen. In Gründung befindlich ist seit 2008 die naturwissenschaftlich-technisch ausgerichtete Fachhochschule Westliches Ruhrgebiet, die von Wirtschaftsunternehmen der Region gefördert werden wird und bis 2013 am Hauptstandort Mülheim an der Ruhr sowie in Bottrop entstehen soll.

Insgesamt zählte die Hochschullandschaft im Revier 2007 rund 140.000 immatrikulierte Studierende. Allerdings werden viele Studierende das Ruhrgebiet nach der Ausbildung verlassen, weil sich ihnen in anderen deutschen Landesteilen oder auch im Ausland bessere Beschäftigungschancen in attraktiveren Städten und Regionen bieten.

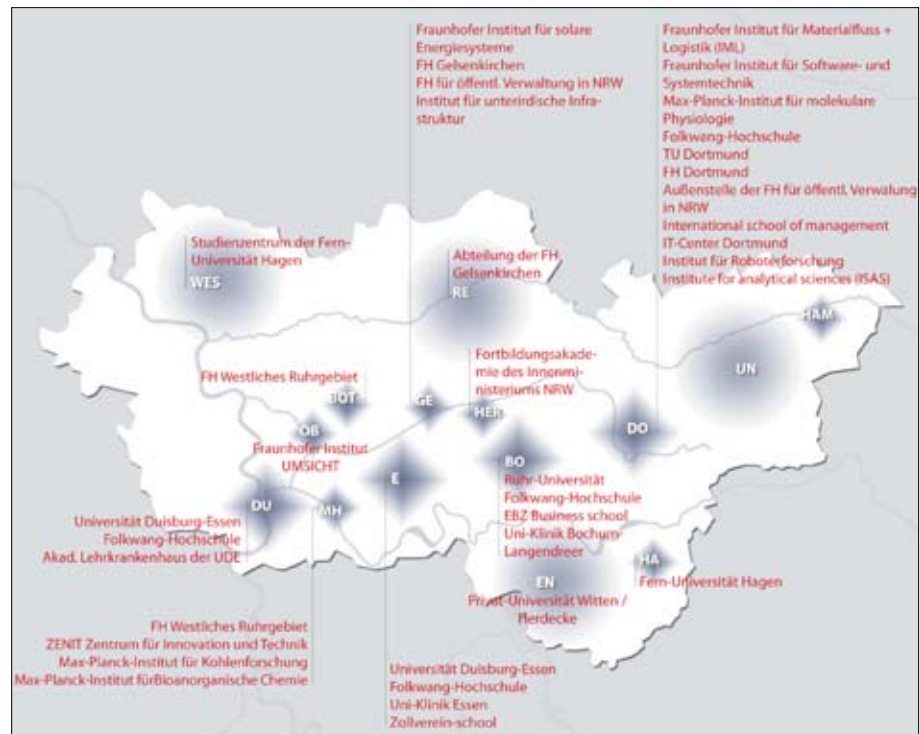


Abb. 4.d: Übersicht: Landmarken der Wissenschafts- und Forschungslandschaft im Ruhrgebiet

Vernetzung von Forschungseinrichtungen, Wissenschaft und Wirtschaft

Zahlreiche Institute und Einrichtungen renommierter Forschungsgesellschaften wie der Fraunhofer-Gesellschaft, der Max-Planck-Gesellschaft (MPG) oder der Leibniz-Gesellschaft, bilden die Ankerpunkte einer dichten Forschungslandschaft im Ruhrgebiet, die internationales Format besitzt. Die anwendungsorientierte Forschung in den insgesamt sieben Instituten der MPG und der Fraunhofer-Gesellschaft ist eng mit den Unternehmen und Hochschulen der Region verknüpft und gibt damit wichtige Impulse für den weiteren Ausbau der regionalen Leitbranchen und technologischen Kompetenzen. So forscht und entwickelt beispielsweise das Fraunhofer Institut für Materialfluss + Logistik (IML) in Dortmund zusammen mit Siemens im Bereich RFID (Radiofrequenz-Identifikation) für die Logistikbranche. Das Fraunhofer Institut UMSICHT in Oberhausen arbeitet mit der RuhrUni Bochum an Lösungen für die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Bioraffinerien und stützt so den regionalen Branchenschwerpunkt Energiewirtschaft. Die enge Verbindung von Wissenschaft und Wirtschaft in der Region besteht nicht nur in gemeinsamen Forschungsprojekten sondern ist in Dortmund auch stadträumlich gegeben. So liegt der ab 1988 erbaute Technologiepark Dortmund in unmittelbarer Nähe zur Technischen Universität im Stadtteil Barop und wird an die beiden Uni-Campi durch eine Hochbahn angebunden. Junge Start-up-Unternehmen aus den Universitäten der Region haben die Möglichkeit, sich in einem der über 20 Technologie- und Innovationszentren des Reviers anzusie-



deln und können auf beratende und unterstützende Angebote der Industrie- und Handelskammern sowie der lokalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften zurückgreifen.

Qualitatives Wachstum und Kooperation der Hochschulen

Nach dem starken Größenwachstum der Hochschullandschaft in den letzten Jahrzehnten ist, auch im Zuge des sich verschärfenden deutschland- und weltweiten Wettbewerbs der Wissenschaftsregionen, das qualitative Wachstum ins Blickfeld der Hochschulpolitik gerückt. Nur knapp verfehlte die Ruhr-Universität Bochum die Förderung in der zweiten Runde „Exzellenzinitiative“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, bei der in Nordrhein-Westfalen letztlich die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen zum Zuge kam.

Die Polyzentralität der Region manifestiert sich auch in Wissenschaft und Forschung durch zahlreiche, räumlich voneinander getrennte Schwerpunkte. In jüngerer Zeit setzt sich die Idee durch, dass in der sinnfälligen Verbindung und Zusammenarbeit der vielen Wissenspole enorme Zukunftschancen liegen. So fusionierten 2003 die Gerhard-Mercator-Universität Duisburg und die Gesamthochschule Essen auf Betreiben der nordrhein-westfälischen Landesregierung zur Universität Duisburg-Essen, die jeweils einen zentralen Campus in beiden Städten unterhält.

Im Jahr 2007 wurde mit der Universitätsallianz Metropole Ruhr (UAMR) eine Kooperationsvereinbarung zwischen drei der großen Ruhrgebietsuniversitäten vertraglich fixiert. Der UAMR gehören neben der Universität Duisburg-Essen die Ruhr-Universität Bochum und die Universität Dortmund an. Diese strategische Allianz soll die internationale Sichtbarkeit der beteiligten Universitäten erhöhen, Synergien in Infrastruktur und Verwaltung schaffen und durch Kooperationsprojekte gemeinsame Lehr- und Forschungsschwerpunkte entwickeln helfen. Ein erstes großes Projekt ist die gemeinsame E-learning Plattform. Etwa zeitgleich wurde auf Landesebene die Universitäts-Allianz der NRW-Hochschulen ins Leben gerufen, welche den Innovations- und Wissenstransfer zwischen den Hochschulen fördern soll.

4.2.3 Begabungsbild Mobilität

Das Ruhrgebiet ist eine Mobilitätsregion, die in ihrem Kernbereich über außerordentlich dicht geknüpfte Netze der Verkehrsinfrastruktur verfügt. Durch die polyzentrische Ausprägung der Region liegen Orte des Wohnens, Arbeitens, Einkaufens und der Freizeit für die Bewohner in der Regel über mehrere Kreis- bzw. Stadtgrenzen verteilt. Pendeln ist somit eine grundlegende Notwendigkeit, die sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen



Bereichen des Reviers stark ausgeprägt ist. Ein positiver Pendlersaldo ist insbesondere bei den großen Hellwegstädten Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund zu verzeichnen. Diese Entwicklung wird sich wahrscheinlich in den nächsten Jahren mit zunehmender wirtschaftlicher Konzentration in diesen Städten weiter verstärken. Die ländlich geprägten Regionen wie die Kreise Recklinghausen und Wesel weisen negative Pendlersalden aus – viele der dort wohnenden Menschen arbeiten in anderen Städten, das Arbeitsplatzangebot vor Ort ist gering.

Vor allem in den dünner besiedelten nördlichen Randbereichen des Ruhrgebiets ist zu erwarten, dass im Zuge der negativen Bevölkerungsentwicklung die flächendeckende Aufrechterhaltung der öffentlichen Verkehrsnetze schwer finanzierbar sein wird. Sofern dies nicht durch verstärkte Reurbanisierung oder flexible ÖV-Systeme aufgefangen wird, muss mit einer deutlichen Zunahme im motorisierten Individualverkehr gerechnet werden. Nachfolgend werden die einzelnen Verkehrsträger bezogen auf Personenverkehr und Güterverkehr beschrieben.

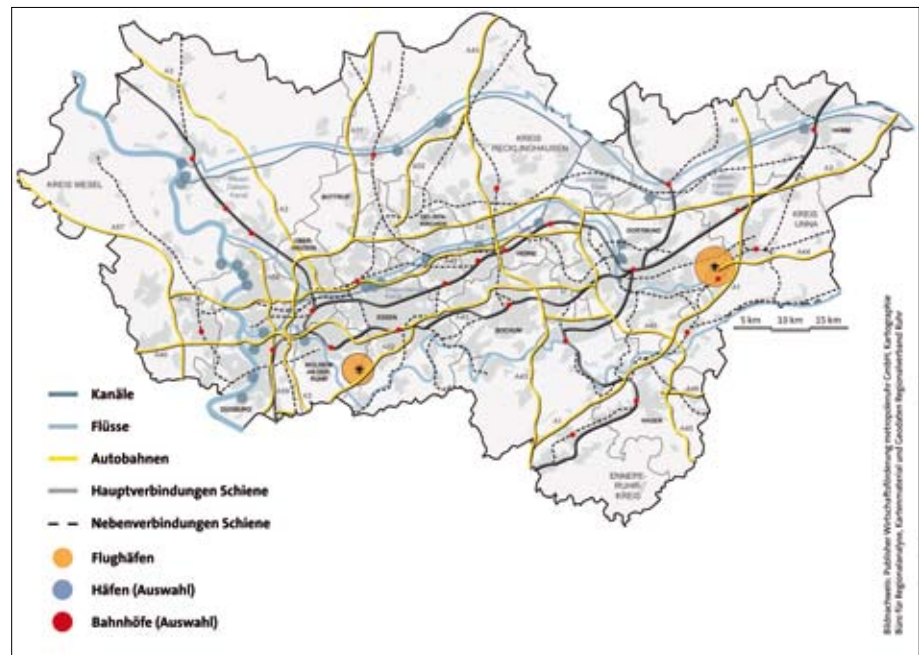


Abb. 4.e: Übersicht Verkehrsträger und ausgewählte Knotenpunkte im Ruhrgebiet

Quelle: wirtschaftsförderung metropole ruhr GmbH

Personenverkehr

- **Individualverkehr**

Das Ruhrgebiet weist ein sehr dichtes Netz an Bundesautobahnen und Bundesstraßen auf, welches die hohe Mobilität im Individualverkehr sichert. Das Autobahnrastrer ist im Vergleich zu anderen dicht besiedelten Regionen in Deutschland sowie in Europa einzigartig. Jedoch kommt es vor allem in den Spitzenstunden auf einigen Abschnitten des Netzes zu Überlastungen.



Auf der A 40, dem so genannten Ruhrschnellweg, entlang der Hellwegstädte werden zu Spitzenzeiten über 120.000 Fahrzeuge am Tag gezählt. Entlastung im Netz soll u. a. die Verlängerung der A 52 von der Anschlussstelle Gelsenkirchen / Buer-West bis zum Autobahnkreuz Essen-Ost (A 40) bringen sowie die Aufwertung der B 1 zur A 40 im Raum Dortmund. Viele weitere Maßnahmen gibt es neben den Erweiterungen des Querschnittes von vier bzw. sechs Fahrstreifen außerdem im regionalen / lokalen Straßennetz auf Bundes-, Land- und Kreisstraßen. Für den Individualverkehr spielt der Einsatz von Telematik eine wichtige Rolle, um die Mobilität im Ruhrgebiet aufrechtzuhalten. Hier sind u.a. Zuflussregulierungen und dynamische Wegweisungen zu nennen, die eine bessere und effektivere Nutzung des Netzes gewährleisten. Auf dem Feld des Verkehrsmanagements hat NRW eine führende Rolle im europäischen Kontext. Auch der Einsatz von internetbasierten Informationsplattformen, wie den Portalen „Ruhrpilot“ oder „autobahn.nrw.de“, dienen der effektiveren Nutzung des Straßennetzes.

Durch die hohe Belastung des Straßennetzes kommt es insbesondere im dicht besiedelten Ballungsraum zu starken Lärmemissionen, welche die Wohn- und Lebensqualität in den angrenzenden Stadtteilen empfindlich stören. Die Autobahntrassen bedeuten zudem harsche Zäsuren in der Kontinuität der dicht besiedelten Stadträume. Um die Feinstaubbelastung zu reduzieren, sind in den letzten Jahren durch die EU-Gesetzgebung in einigen Ruhrgebietsstädten Umweltzonen (z.B. in Essen, Dortmund) entstanden.

- **Öffentlicher Verkehr**

Der öffentliche Personennahverkehr ist durch den in NRW vorhandenen integralen Taktfahrplan (ITF) gut verknüpft und verfügt in den Hauptkorridoren der Region über ein dichtes Nahverkehrsnetz. Das Nahverkehrsangebot ist insgesamt gut strukturiert. In den Spitzenstunden sind jedoch die Verbindungen in weiten Teilen überlastet, was zu Verspätungen führt und den Ablauf innerhalb des Netzes negativ beeinflusst.

Das Angebot im Schienenverkehr ist im Ruhrgebiet im Vergleich zu anderen Regionen in Europa relativ gering. Zudem gibt es kaum Direktverbindungen zwischen dem ländlichen Raum und den Kernstädten. Ebenso ist die Verknüpfung zwischen den Städten mit dem nicht schienengebundenen Nahverkehr verbesserungswürdig. Die Systeme sind sehr stark nur auf den jeweils eigenen kommunalen Bereich ausgerichtet und wenig untereinander abgestimmt.

Die Anbindung an das deutsche Fernverkehrsnetz erfolgt vorrangig über die Achse der Hellwegstädte und nachrangig über die Emscherstädte. Internationale Fernverkehrsverbindungen werden nur für die westlichen Ruhrgebietsstädte Oberhausen und Duisburg im Zuge der Fernverkehrsachse Frankfurt am Main – Köln – Amsterdam angeboten.

Zur Stärkung und Verbesserung des Angebotes im schienengebundenen Nahverkehr soll das Produkt „Rhein-Ruhr-Express“ im Korridor Dortmund – Köln / Bonn implementiert werden. Das innovative Angebot basiert auf einer



hohen Durchschnittsgeschwindigkeit und soll die wichtigsten Knotenpunkte in der Kette der Hellwegstädte und der Emscherstädte mit den Zentren Düsseldorf und Köln miteinander verbinden. Eine Einpassung in den integralen Taktfahrplan ist dabei für den Erfolg des Produktes unerlässlich. Aufgrund von erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur ist mit keiner kurzfristigen Umsetzung zu rechnen.

Neben dem eigentlichen Angebot auf der Schiene ist der Zustand (Komfort, Sauberkeit und Service) der Bahnhöfe ein wichtiger Faktor für die Nutzerakzeptanz. Gut ausgebaute und gepflegte Bahnhöfe sind ein wichtiger Baustein beim subjektiven Sicherheitsgefühl. Viele Bahnhöfe im Ruhrgebiet wurden in den letzten Jahren vernachlässigt und sollten dementsprechend aufgewertet werden (z. B. Oberhausen Hbf).

- **Luftverkehr**

Der Luftverkehr in der Region Ruhrgebiet spielt nur eine untergeordnete Rolle. Innerhalb des Reviers gibt es keinen Flughafen mit überragender internationaler Ausrichtung. Der nächste internationale größere Flughafen ist der südwestlich des Ruhrgebiets gelegene Flughafen Düsseldorf International. Dieser ist von den Kernstädten innerhalb von 30 bis 45 min gut zu erreichen. Es bestehen direkte ICE Anbindungen.

Der einzige Flughafen mit internationalen Flügen ist der Regionalflughafen Dortmund mit einem Passagieraufkommen von 2,33 Mio. im Jahr 2008. Jedoch ist er nur unzureichend an das ÖV-Netz angeschlossen. Eine Verbesserung der Anbindung ist aber geplant, sowie die Erweiterung der Start- und Landebahn. Diese Maßnahme soll den Flughafen und dessen Bedeutung innerhalb der Region stärken.

Güterverkehr

- **Straßengüterverkehr**

Die Erreichbarkeit des Ruhrgebiets für den Straßengüterverkehr wird durch die gute Infrastruktur positiv beeinflusst. Ebenso ist die Verknüpfung zu anderen Wirtschaftsregion in Deutschland und Europa (u.a. Rhein-Main, Randstad) sehr günstig. Durch die dichten Netze im Bereich Straße, Wasser und Schiene gibt es viele Synergieeffekte zur optimalen Wegekette von Gütern. Mit der Internetplattform Ruhrpilot wird ein Informations- und Steuerungssystem zur Verfügung gestellt, welches dem Wirtschaftsverkehr helfen soll, Routenplanung zu betreiben, so dass Zeit und Kosten eingespart werden.

- **Schienengüterverkehr**

Das dichte Schienennetz im Revier ermöglicht eine gute Erschließung im Schienengüterverkehr. Allerdings kommt es vielfach zu Überlagerungen von Personen- und Güterverkehr, was zu gegenseitigen Behinderungen führt. Die



hohe Gleisanschlussdichte sichert zahlreichen Firmen in der Region den direkten Zugang zum Schienennetz, zumal das Ruhrgebiet über fünf größere Zugbildungsbahnhöfe und sechs Terminals für den kombinierten Verkehr (KV) verfügt. Zur Sicherung der Flexibilität des Güterverkehrs sind weitere KV-Terminals geplant. Jedoch sind die KV-Terminals nur teilweise mit den Häfen verknüpf, so dass es sich hier um bimodale Terminal zwischen Straße und Schiene handelt.

In der Planung befindet sich derzeit die Verknüpfung des internationalen Schienengüterverkehrs über die Betuwe-Linie, die aus Rotterdam kommt und bis nach Oberhausen weitergeführt werden soll. Diese Maßnahme soll vor allem dem Seehafenhinterlandverkehr einen neuen Schub verleihen. Des Weiteren gibt es eine Planung für den „Eisernen Rhein“, der die Ruhrstädte mit dem Seehafen Antwerpen verbinden soll, um die wachsenden Containerströme dieses Hafens aufzunehmen.

- **Binnenschifffahrt**

Das Wasserstraßennetz im Ruhrgebiet ist eines der dichtesten in Europa ebenso wie die Dichte der Häfen. Insgesamt gibt es 272 km Binnenschifffahrtswege mit dem größten europäischen Binnenhafen (Duisburg) und dem größten Kanalhafen (Dortmund). Derzeit wird das Fluss- und Kanalnetz den Anforderungen moderner Schiffstypen angepasst und es werden Engpässe beseitigt, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers zu verbessern. Dabei sind auch vorhandene Häfen dahingehend anzupassen, dass sie verstärkt kombinierten Verkehr abwickeln können. Wasseraffine Unternehmen sollen vermehrt im direkten Umfeld der Hafengebiete angesiedelt werden. Durch die konstruktiven Rahmenbedingungen (Brückendurchfahrtshöhen) wird es auf absehbare Zeit jedoch so sein, dass dreilagige Containerschiffe die Kanäle nicht befahren werden können. Zudem fehlt auch ein Konzept der vorhandenen Häfen als trimodale Umschlagplätze, da der Containergüterverkehr immer bedeutender wird.

- **Luftfrachtverkehr**

Der Luftfrachtverkehr spielt auf den Flughäfen im Ruhrgebiet eine eher untergeordnete Rolle, so dass hier durchaus noch Entwicklungspotential gesehen werden kann. Ein Schwerpunkt des Luftfrachtverkehrs in NRW aber auch in Gesamtdeutschland ist der Flughafen Köln / Bonn, der die Nummer 2 im Luftfrachtverkehr in Deutschland ist und eine wichtige Drehscheibe im Güterverkehr darstellt.



4.2.4 Begabungsbild urbane Lebensqualität und Wohnen

Als Folge der vorwiegend industriell bedingten Wachstumslogik der städtebaulichen Strukturen haben gerade die großen Kernstädte des Reviers ein erhebliches Urbanitätsdefizit. Selbst die im Zuge nachholender Urbanisierung aufgewerteten Kerne von Duisburg, Bochum oder Dortmund haben keine ablesbare Stadtkrone, keinen unverwechselbaren Stadtcharakter ausgebildet. Eine Ausnahme ist die Stadt Essen, in deren Skyline der Konzernstandort als moderne Dienstleistungsstadt ablesbar ist. Essen positioniert sich darüber hinaus als attraktive Einkaufsstadt im Revier, so zum Beispiel durch das neue innerstädtische Einkaufszentrum am Limbecker Platz und wird damit immer stärker zur „Downtown“, zum Hauptgeschäftszentrum des westlichen und mittleren Ruhrgebiets. Dieser Führungsanspruch wird auch bei der Kulturhauptstadt 2010 sichtbar, in deren Außenwerbung Essen für das Ruhrgebiet steht.

Suburbanisierung des Einzelhandels

Weite Teile des tertiären Sektors – Einzelhandel und Dienstleistungen – sind im Ruhrgebiet, der Logik eines flächenhaften Siedlungsteppichs folgend, im suburbanen, zwischenstädtischen Raum und nicht in den Innenstädten angesiedelt. Einkaufszentren, Agglomerationen von Fachmärkten und SB-Warenhäusern sind zahlreich entlang der Hauptverkehrsachsen für den MIV zu finden, ziehen Kaufkraft und Leben aus den Innerstädtischen Versorgungszentren ab. Die Städte reagieren auf diese Problematik mit Einzelhandelsmasterplänen. Darüber hinaus gibt es regionale Einzelhandelskonzepte für das östliche und das westliche Ruhrgebiet, die zerstörerische Konkurrenz, Wildwuchs und weitere Erosion der Stadtzentren vermeiden helfen sollen.

Einfamilienhäuser als dominantes Siedlungsmuster - wenige großstädtische Quartiere mit Nutzungsmischung

Besonders deutlich wird das Urbanitätsdefizit der Revierstädte beim Wohnen, dessen siedlungsstrukturell dominante Muster im Ruhrgebiet ausge dehnte Einfamilienhausgebiete und Mehrgeschosswohnen in Reihen- oder Zeilenbebauung sind. Es gibt nur wenige gründerzeitliche Stadterweiterungen, weshalb geschlossene Blockrandbebauungen im Ruhrgebiet seltener zu finden sind als in anderen Metropolen. Gerade die Blockrandbebauung ist aber mit ihren Vorteilen der Nutzungsmischung von Wohnen, Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben, gewerblich nutzbaren Innenhöfen und der klaren Abstufung im Privatheitsgrad der Räume ein urbanitätsförderlicher Stadtbaustein, der sich in besonderer Weise für die neuen Lebens- und Arbeitsweltentwürfe der postindustriellen Wissensgesellschaft eignet. Einerseits



fehlt in vielen Quartieren der Revierstädte die feinkörnige Nutzungsmischung, was auch auf die Verdrängung kleinteiliger Versorgungsinfrastrukturen in Wohnortnähe durch großflächige, verkehrsorientierte Angebote, z.B. im Einzelhandel, zurückzuführen ist. Familieneignete und preiswerte Großwohnungen in attraktivem Wohnumfeld sind im städtisch dichten Kernbereich des Reviers Mangelware. Auf dem Wohnungsmarkt der Großstädte im Ruhrgebiet besteht ein Überangebot von nicht mehr zeitgemäßen Objekten, die in Lage, Größe und Wohnform und Ausstattung nicht mehr den nachgefragten Qualitäten entsprechen.

Positiv hervorzuheben ist aber, dass sich in den traditionellen Wohnstrukturen im Ruhrgebiet, insbesondere in den alten Arbeiterkolonien, eine kleinstädtische bis dörfliche Quartierskultur herausgebildet hat, die auf sozialem Miteinander, Integration von Migranten und Identifikation der Menschen mit ihrem Lebensumfeld beruht.

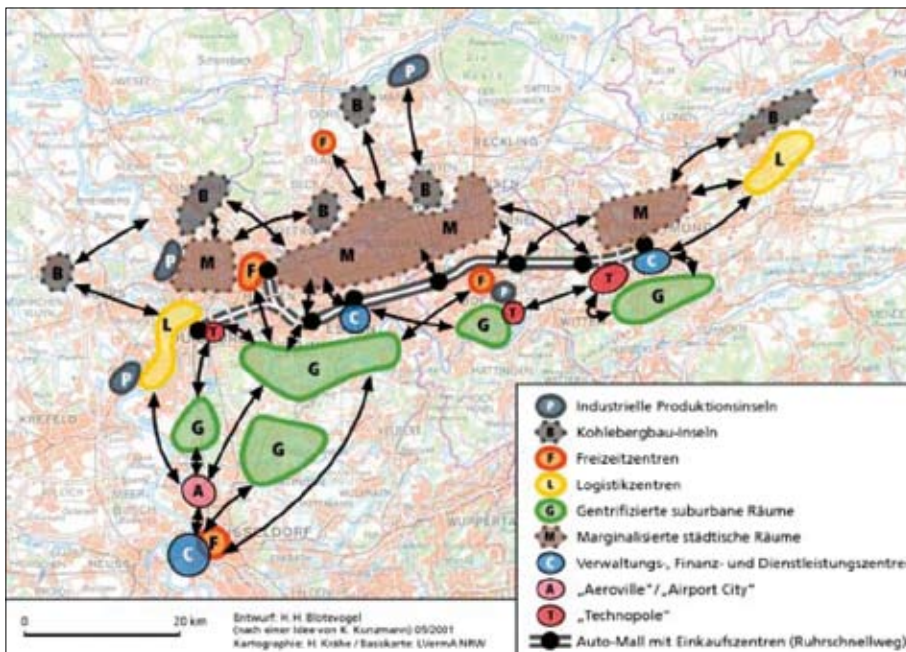


Abb. 4.f: Inseln bruchstückhafter Urbanität im nachindustriellen Ruhrgebiet zu Beginn des 21. Jahrhunderts

Darstellung: K.H. Blotevogel, aus Blotevogel 2004

Wohnsuburbanisierung - soziale Probleme in den Großstädten

Die oben genannten Schwächen sind treibende Kräfte der Binnenwanderungsbewegungen, die in der Region als fortschreitende Suburbanisierung seit Jahrzehnten zu beobachten sind.

Entsprechend ist gerade auch in der Gruppe junger Familien eine Abwanderung aus den Kernstädten der Agglomeration in die Ballungsrandkreise Wesel, Recklinghausen und Unna zu beobachten, wo größere und billigere Wohnungen angeboten werden bzw. ein besseres Angebot im Ein- und Zweifamilienhaussegment besteht und das Wohnumfeld sozial homogener und grüner ist.



Diese Abwanderung sorgt, verbunden mit den demografischen Überalterungs- und Schrumpfungprozessen, für erhebliche Leerstände und daraus resultierende Probleme bei der Aufrechterhaltung vor allem der sozialen Infrastruktur und Bildungseinrichtungen selbst in guten Wohnlagen wie in Duisburg Duisern.

Anderer Art sind die Probleme in Stadtteilen, in denen eine Ballung sozial und ökonomisch benachteiligter Bevölkerungsschichten besteht. Diese Stadtteile weisen vermöge eines hohen Anteils von Personen mit Einwanderungshintergrund zwar eine günstigere Alterstruktur auf, sind dafür aber stärker von sozial begründeten Abwertungsprozessen getroffen. Insbesondere in den nördlichen Stadtteilen von Duisburg (Marxloh), Essen und Dortmund entstehen „marginalisierte städtische Räume“ (Blotevogel), die von den Dienstleistungs- und Verwaltungszentren ebenso entkoppelt sind wie von den Inseln suburbanen Wohlstands.

Rückkehr in die Städte - Strategien zur Reurbanisierung des Wohnens

Anlass zur Hoffnung gibt der Trend zur Rückkehr in die Städte, der auf vielerlei Faktoren zurückzuführen ist. Hier sind vor allem die immer flexiblere Verknüpfung von Erwerbs- und Privatleben in wissensbasierten Berufen zu nennen, die Attraktivität der „Kreativen Stadt“ und der anhaltende Trend zu Einpersonenhaushalten. Aber auch steigende Mobilitätskosten, die gute Ausstattung der großen Städte mit sozialer Infrastruktur, Bildungseinrichtungen, medizinischer Versorgung sowie die aktivere Lebensgestaltung der „Neuen Alten“ können die Reurbanisierung befördern.

Die Ruhrgebietsstädte, allen voran die Oberzentren am Hellweg, sind sich der Bedeutung des Wohnthemas im Wettbewerb um Einwohner bewusst, und versuchen jeweils bestimmte Zielgruppen im Rahmen gesamtstädtischer Entwicklungsziele passgenau zu umwerben: Yuppies, Alte, Familien um nur einige zu nennen. Als Beispiel seien hier die Wohnungspolitiken von Essen und Dortmund genannt, die auch die wirtschaftlichen Ausrichtungen der Städte widerspiegeln. Essen als Konzern- und Dienstleistungsstandort setzt auf höherpreisige Angebote im Ein- und Zweifamilienhausbau. Dortmund als industriebasierte Wissenschafts- und Technologiestadt fördert das Segment familienfreundlicher und bezahlbarer Wohnformen. Beiden Politiken ist gemein, dass sie die Stadt als Wohnstandort über Innenentwicklung profilieren und attraktiver machen wollen. Nicht zuletzt durch die Wohnungspolitik, deren Leitlinien im Masterplan formuliert sind, ist es Dortmund gelungen, eine Trendwende in der Einwohnerentwicklung herbeizuführen, was auch der nur moderate Rückgang von 2,6 % in der Landesprognose bis 2030 belegt.



Als übergeordnete Strategien zur Attraktivierung der Wohnregion Ruhrgebiet werden von fast allen Städten das im Rahmen der IBA entwickelte Konzept „Wohnen und Arbeiten im Park“ sowie die Entwicklung von Standorten für das „Wohnen am Wasser“ verfolgt.

4.2.5 Begabungsbild Kultur

Das Ruhrgebiet war einst eine Arbeiterregion, in der intellektuelle und künstlerische Eliten keine große Rolle spielten. So war die Alltagskultur im Ruhrgebiet zu Zeiten der Montanindustrie unverkennbar proletarisch geprägt, was auch heute noch in Mentalität und Raum spürbar ist. Im Zuge wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Modernisierungsprozesse entwickelte sich aber in den letzten 50 Jahren eine reiche Kulturszene an der Ruhr, die sowohl im populärkulturellen als auch im hochkulturellen Bereich überregionale bis internationale Bedeutung besitzt.

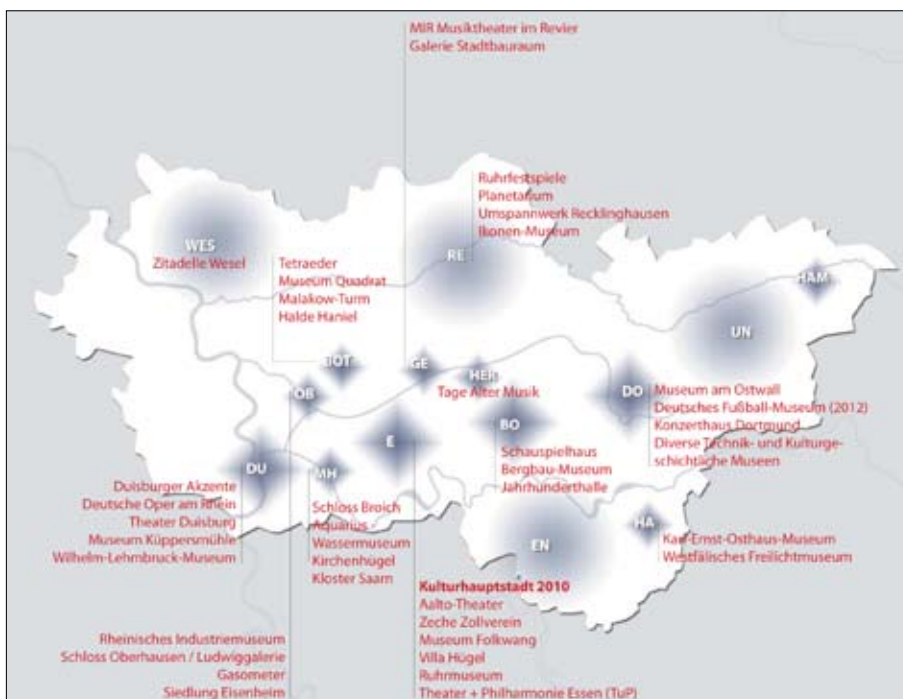


Abb. 4.g: Übersicht zu den Leuchttürmen der Kulturlandschaft Ruhrgebiet

Kunst für Kohle

Ein wichtiger Meilenstein der Entfaltung des kulturellen Lebens in der Region sind die Ruhrfestspiele Recklinghausen, die kurz nach dem zweiten Weltkrieg aus einem Tauschhandel hervorgingen. Indem es im Sommer 1947 rund 150 Schauspieler ins Ruhrgebiet entsandte, bedankte sich das Hamburger The-



ater für die Kohlelieferungen, die im strengen Winter dabei geholfen hatten, den Spielbetrieb in Hamburg aufrecht zu erhalten. „Kunst für Kohle“ hieß damals das Motto. Aus der zunächst einmalig angelegten Begegnung von harter Arbeit und Kunst entwickelte sich in der Folgezeit eines der wichtigsten Kulturfestivals Deutschlands, zu dem Künstler und Ensembles aus aller Welt ins Ruhrgebiet kommen.

Industriekultur als regionale Identität

Heute zählen Kunst und Kultur zu den herausragenden Begabungen der Region, die früher das industrielle Herz Deutschlands war. Diese Transformation, ein großer Schritt auf dem langen und schwierigen Weg des Strukturwandels, wurde maßgeblich durch die IBA Emscher Park befördert, welche die Industriedenkmäler als wichtige Identitätsanker für die Neubestimmung des Ruhrgebiets ins öffentliche Bewusstsein rückte. So entstand die Industriekultur als symbiotisches Begriffspaar, das Imagewirksamkeit nach innen und außen entfaltet, und das heute entlang der touristisch erschlossenen Route der Industriekultur die Geschichte von Kohle und Stahl im Revier für Besucher und Einheimische erlebbar macht.

Region der Festivals

Dass die riesigen Hallen ehemaliger Zechen, Kokereien oder Stahlwerke hervorragende Bühnen für kulturelle Zwecke abgeben, macht sich beispielsweise die RuhrTriennale zunutze. Als dezentrales und spartenübergreifendes Fest der Künste aus einer Idee der IBA Emscher Park geboren, aktiviert die RuhrTriennale die Orte der Industriekultur und macht sie zu Spielstätten und Orten künstlerischer Experimente. Das unter dreijährig wechselnder Intendanz konzipierte Festivalprogramm bringt Musik, Schauspiel und Tanz in einen Dialog mit anderen Kunstgattungen.

Kleinstaaterei auch in der Kultur

Auch wenn netzwerkartig aufgebaute Kunstfestivals wie die RuhrTriennale geeignet sind, die Kleinstaaterei zwischen Ruhr und Lippe zu überwinden, ist interkommunale Kooperation auch im Kultursektor nicht unbedingt die Regel. Als Folge der polyzentralen Verfasstheit der Region werden zahlreiche Angebote in der Hochkulturlandschaft des Ruhrgebiets parallel von mehreren Städten vorgehalten. So gibt es zum Beispiel ein fulminantes Angebot von fünf Opernhäusern im Revier. Einen echten Wettbewerb, der zur Durchsetzung der qualitativ besten Häuser und in letzter Instanz zu einem Zusammen-



schluss vorhandener Angebote führen könnte, gibt es indes nicht. Wesentliche Gründe dafür sind die Subventionierung mit öffentlichen Geldern und der kommunale Eigensinn und Besitzerstolz.

Chancen: Kulturhauptstadt 2010 und kreative Städte

Eine große Chance für das Zusammenwachsen der fragmentierten Region bietet die Kulturhauptstadt 2010. Die erfolgreiche Bewerbung Essens zusammen mit der Region 2010 Kulturhauptstadt Europas zu werden zeigt einerseits, dass auch auf internationaler Ebene das kulturelle Gewicht der sich neu erfindenden Region wahrgenommen wird. Andererseits sendet die Kulturhauptstadt ein deutliches Signal in die Region, was alles erreicht werden kann, wenn man sich um eine starke Führungsfigur, in diesem Fall die Stadt Essen, versammelt und die vielfältigen Stärken nach außen unter einer Marke verkauft.

In Aufnahme der mittlerweile schon etwas angejahrten Debatte um die Bedeutung kreativer Städte (Creative Cities) in den Planungs-, Sozial- und Wirtschaftswissenschaften versuchen sich die großen Ruhrgebietsstädte mit kulturwirtschaftlich ausgerichteten Stadtentwicklungen zu profilieren. Dabei geht es ebenso um die Revitalisierung alter Industrieliegenschaften wie um die Aufwertung von Stadtteilen. Verstärkte Sichtbarkeit erlangen dabei Projekte wie die Designstadt Zeche Zollverein und als neueres Beispiel das Kreativwirtschaftszentrum Dortmunder U, das bald in der Dortmunder Innenstadt fertig gestellt werden wird.



4.2.6 Begabungsbild Freiraum und Grünflächen

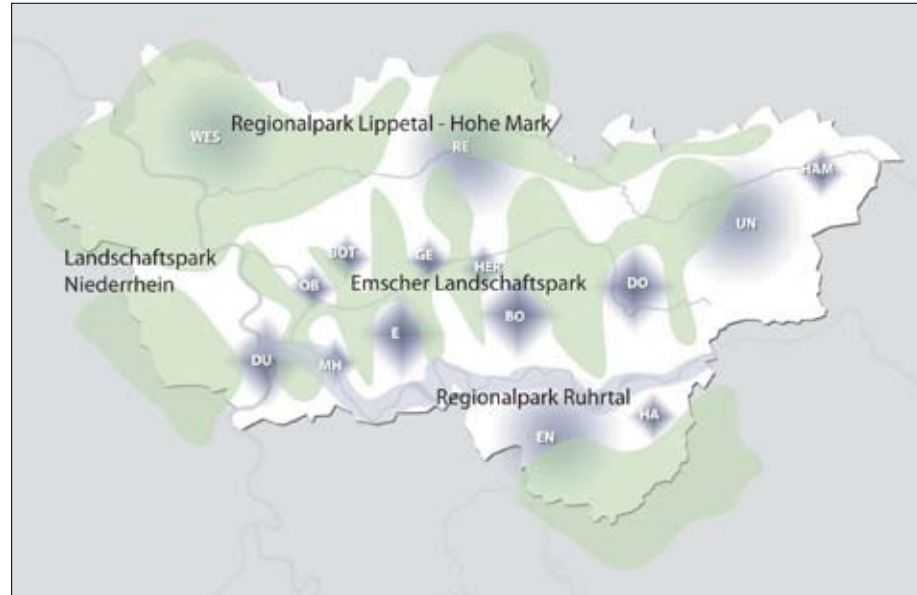


Abb. 4.h: Übersicht Regionalparks und Landschaftsräume im Ruhrgebiet

Industrienatur als Freizeitpotenzial

Mit dem Niedergang der Montanindustrie hat sich die Umweltqualität im Ruhrgebiet entscheidend verbessert, der sprichwörtliche „blaue Himmel über der Ruhr“ ist Wirklichkeit geworden. Das umfangreiche Angebot an siedlungsnahen Natur- und Grünräumen, häufig auf Industriebrachen entstanden, wird von den Bewohnern heute als größte Stärke der Region empfunden und intensiv in Anspruch genommen. Die Vermählung von Industriekultur und Natur in Verbindung mit überregional wirksamen Anziehungspunkten birgt besonders für den Tagestourismus ein hohes Potential. Eng verwoben mit der Route der Industriekultur, die baulich interessante Industriedenkmäler verbindet, ist eine Route der Industrienatur entstanden als ein Weg der die von der Natur wiedereroberten alten Industrieflächen für Einheimische und Touristen erschließt. Besondere Attraktionen in der Route der Industrienatur sind zum Beispiel der Landschaftspark Duisburg Nord mit der interessanten Kulisse des alten Stahlwerks in Duisburg Meiderich oder Nordsternpark auf dem Gelände der stillgelegten Zeche Nordstern in Gelsenkirchen.

Reizvolle Landschaftsräume - Jahrhundertprojekt Umbau Emschersystem

Im Norden geht das Ruhrgebiet unmittelbar in die Regionen Niederrhein und Münsterland über, im Süden, jenseits der Ruhr, erstreckt sich die Mittelgebirgslandschaft des Bergischen Landes. Zahlreiche Ausflugsziele, Rad-



routen und Wanderwege, Berge, Flüsse und Stauseen machen die Nachbarregionen zu attraktiven Erholungsräumen für die Bewohner des Reviers. Die regionalen Flusslandschaften an Emscher, Lippe, Rhein und Ruhr sind nicht nur verbindende und identitätsstiftende Elemente, sondern verfügen zum Teil auch über hohe naturräumliche Qualitäten. Besonders hervorzuheben ist die Schönheit des Ruhrlaufs mit seinen idyllischen Seen. Ein Jahrhundertprojekt ist der Umbau des Emscher Systems von einem System offener Abwasserkanäle zu einem natürlichen Fließgewässer. Hier zeigt sich in besonderer Weise der Anspruch einer Region, die sich von den Altlasten eines eineinhalb Jahrhunderte währenden Raubbaus an ihren natürlichen Ressourcen befreien möchte.

Regionales Freiraumsystem

Träger einer übergeordneten Freiraumpolitik im Ruhrgebiet ist der RVR mit seinen Planungen für ein „Regionales Freiraumsystem Ruhrgebiet“. Dessen Zielsetzung ist es, die weiten Landschaftsräume am Rande des Reviers zusammen mit den Flusslandschaften und den Grünzügen im Ballungskern zu einer sinnfälligen regionalen Gesamtfigur zu machen, und deren Entwicklung zu sichern und voranzutreiben.

Kernbestandteil des Freiraumsystems im Revier ist der Emscher Landschaftspark, der ein entscheidender Motor der umwelt- und lebensfreundlichen Neubestimmung der Region war und diese Funktion in Gestalt des Masterplans Emscher Landschaftspark 2010 auch noch lange haben wird. Erfolgversprechend ist besonders die Integration des Emscher Landschaftsparks mit den Zielen der Stadtentwicklung in den Anrainerkommunen. Hier zeigen Beispiele wie der Krupp-Gürtel in Essen, das Phoenix-Areal in Dortmund oder der Westpark in Bochum, wie der Landschaftspark als regionale Freiraumfigur lokale Impulse für die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung geben kann.

Im Kontext des regionalen Freiraumsystems Ruhrgebiet gibt es auch interessante Ansätze für eine umweltgerechte und nachhaltige Flächenwirtschaft, wie zum Beispiel das Konzept „Natur auf Zeit“ oder die Nutzung von belasteten Industriebrachen für die Gewinnung von Biomasse zur Energieerzeugung in Form der „Energiewälder“.



4.3 Inhaltliche Leitlinien

4.3.1 Regionale Raumstruktur

Das übergeordnete Ziel des Strategieatlas ist die Entwicklung einer langfristig tragfähigen, neuen regionalen Raumstruktur für das Ruhrgebiet. Die voranstehenden Betrachtungen zeigen, dass weder das klassische Zentrale Orte Konzept, noch das Modell einer eigenschaftslosen und funktions-spezialisierten Zwischenstadt zielführende Optionen sein können. Vielmehr muss eine neue Struktur gefunden werden, welche die räumlich-gestalterischen, wirtschaftlich-technischen und gesellschaftlichen Gegebenheiten der Region ernst nimmt und diese in ihren Teilräumen nach den Zukunftsaufgaben von Wandel, Vielfalt und Fairness anpasst und umbaut.

Netzwerkregion mit starken Knoten

Eine erste Arbeitsthese für diese neue Raumstruktur ist die Netzwerkregion mit vielfältigen und starken Knoten. Die Netzwerkregion trägt der Polyzentralität der Region Rechnung und eröffnet die Chance, angemessen auf die Lebenswirklichkeit der Einwohner unter den Bedingungen einer ausgeprägten Inselurbanität zu reagieren. Gleichzeitig ist dem Leitbild „Netzwerkregion mit starken Knoten“ die Notwendigkeit einbeschrieben auch in einem Netzwerk unverwechselbare Orte mit qualitativer Dichte und funktionaler Vielfalt auszubilden.

Das Rückgrat der Netzwerkregion wird durch die Städte am Hellweg gebildet, wobei sich Knotenpunkte mit großer Funktionsvielfalt und dynamischem Wachstum vor allem in den Großstädten Essen (Stadt der Konzerne) und Dortmund (Technologie- und Wissensstandort) konzentrieren werden. Duisburg gewinnt vor allem als Logistikkreuzung und durch seine Scharnierfunktion zwischen Rheinschiene und Ruhrgebiet an Bedeutung, während Bochum mit eher unklarer Positionierung zwischen den Wachstumspolen Essen und Dortmund steht.

4.3.2 Vier Schlüsselstrategien und drei Fokusthemen

Schlüsselstrategien

Planerische Schlüsselstrategien in der Netzwerkregion Ruhrgebiet sind Konzentration, Stabilisierung, Dekonzentration, Verbindung und Vernetzung. Diese Strategien bedingen sich nicht selten gegenseitig und müssen aufeinander abgestimmt und sektoral differenziert in den Teilräumen angewendet werden.



- **Konzentration**

Konzentration unter Schrumpfungsbedingungen bedeutet vor allem Re-konzentration von Ressourcen (z.B. Versorgungsfunktionen, Infrastruktur, Kapital, Wissen, Arbeit), die dann in anderen Teilräumen nicht mehr zur Verfügung stehen. Eine Re-konzentration in wenigen Knotenpunkten mit qualitativem und / oder qualitativem Wachstum ist für das Ruhrgebiet vermutlich alternativlos. Vor dem Hintergrund des geschilderten Urbanitätsdefizits der großen Ruhrstädte sollte die Re-konzentration hier ansetzen, um eine Rendite in Form von Urbanitätsgewinnen und Attraktivitätssteigerung für Investitionen und qualifizierte Arbeitskräfte einzufahren. Schmerzhafteste Bedeutungsverluste für zahlreiche andere Städte sind die negativen Folgeerscheinungen dieses selektiven Aufwertungsprozesses, die durch Stabilisierung und Dekonzentration sowie eine verbesserte Anbindung an die Wachstumspole aufgefangen werden müssen. Aufgabe des Strategieatlas ist es zu bestimmen, wo die Schwerpunkte einer nachholenden Urbanisierung liegen sollten.

Neben einer Wachstumspolitik für wenige urbane Pole höchster Vielfalt und Qualität werden sich aber auch – bedingt durch die fragmentierte und monofunktional ausgerichtete Raumstruktur des Reviers - Chancen für die Zwischenstadt ergeben. Hier sind entwicklungsfähige Pole für die Qualifizierung der Stadtlandschaft durch Funktionsanreicherung auszumachen, was auf die punktuelle Urbanisierung der Zwischenstadt hinauslaufen würde. Ein Projekt, das in diese Richtung weist ist die Aktivierung von Wohnbauflächenpotenzialen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Einkaufs- und Freizeitzentrum CentrO, die Bestandteil des Oberhausener Stadtentwicklungskonzeptes sind.

- **Stabilisierung**

Stabilisierung durch Umbau und/oder Rückbau sind die Schlüsselstrategien für Teilräume, deren Funktionsfähigkeit gesichert und erhalten werden muss, ohne eine dezidierte Wachstums- oder Schrumpfungspolitik zu verfolgen. In besonderem Maße trifft dies auf Räume in Nachbarschaft von Wachstumspolen zu, wie beispielsweise das alte Zentrum von Dortmund-Hörde, das unmittelbar an die Entwicklungsgebiete PHOENIX Ost und West grenzt.

Umbau schließlich kann auch Programme zur Stärkung wirtschaftlicher und sozialer Strukturen, Flächenkonversionen oder die Bestandsanpassung öffentlicher Räume, Freiflächen oder Gebäude an geänderte Bedarfe umfassen. Typische Maßnahmen zur Stabilisierung sind Quartiersmanagement und Bewohneraktivierung im Rahmen der Sozialen Stadt wie in Duisburg-Marxloh, aber auch baulich orientierte Maßnahmen wie die Neuordnung und Entdichtung der Innenstadt von Alt-Oberhausen.

- **Dekonzentration**

Dekonzentration durch massiven Rückbau oder Aufgabe von Standorten ist eine Strategie für Teilräume, die realistischerweise in ihrer gegenwärtigen städtebaulichen und nutzungstechnischen Gestalt keine Zukunftschancen mehr haben. Dies können zum Beispiel monofunktionale, zwischenstädtische



Teilräume sein, in denen großflächiger Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen, Großwohnsiedlungen oder ähnliche Nutzungen angeordnet sind. Für diese Teilräume bietet sich die flächenhafte Qualifizierung der Zwischenstadt durch den Ausbau des Teilsystems Grün- und Freiraum an, der den massiven Rückbau im System der Siedlungsflächen sinnvoll auffängt, und auch als strategischer Flächenpuffer für eventuelle spätere Reaktivierung (Natur auf Zeit) dienen kann.

- **Verbindung und Vernetzung**

Weil die flächendeckende Metropolwerdung des Ruhrgebiets keine realistische Perspektive ist, und das insulare Siedlungsmuster nur teilweise überwunden werden kann, ist die Schaffung neuer Verbindungen zwischen den vielfältigen Knotenpunkten der Netzwerkregion essentiell. Hier sind es besonders die Landschafts- und Grünräume, die ein Zusammenwachsen der Region auch unter Schrumpfungsbedingungen ermöglichen. Aber auch die ÖV-Anbindung der dünner besiedelten Teilräume an die Ballungsraumränder, die schnelle Anbindung der Ruhrstädte an die Rheinschiene im schienengebundenen Personenverkehr oder Projekte wie die Route der Industriekultur sind wichtige Themen in diesem Kontext.

Drei Fokusthemen für den Strategieatlas

Aus der Zusammenschau der Begabungsbilder ergeben sich zahlreiche Untersuchungsschwerpunkte für den Strategieatlas, die in drei Fokusthemen organisiert werden.

- **Zukunftsfähige und innovative Wirtschaftsregion**
- **Neue Urbanität**
- **Nachhaltige Mobilität**

Im folgenden Abschnitt werden die drei Fokusthemen mit ihren inhaltlichen Schwerpunktsetzungen näher erklärt.



4.3.3 Fokusthema: Zukunftsfähige und innovative Wirtschaftsregion

Räumlich-funktionales Bild der Innovationsregion Ruhrgebiet

Die gezielte Förderung von Kompetenzfeldern als Motoren wirtschaftlicher Erneuerung und Strukturentwicklung im Ruhrgebiet ist ein erfolgversprechender Ansatz. Ein Untersuchungsschwerpunkt des Strategieatlas ist in diesem Zusammenhang die Frage nach der bestmöglichen räumlichen Umsetzung dieses Clustermodells. Die alte Raumsstruktur des Ruhrgebiets ist die eines technisch hoch spezialisierten Clusters, der vollkommen auf die Erfordernisse und Arbeitsabläufe der Schwerindustrie zugeschnitten war. Jetzt geht es darum, aufbauend auf regional vorhandene Kompetenzfelder, eine auch räumlich neue Clusterstruktur im Revier aufzubauen, die den Ansprüchen der Wissensgesellschaft gerecht wird. Es ist das Bild einer Schar regionaler Cluster in den Zukunftsbranchen zu entwerfen, die von den Urbanisationsvorteilen einer dicht besiedelten, polyzentrischen Stadtregion profitieren.

Dazu muss der Strategieatlas die räumliche Verteilung und Vernetzung der Akteure in den wirtschaftlichen Kompetenzfeldern untersuchen, auf Synergien mit vorhandenen Standortqualitäten prüfen und daraus planerisch wünschenswerte Schwerpunktsetzungen und Entwicklungsnotwendigkeiten für die Teilräume ableiten. Dabei gilt es, das territoriale Denken, das sich in den kommunalen Strukturentwicklungsprogrammen abbildet, um die Dimension der funktionalen Vernetzung innerhalb der Region und mit anderen Regionen / Ballungsräumen zu erweitern. Der Strategieatlas kann so dazu beitragen, ein schlüssiges räumlich-funktionales Bild der Innovationsregion Ruhrgebiet zu entwickeln.

Regionale Raumstruktur für Stadtgesellschaften mit niedrigerem Wohlstandsniveau

Über die Weiterentwicklung der Region in Kompetenzfeldern darf aber eines nicht vergessen werden: Das Ruhrgebiet wird auch weiterhin mit einer großen Zahl von Menschen umgehen müssen, die aufgrund ihrer Qualifikation und Sozialisation keine oder nur geringe Chancen auf Beschäftigung in den Zukunftsbranchen haben. Eine weitere Kernaufgabe des Strategieatlas wird deshalb darin bestehen, tragfähige regionale Raumstrukturen und Konzepte für stabile Stadtgesellschaften mit einem niedrigeren Wohlstandsniveau vorzuschlagen. Arbeit und Anerkennung müssen auch für die „Modernisierungsverlierer“ in der Bevölkerung möglich sein. Eine Perspektive, die solches ermöglicht, liegt im Ausbau der regionalen Wirtschaftsbeziehungen, die geprägt sind durch die Nähe von Erzeuger und Verbraucher. Hier müssten zum Beispiel die Perspektiven einer verstärkten Versorgung mit regional pro-



duzierten Lebensmitteln als Chance für mehr Arbeitsplätze im dünner besiedelten nördlichen Teil des Ruhrgebiets geprüft werden. In den Städten sind es Dienstleistungen wie Betreuung und Pflege, die am effizientesten vor Ort organisiert werden können und Beschäftigung generieren. Eine Profilierung des Ruhrgebiets bei den personennahen Dienstleistungen ist insbesondere im Zusammenhang mit der alternden Gesellschaft interessant, deren - auch raumwirksamen - Herausforderungen sich die Städte der Region früher als andere in Deutschland stellen müssen.

Räumliche Einbindung der Hochschulen und Forschungseinrichtungen in regionale Innovationssysteme

Nur durch das gezielte Zusammenspiel von Wissenschaft, Wirtschaft und strukturpolitischen Maßnahmen können jene neuen Technologien, Produkte und Geschäftsideen entstehen, die für die ökonomische Zukunftsfähigkeit des Ruhrgebiets dringend benötigt werden.

Der Strategieatlas muss deshalb das Netz der Hochschulen und Forschungseinrichtungen als Bestandteil des Raumbildes der Innovationsregion untersuchen und daraus Konzepte zum weiteren Ausbau und zur Festigung des Wissensnetzes ableiten. Dies kann die Entwicklung neuer Standorte für die Wissenschaft und den Technologietransfer umfassen, aber auch Strategien zur besseren Einbindung vorhandener Standorte in städtebauliche Zusammenhänge durch Ausbildung neuer Schnittstellen, Funktionsergänzungen, Verkehrserschließung, bauliche Attraktivierung der Campi etc.. Als Beispiel sei hier die Entwicklung des Gesundheitscampus in unmittelbarer Nachbarschaft zur Ruhr-Universität Bochum genannt. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Einbindung der Wissensregion in nationale und internationale Verbünde.

Die weitere qualitative Verbesserung von Lehre und Forschung in der Wissenschaftslandschaft Ruhrgebiet ist nur mittelbar mit den obigen Themen verbunden. Die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für eine neue Exzellenz der Hochschulen dürfte der kleinere Teil der Herausforderung sein, die von den Hochschulen selbst und der Hochschulpolitik des Landes zu bewältigen ist.

4.3.4 Fokusthema: Neue Urbanität

Untersuchungsschwerpunkt Wohn- und Lebensqualität

Der Faktor Lebensqualität ist eng mit den Themen Wirtschaft, Wissenschaft und Innovation verknüpft. Wissensarbeiter profitieren von Vielfalt, Dichte und kurzen Wegen, Nutzungsmischung, Kontaktmöglichkeiten und Erreichbarkeit – kurz, von Qualitäten, die besonders in urbanen Zentren zu finden sind.



Zudem gewinnen die Wohn-, Freizeit- und Erlebnisqualitäten einer Region als ausschlaggebende Gründe bei der Standortwahl der Wissensarbeiter an Bedeutung.

Daher muss die urbane Lebensqualität in den Großstädten des Ruhrgebiets verbessert werden, damit die Region in dem weltweiten Wettbewerb um Hochqualifizierte und die Ansiedlung von Unternehmen wissensbasierter Branchen bestehen kann. Zudem muss in den großen Städten der räumlichen Verfestigung sozialer und wirtschaftlicher Probleme durch stabilisierende Programme wie „Soziale Stadt“ in den Stadtteilen entgegen gewirkt werden.

Für den Strategieatlas ergeben sich aus diesen Überlegungen zwei zentrale Untersuchungsschwerpunkte:

- Entwicklungsfähige Teilräume mit perspektivischem Urbanitätsgewinn
- Teilräume mit perspektivischem Bedeutungs- und Urbanitätsverlust

Grundlage für beide Untersuchungsschwerpunkte ist die Analyse der tatsächlichen regionalen Flächenbedarfe und Flächenreserven insbesondere für das Wohnen, der Binnenwanderungsbewegungen, Bevölkerungsprognosen, Entwicklung der Kaufkraft und Einzelhandelsnachfrage etc. Anhand dieser Daten ist ein regionales Szenario mit entwicklungsfähigen und schrumpfenden Teilräumen und den entsprechenden Strategien zu entwerfen.

- ***Entwicklungsfähige Teilräume mit perspektivischem Bedeutungs- und Urbanitätsgewinn***

Der Fokus in diesen Teilräumen liegt auf der nachholenden Urbanisierung und Innenentwicklung der Städte, wo vorhandene Qualitäten verdichtet, ergänzt und verbessert werden können. Dazu gehören insbesondere die Innenstädte der Oberzentren am Hellweg, wobei vor allem in Duisburg, Bochum und Dortmund noch viele Möglichkeiten zur Aufwertung und Ausbildung urbaner Alleinstellungsmerkmale bestehen.

Auch die urbanen Erwartungszonen für den Strukturwandel, wie zum Beispiel die Wohn- und Freizeitlandschaft am PHOENIX-See in Dortmund, der auf das Stadtteilzentrum Dortmund-Hörde ausstrahlt oder das neue Stadtquartier „Ruhrbania“, das Mülheim näher an die Ruhr bringen soll, gehören zu dieser Gruppe von Teilräumen. Außerdem sollten hier auch folgende Teilräume berücksichtigt werden:

- fertig gestellte Projekte der Innenentwicklung als Schrittmacher für den Stadtumbau, wie z.B. das gemischte Quartier am Duisburger Innenhafen.
- Räume mit demografischen Verlusten, aber qualitativ guten Beständen und Lagegunst wie z.B. in Duisburg Duisern.



- innerstädtische Räume mit hohem Entwicklungspotenzial, aber gleichzeitig erheblichen Entwicklungshemmnissen hinsichtlich Bausubstanz, Umfeld, Verkehr.
- **Teilräume mit perspektivischem Bedeutungs- und Urbanitätsverlust**

Für diese Raumkategorie sind Strategiepakete zum Funktionserhalt unter schwierigen Bedingungen zu entwickeln, die von Quartiers- und Sozialarbeit bis zu Entdichtung und massivem Rückbau reichen. Zur Gruppe dieser Teilräume mit Bevölkerungs-, Urbanitäts- und Bedeutungsverlusten gehören:

- Nachindustrielle Stadtteile in Großstädten mit sozio-ökonomisch bedingten, räumlichen Abwertungsprozessen, z.B. Dortmund-Nord, Duisburg Marxloh.
- Stadtteile in Mittelzentren ohne klares Profil, z.B. die Emscherstädte Gelsenkirchen, Herne, Bottrop.
- Leerlaufende Einfamilienhauswohngebiete in kreisangehörigen Gemeinden am Ballungsrand, wie zu erwarten im Kreis Wesel oder im Norden des Kreises Unna.
- Großwohnsiedlungen mit nicht mehr zeitgemäßen Beständen und hohem Einwohnerverlust.
- Werksiedlungen und Kolonien mit überalterten und qualitativ schlechten Beständen.

Urbane Motoren für die Kreativwirtschaft

Eine Kernfrage in diesem Wandel ist, ob und wie es gelingen kann, das vorhandene kreative urbane Potenzial in regionale Wertschöpfung und neue Arbeitsplätze, etwa in Tourismus und Kulturwirtschaft, umzusetzen. Hierbei spielen die großen Kernstädte als Substrat und Motoren für die eher kleinteilige Kreativwirtschaft eine wichtige Rolle.

Kulturelle Leuchttürme und Synergien für die Kultureinrichtungen im Städtenetz

Das Ruhrgebiet ist dabei, sein eindimensionales Image als Industrie- und Arbeiterregion neu zu bestimmen und die Imagefacette Kulturregion durch intelligent konzipierte Festivals und Großereignisse mit nationaler und bisweilen internationaler Strahlkraft auszubauen.

Ein weiterer Untersuchungsschwerpunkt des Strategieatlas liegt in den der breiten Vielfalt kommunaler Kultureinrichtungen. Hier sind die Möglichkeiten für ein regional konzipiertes Netz kultureller Einrichtungen zu prüfen, in dem Reichweiten, Funktionen und Wirkungstiefen der Angebote zwischen den Kommunen abgestimmt und bedarfsgerecht organisiert werden. Vor allem das umfangreiche und stark subventionierte regionale Hochkulturangebot (Museen, Schauspiel- und Opernhäuser) muss auf das zukünftige Raum- und



Zentrensystem des Ruhrgebiets angepasst werden. Mit dieser Anpassung besteht die Chance durch Kooperationen und Zusammenlegungen von Einrichtungen Qualitätssteigerungen und verstärkte nationale und internationale Sichtbarkeit zu erreichen.

Grüner Umbau der Stadtregion

Die feinkörnige Durchmischung von Stadt und Landschaft im Kern des Ruhrgebiets ist Chance und Risiko zugleich. Auf der einen Seite bieten die inneren Grenzen, die Bruchlinien von Siedlungskörper und Freiräumen große Qualitäten, die durch das Leitmotiv „Wohnen und Arbeiten“ im Park beschrieben sind. Andererseits folgt aus dieser engen Durchmischung eine gewisse Ununterscheidbarkeit von Stadt und Landschaft – die beinahe flächendeckende Zwischenstadt.

Die weitere Ausdehnung und die Sicherung des Freiraumsystems gegen andere Nutzungsansprüche sind im Zusammenhang mit der Aufgabe des Umbaus und der qualitativen Aufwertung der altindustriellen Raumstruktur zu betrachten. Der Strategieatlas wird hierfür Teilräume definieren, in denen Entdichtung und Rückbau mit der Schaffung neuer Freiräume zu kombinieren ist. Hier sind geeignete Strategien zur Schaffung gestalterisch hochwertiger Grenzen bzw. Bruchkanten zwischen Stadtkörper und Landschaft zu entwickeln. Stadtnahe Landwirtschaft und Freizeitnutzungen schließlich können eine Perspektive für die ländlichen Kreise darstellen, wodurch regionaler Wirtschaftsbeziehungen gestärkt werden würden.

4.3.5 Fokusthema: Nachhaltige Mobilität

Zentrales Ziel muss dabei die Entwicklung einer auf die Raumentwicklung abgestimmten Mobilitätskultur für das ganze Ruhrgebiet sein. Die intelligente und arbeitsteilige, polyzentrale Stadtregion bietet vielfache Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrssysteme und Netze durch Infrastrukturausbau, Verkehrssteuerung und Verkehrsmanagement, intelligenteren Verknüpfung der Verkehrssysteme, Integration mit Zielen der Siedlungs- und Freiflächenentwicklung in der Region.

Zwei Perspektiven scheinen besonders erfolgversprechend:

Perspektive: Modellregion für stadt- und umweltverträgliche Mobilität

Eine Kernfrage für die Zukunft der Mobilitätsregion Ruhrgebiet ist, wie die Verbesserung der Lebens-, Umwelt- und Freizeitqualität in der Region mit den Zielen einer weiter leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in Einklang ge-



bracht werden kann. Konzepte wie etwa der momentan in Bearbeitung befindliche Masterplan für die A 40, der die Wechselwirkungen von Autobahn und Siedlungskörper und die darin bestehenden Chancen zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung untersucht, weisen in die richtige Richtung.

Bei den einzelnen Verkehrssystemen existieren Defizite, die es mit entsprechenden Konzepten und Maßnahmen zu beseitigen gilt. Insbesondere ist hier die schlechte Vernetzung im öffentlichen Verkehr zwischen benachbarten Städten und die unzureichende Vernetzung zwischen dem ländlichen Raum und den Kernstädten zu nennen. Hier könnte die Einrichtung von Metrobuslinien Abhilfe schaffen. Diese sind aufgrund der geringen Investitionskosten kosteneffektiv, ohne größeren Aufwand umsetzbar und können den sich ändernden Bedarf schnell angepasst werden.

Ein weiterer Ansatzpunkt, um das Revier zur Modellregion stadt- und lebensfreundlicher Mobilität zu machen, könnte im flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen und der Ausstattung der Region mit den dafür notwendigen technischen Einrichtungen liegen. Eine solche Ausrichtung würde Impulse für verschiedene regionale Kompetenzfelder wie Automobilbau und neue Antriebstechniken, Energie- und Umwelttechnik sowie Verkehrsinfrastruktur geben.

Perspektive: Modellregion für innovative und nachhaltige Logistiklösungen

Logistik ist eines der zentralen Kompetenzfelder im Ruhrgebiet, wobei besondere räumliche Branchenschwerpunkte in Duisburg, Dortmund und im Kreis Unna liegen. Bedingt durch seine zentrale Lage und das erreichbare Bevölkerungspotenzial, die Netzdichte, das große Flächenangebot und die gute branchenspezifische Forschungs- und Ausbildungsinfrastruktur befindet sich das Ruhrgebiet auf dem Weg, zu einer führenden und innovativen Logistikregion in Europa zu werden. Gegenwärtig sind rund 79.000 Personen in der Kernbranche Logistik im Ruhrgebiet tätig. Seit 2008 besteht eine Brancheninitiative (Logistik.NRW), um das Kompetenzfeld landesweit zu fördern, auch soll ein regionaler EffizienzCluster LogistikRuhr aufgebaut werden. Für den Strategieatlas sind in diesem Zusammenhang die räumlichen Implikationen dieses Logistikclusters zu untersuchen, so zum Beispiel Flächenverfügbarkeit, Entwicklung des Güterverkehrs auf verschiedenen Verkehrsträgern, Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen, Zusammenwirken der Logistik-Knotenpunkte in der Region oder der weitere Ausbau von branchenbezogenen Wissenszentren.



4.3.6 Querschnittsthemen

Zusätzlich zu den beschriebenen Zielen lassen sich noch zwei Querschnittsthemen identifizieren, mit denen die Region sich im nationalen und internationalen Wettbewerb profilieren kann. Diese Querschnittsthemen sind:

- **Umwelteffiziente und ressourcenschonende Technologieregion**
- **Modellregion für Solidarität und Integration**

Beide Themenkomplexe beziehen sich auf gesellschaftliche, ökologische und wirtschaftliche Entwicklungstendenzen und Handlungsnotwendigkeiten, mit denen das Ruhrgebiet früher und heftiger konfrontiert wird als andere Regionen. Aus diesen Herausforderungen lassen sich für jedes Querschnittsthema spezifische Profilierungschancen für das Revier als Labor lokaler und globaler Veränderungsprozesse ableiten.

Querschnittsthema „Umwelteffiziente und ressourcenschonende Technologieregion“

Das Ruhrgebiet hat die Chance, sich mit seinen vielen umweltrelevanten Begabungen als Modellregion für Umwelteffizienz und damit verbundene Erfindungen und Neuerungen in allen Lebens- und Wirtschaftsbereichen zu positionieren. Die Region scheint in ganz besonderer Weise geeignet, zu einem Labor technischer, gesellschaftlicher und ökologischer Innovationen im 21. Jahrhundert zu werden, die unter dem Begriff der dritten industriellen Revolution zusammengefasst werden können. Das Ruhrgebiet hat bereits zwei industrielle Revolutionen gesehen, welche die Region in ihrem Raum und Wesen geprägt und gestaltet, aber auch erhebliche Hypotheken für die Zukunft hinterlassen haben. Ein wesentliches Kennzeichen der dritten industriellen Revolution ist die Vermählung ökologischer, technisch-wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Ziele und Ansprüche. Neben Informations- und Kommunikationstechnik, Medizin- und Biotechnologie spielt dabei auch die Umwelttechnologie eine Schlüsselrolle. Im Ruhrgebiet ist sie gleichermaßen wirtschaftliche Chance wie auch Lösung für die Probleme der immer noch altindustriell überformten, belasteten und ausgebeuteten Stadtlandschaft.

- ***Zukunftsbranche Umwelttechnologie in NRW bundesweit am stärksten***

Ein Betrachtung der Wachstumserwartungen bescheinigt der Branche Umwelttechnologie, im Vergleich mit derzeitigen deutschen Leitbranchen wie Fahrzeug- und Maschinenbau, hervorragende Zukunftsaussichten

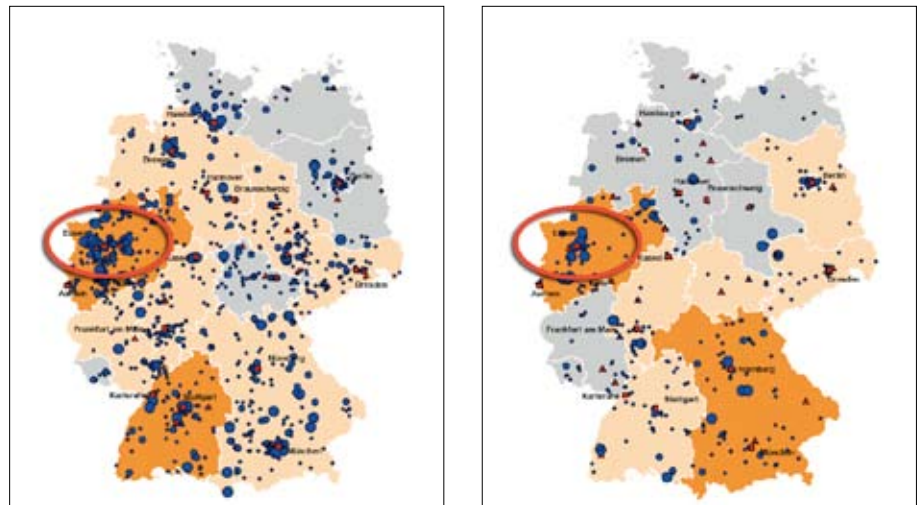
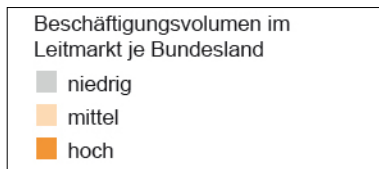
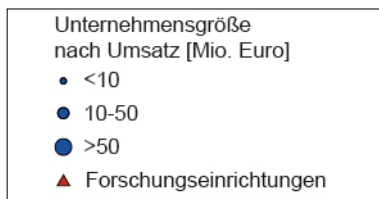
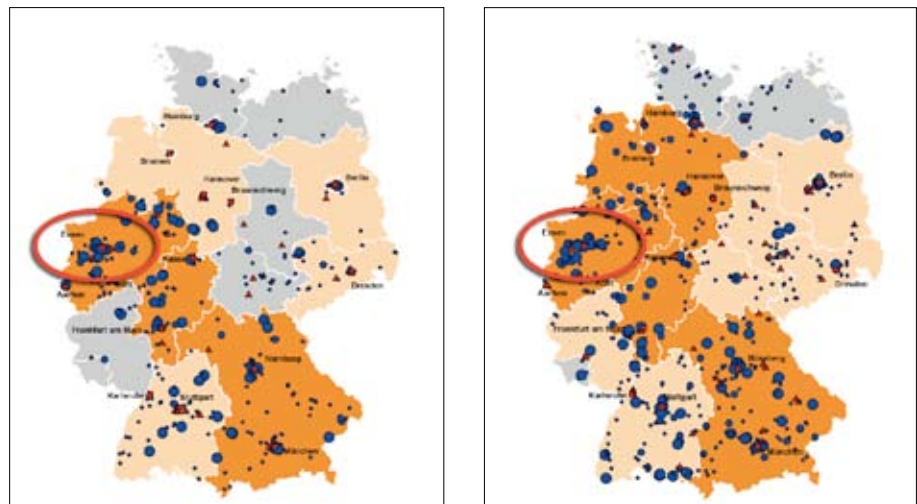
Daher liegt die Branche im wirtschaftspolitischen Förderfokus der Landesregierung, die im Frühjahr 2009 das Cluster „Umwelttechnologien.NRW“ gestartet hat. „Umwelttechnologien.NRW“ ergänzt sich mit dem 2008 gestar-



teten Cluster „Energieforschung.NRW“, insbesondere in den beiden Kompetenzfeldern „Dezentrale Energieerzeugung“ und „Biologische Erzeugung von Energieträgern“. Die im Auftrag des Bundesumweltministeriums angefertigte Studie „Greentech made in Germany“ zeigt, dass die Unternehmen der Umwelttechnologiebranche im Land Nordrhein-Westfalen mit 45 Mrd. Euro Gesamtjahresumsatz bundesweit an der Spitze liegen. Als besonders gut bewerteten die Unternehmen in Nordrhein-Westfalen die Infrastruktur. Die Zufriedenheit mit zwei anderen wichtigen Standortfaktoren – nämlich Verfügbarkeit qualifizierten Personals und Marktpotenzial – erreichte laut der Studie nur durchschnittliche Werte. Auffallend ist die geringe Bedeutung, welche die Unternehmen der Umwelttechnologie internationalen Märkten beimessen – ein Umstand der sich in den nächsten Jahren mit Sicherheit ändern wird.

Abb. 4.i:
Regionale Verteilung der Unternehmen und Forschungseinrichtungen in vier Leitmärkten der Umwelttechnologie in Deutschland

- 1. Leitmarkt Energieeffizienz (o.l.)
- 2. Leitmarkt Umweltfreundliche Energien und Energiespeicherung (o.r.)
- 3. Leitmarkt Kreislaufwirtschaft (u.l.)
- 4. Nachhaltige Wasserwirtschaft (u.r.)



Alle Karten aus: BMU 2009, GreenTech made in Germany



- **Leitmärkte der Umwelttechnologie im Revier**

Im Ruhrgebiet findet sich eine hohe Konzentration von Firmen mit einer Spezialisierung auf grüne Technologien. Diese Unternehmen profitieren vom endogenen Wissen der Region, die ausgeprägte Kompetenzen in Energiewirtschaft, Maschinen- und Anlagenbau und in der Materialentwicklung und Verarbeitungstechnik hat. In den Leitmärkten der Umwelttechnologie hat das Revier eine besonders starke Position bei umweltfreundlichen Energien und Energiespeicherung, Energieeffizienz, Kreislaufwirtschaft sowie nachhaltiger Wasserwirtschaft (s. Abb. 4.i).

Die Branchenschwerpunkte in umweltfreundlichen Energien, Energiespeicherung und Energieeffizienz gründen auf der beispiellos starken Energiewirtschaft des Reviers. Schwergewichte wie die EON Ruhrgas GmbH, Evonik Steag GmbH, RWE AG oder Siemens Power Generation bilden die regionalen Kraftpole im Energiebusiness mit rund 50.000 Beschäftigten.

Einige Städte des Ruhrgebiets nutzen bereits die Chance einer wirtschaftlichen wie ideellen Profilierung durch die Umwelttechnik. So hat sich etwa Gelsenkirchen als Solarhauptstadt der Region positioniert. Die Stadt ist Sitz des Fraunhofer Instituts für Solare Energiesysteme, sowie der Firma Scheuten Solar, die über modernste Fertigungsanlagen verfügt. Duisburg verfügt über Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen in der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik, während Bochum Kompetenzen bei der Nutzung innovativer Systeme für Geothermie bündelt. Die Evonik betreibt in der Region zehn Biomasseanlagen zur Energieerzeugung, und es laufen Experimente mit Kurzumtriebsplantagen auf Industriebrachen, die als Industriegärten zur nachhaltigen und ökologischen Erzeugung von Energieträgern dienen können.

Kreislaufwirtschaft umfasst im Ruhrgebiet vor allem auch den Flächenkreislauf, da die Möglichkeit der Nachnutzung alter Industriebrachen unmittelbar mit der Aufbereitung der oft stark belasteten Flächen und der Reparatur von Umweltschäden zusammenhängt. So bedarf etwa ein Viertel der in den nächsten 15 Jahren potenziell verfügbaren Wirtschaftsflächen, rund 680ha, einer besonderen Aufbereitung. Die langfristige Sicherung der Flächenverfügbarkeit für Unternehmensansiedlungen in der Region ist daher eine große Herausforderung, die erhebliche Chancen für den weiteren Ausbau des Clusters Umwelttechnologie mit sich bringt.

Gleiches gilt für die nachhaltige Wasserwirtschaft, die seit über 100 Jahren eine Schlüsselaufgabe für die Anrainer an Emscher, Ruhr und Lippe ist. Mit dem ehrgeizigen Projekt der Renaturierung des Emscherlaufs entsteht nicht nur mehr Lebensqualität für die Bewohner des Ballungskerns, sondern auch Expertenwissen und praxisbezogene technische Lösungen, die auch für andere Regionen und Länder interessant sind.



- ***Innovation City - Umwelt- und ressourceneffiziente regionale Netzwerkstadt***

Bei dieser Vielfalt an technischem und wirtschaftlichem Know-How in der Umweltbranche setzt der Vorschlag des EON-Vorstandsvorsitzenden Wulf Bernotat an, der die Idee eines ökologisch und technisch innovativen Modellstadtteils im Ruhrgebiet propagiert. Diese Idee könnte der erste Schritt in einem weiter gefassten Konzept sein, das in vielen, auch regionsweit angelegten Modellprojekten die Machbarkeit und Effizienz neuer (Umwelt-)technologien im Wohnen, in der Stadtmobilität, der Energieerzeugung, der Flächensanierung und vielen anderen Anwendungsbereichen nachweist. Unterstützt wird eine solche Zielrichtung durch die mehrpolige Raum- und Siedlungsstruktur der Region, die große funktionale, ökologische und stadtklimatische Vorteile gegenüber den auf ein Zentrum gerichteten Megastädten bietet. Die städtebauliche Fassung und Aufwertung der inneren Grenzen von Siedlungskörper und Freiraumsystem könnte die neue Form einer ökologischen Innovation City vorgeben.

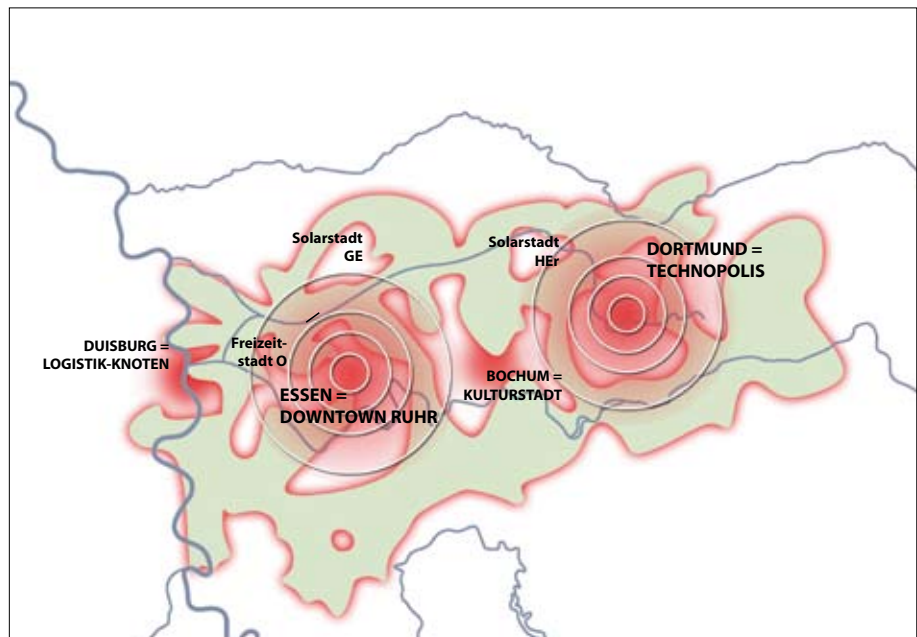


Abb. 4.j: Innovation City - Regionale Netzwerkstadt mit baulich klar akzentuierten Rändern und zwei großen Wachstumspolen

Die Innovation City Ruhr könnte eine wahrhaft umwelteffiziente und ressourcenschonende regionale Netzwerkstadt mit höchster Arbeits- und Lebensqualität sein. Die Vorteile dieser regionalen Netzwerkstadt kommen indes nur voll zum Tragen, wenn das Revier es schafft, als Grundbedingung für das Funktionieren polyzentraler Stadtregionen, eine nachhaltige Mobilitätskultur und Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln. Elektromobilität, Förderung von Null-Emissionsmobilität, Metrobuslinien oder intelligente Verkehrsmanagement- und Leitsysteme sind Ansatzpunkte, die einen erheblichen Wachstumsimpuls für die im Ruhrgebiet noch unterbesetzte fünfte Leitbranche der Umwelttechnologie – Nachhaltige Mobilität – liefern würden.



Die vorhandenen wirtschaftlichen, technischen und räumlichen Stärken für das regionale Portfolio „Umwelttechnologie“ gilt es auszubauen, durch konkrete Projekte in der Region zu belegen und vor allem mit Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen regional, national und international zu verknüpfen. Eine wichtige Aufgabe besteht darin, kleinen und mittleren Unternehmen in der Region, oft hochspezialisierte Nischenanbieter, bei der Internationalisierung ihrer Geschäftsfelder zu unterstützen, damit Green Technology aus dem Ruhrgebiet zu einer weltweiten Marke werden kann. Die vielleicht wichtigste Herausforderung, um die dritten industriellen Revolution im Ruhrgebiet voranzutreiben, ist die Sicherung der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte. Lebensqualität in urbanen Zentren, exzellente Schulen, hochklassige tertiäre Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen sowie ein attraktives Arbeitsplatzangebot sind Pull-Faktoren für die dauerhafte Bindung Hochqualifizierter an den Standort.

Das Ruhrgebiet könnte sich so – unter Ausnutzung gegebener Stärken - als umwelteffiziente, ressourcenbewusste und nachhaltige Technologieregion positionieren, die deutschlandweit und international führend ist.

Querschnittsthema „Modellregion für Integration & Solidarität“

Integration und Solidarität werden zu Prüfsteinen der Region auf ihrem Weg von der Industriegesellschaft in die Wissensökonomie, in der beträchtliche Teile der Bevölkerung auf absehbare Zeit nur noch geringe Erwerbschancen haben werden. Zugleich wird die Bevölkerung älter, die qualifizierten Arbeitskräfte knapper und der Anteil der Personen mit Einwanderungshintergrund steigt. Viele Studien und Gutachten haben zu diesen Fragen in den letzten Jahren Stellung bezogen und Lösungsansätze entwickelt. Politische Werkzeugkästen wie „Bildung und Lebenschancen für alle“, „Lebenslanges Lernen“ oder „Demografischer Wandel als Chance“ sind vorhanden und müssen nur endlich angewendet werden!

Im Ruhrgebiet besteht wie in keiner anderen Region die Chance zur Erprobung und Erstanwendung, da sich Risiken und Chancen im Revier die Waage halten. Erfolge in dieser Modellregion für Integration und Solidarität könnten Ausstrahlungswirkung auf andere Regionen entfalten und teilweise auch exportfähige Waren und Dienstleistungen hervorbringen. Überdies ist gesellschaftliche Stabilität ein Standortfaktor, den viele Metropolregionen auf der Welt vermissen lassen und der auch im Sinne einer gesteigerten Wettbewerbsfähigkeit erhalten werden muss.

In der regionalen Ökonomie müssen daher die Voraussetzungen für Raum- und Wirtschaftsstrukturen auf einem niedrigeren materiellen Wohlstandsniveau geschaffen werden. Die alternde Gesellschaft bedingt Innovationen, die vom Beschäftigungsaufbau bei den personennahen Dienstleistun-



gen bis zu altengerechten Produkten reichen. Eine neue Bildungswirtschaft kann für Wachstum und Beschäftigung sorgen, eine verbesserte Betreuungsinfrastruktur die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessern und die Kinder aus vielen Nationen könnten sich als die hochqualifizierten Arbeitskräfte von morgen erweisen.

Auch für das Oberziel Neue Urbanität sind die Handlungsfelder einer integrativen und solidarischen Stadtregion breit gefächert. Sie umfassen die alten- und familiengerechte Stadt in allen Facetten von Verkehrs- und Siedlungsplanung bis in den architektonischen Maßstab ebenso wie Maßnahmen zur sozialen Stabilisierung von Stadtteilen und zur Aktivierung der Einwohner zu bürgerschaftlichem Engagement. Ein weiterer Aspekt im Spannungsfeld Urbanität ist der Ausgleich von regionalen Disparitäten zwischen Teilräumen mit stark unterschiedlichen Wachstums- und Zukunftsperspektiven. Nachhaltige Mobilität schließlich muss auch Ausgleichsziele verfolgen, zum Beispiel, indem sie die Erreichbarkeit auch der dünner besiedelten, ländlichen Räume im ÖV sicherstellt.

4.3.7 Metropolitan Governance

Die Frage nach der Metropolitan Governance adressiert das Problem der Verantwortlichkeit für die Umsetzung der Empfehlungen, die im Strategieatlas für das Ruhrgebiet getroffen werden. Dass die Verwaltungsstrukturen im metropolitanen Ballungsraum Ruhrgebiet hinter den räumlichen und funktionalen Realitäten der Region zurück bleiben, ist ein gut 150 Jahre altes, aber immer noch ungelöstes Problem. Hier sind Ansätze zu erwägen, die von der strategischen Regionsbildung in unterschiedlich formalisierten Arten der Zusammenarbeit von Kommunen, Wirtschaft und Bürgern bis hin zu verwaltungstechnischen Neuordnungen (Regierungsbezirke) reichen.

Der Strategieatlas wird die Themen benennen, für die im Rahmen der Metropolitan Governance Kooperations-, Steuerungs- und Umsetzungsmodelle zu entwickeln sein werden.

Das umfasst unter anderem folgende Themen:

- Ausgleichsmechanismen im interkommunalen Wettbewerb der Ideen und Standorte.
- clusterspezifische oder branchenübergreifende Flächenpools für Wirtschaftsflächenentwicklung.
- Rationalisierung durch Kooperationsmodelle bei den Hochkultureinrichtungen, Sportstätten, Bildungseinrichtungen etc..
- Zusammenlegung von Verwaltungsaufgaben.

Für diese und andere Fragen werden die beteiligten Experten aus den Verwaltungswissenschaften Lösungsvorschläge erarbeiten.

KAPITEL 5

MÖGLICHE PROJEKTSTRUKTUR FÜR DIE WEITERE BEARBEITUNG



5.1 Aufbau des Strategieatlas

Der Strategieatlas fungiert als räumliche Richtkraft für die regionale Strukturpolitik. Er ist ein komplexes Text- und Kartenwerk, das notwendige schmerzhafteste Anpassungen der Raumstruktur an vollkommen geänderte Funktionen präzise benennt und auch unangenehme Wahrheiten zur Standortbestimmung und zur Zukunft des Ruhrgebiets formuliert. Dies umfasst neben einer realistischen Einschätzung der teilträumlich sehr verschiedenen wirtschaftlichen Entwicklungschancen der Städte auch den Umgang mit den immer deutlicheren sozioökonomischen Ungleichheiten in der Bevölkerung. Das Gesamtbild für die zukünftige Raumentwicklung zeigt Hierarchien, Wachstumspole, Räume unvermeidlichen Rückbaus in der Netzwerkregion Ruhrgebiet.

Der Strategieatlas besteht aus vier Büchern: Begabungsbuch, Szenarienbuch, Strategiebuch, Regiebuch. Diese Bücher entsprechen im Groben dem Vorgehen und den Arbeitspaketen im Projektverlauf, wenngleich die Bearbeitung der Themen in diesen Arbeitspaketen in manchen Fällen zeitlich parallel erfolgen sollte. Im Folgenden sind die Bücher mit ihren wesentlichen Inhalten kurz umrissen.

Begabungsbuch

Das Begabungsbuch analysiert die Stärken, Schwächen, Risiken und Entwicklungspotenziale in den sechs Themengruppen Wirtschaft, Wissenschaft und Innovation, Lebensqualität und Wohnen, Mobilität, Kultur, Landschaft und Freiraum. Aufbauend darauf werden die Qualitäten und Begabungen der Region Teilräumen, Clustern bzw. räumlich-funktionalen Netzen zugeordnet und in Form von Karten visualisiert.

Szenarienbuch

Im Szenarienbuch werden Veränderungstendenzen in den Teilräumen und die sich daraus ergebenden Zukunftsanforderungen untersucht (z.B. Wie entwickelt sich die Nachfrage nach Wirtschaftsflächen und Wohnungen oder das Verkehrsaufkommen?) Dabei sollten für die Teilräume jeweils verschiedene Szenarien auf ihre räumliche Wirkung und Bedeutung untersucht werden, wobei die wünschenswertesten und die wahrscheinlichen Entwicklungspfade besonders zu vertiefen sind.

Strategiebuch

Aufbauend auf dem Szenarienbuch sind Zielkorridore für die Raumentwicklung zu bestimmen und die jeweils relevanten Handlungsfelder zu identifizieren. Die zentrale Frage dabei ist, inwieweit vorhandene Planungen und Strategien zur regionalen Standort-, Struktur- und Raumentwicklung geeignet sind, die in den Szenarien angelegten Zukunftsherausforderungen zu bewäl-



tigen. Das Strategiebuch besteht daher zum einen in der Sichtung, Sammlung und Kalibrierung vorhandener raumplanerischer Ziele, Konzepte und Strategien für das Ruhrgebiet. Zum anderen wird es notwendig sein, diese durch eigene strategische Empfehlungen zu ergänzen und in „Werkzeugkästen“ für die jeweiligen Teilräume zu bündeln.

Regiebuch

Das Regiebuch umfasst ein integriertes Handlungskonzept zur strategischen Regionsbildung und Raumentwicklung, das klare inhaltliche und räumliche Schwerpunkte (Netzwerke, Zentrensystem) setzt, Maßnahmen und Strategien aufeinander abstimmt und in eine sinnvolle zeitliche Folge bringt. In einer Matrix aus Szenarien, Zielen, Handlungsfeldern und Strategien wird deutlich, in welchem Teilraum zu welcher Zeit bestimmte Maßnahmen erfolgversprechend eingesetzt werden sollten. Zudem werden auch Aussagen zur organisatorischen Umsetzung der Empfehlungen getroffen, insbesondere auch was die Kommunikation eines Zukunftsbildes der Region anbelangt. Für verwaltungstechnische Themenstellungen werden die Aufgabenfelder, etwa Fragen interkommunaler Ausgleichsmechanismen im Wettbewerb der Standorte und Ideen, präzise benannt und Lösungsvorschläge skizziert.

5.2 Interdisziplinäre Expertise

Der Strategieatlas ist als interdisziplinäres Werkzeug zur räumlich-funktionalen Entwicklung des Ruhrgebiets angelegt und basiert im Wesentlichen auf Beiträgen von vier Fachrichtungen:

a) Planung

Raum- und Regionalplanung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Freiraum- und Grünplanung

b) Wirtschaftsgeografie

Stadt- und Regionalökonomie, Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur, Arbeitsmarkt etc.

c) Stadt- und Regionalsoziologie

Gesellschaftsentwicklung, Sozialraumstruktur, Soziale Milieus etc.

d) Verwaltungswissenschaften

Regional Governance, Kooperationen, Verwaltungsgrenzen

Die notwendigen Strategien und Maßnahmen zur Erreichung der im vorangegangenen Kapitel aufgezeigten Oberziele – Zukunftsfähige Wirtschaft, Neue Urbanität, Nachhaltige Mobilität - können im Zusammenspiel dieser drei Fachrichtungen in besonderer Weise entwickelt werden. Der Strategieatlas kombiniert dabei das raumbezogene, ingenieurwissenschaftliche Know-How aus den Planungsdisziplinen mit Aspekten der Wirtschaftsgeografie



(Clusterforschung, regionale Innovationssysteme) und mit Erkenntnissen aus der Stadt- und Regionalsoziologie (Sozialraumanalyse, Integration und Segregation). Verwaltungswissenschaftliche Expertise hilft bei der Entwicklung von Umsetzungsvorschlägen. So kann ein Produkt entstehen, das die Entwicklung und Positionierung der Region mit praxisbezogenen Empfehlungen entscheidend voranbringt.

Die unter den Punkten b., c. und d. genannten Themenfelder sollten durch Forschungsgruppen renommierter Hochschulen abgedeckt werden können, wobei der unbefangene Außenblick auf die Gegebenheiten im Ruhrgebiet vorteilhaft erscheint.

5.3 Akteure & Nutzer, Adressaten, Unterstützer

5.3.1 Kommunen als Hauptakteure

Den Ruhrgebietskommunen kommt bei der Erstellung des Strategieatlas eine zentrale Rolle zu. Sie können in einem moderierten Prozess ihr planungs- und ortsspezifisches Know-How einbringen. Dabei wird es auch darauf ankommen, dass die Gebietskörperschaften im Abgleich mit den Entwicklungsideen und Potenzialen ihrer Nachbarn in der Region die eigenen Stärken und Schwächen realistisch einschätzen und ihr zukünftiges Handeln an dieser Einschätzung orientieren. Für einige Akteure wird diese Revision der Selbssicht auch unangenehme Wahrheiten beinhalten. Bei der Umsetzung der in einem Ruhrplan 21 zu formulierenden strategischen Entwicklungsziele werden die jeweils projektgestaltenden Kommunen die Federführung innehaben, wobei durch den übergeordneten Plan idealerweise eine zeitliche und räumliche Abstimmung gewährleistet wird.

5.3.2 RVR als Hauptnutzer

Zu den Nutzern des Strategieatlas zählt vor allen Dingen der Regionalverband Ruhr, der in der Zukunft wieder mit weiter reichenden Planungskompetenzen für die Region ausgestattet sein wird.

Mit der Summe der Bilder, die der Strategieatlas für die Teilräume des Ruhrgebiets entwirft, steht dem RVR ein Orientierungsrahmen zur Verfügung, der wichtige Anhaltspunkte für die Erstellung regionaler Flächennutzungspläne oder Masterpläne gibt. Für das Regionalmarketing bietet der Strategieatlas durch seine querschnittsorientierte Betrachtung wichtige Ansatzpunkte zur Profilierung der Region als attraktiver Wirtschafts- und Lebensraum.

Der Atlas ist eine Synthese aus den Bottom-Up-Planungen der Region, die nach den Maßstäben unabhängiger wissenschaftlichen Expertise bearbeitet, organisiert und ergänzt worden sind. Dadurch enthält er zwar zahlreiche zu-



Mögliche Projektstruktur für die weitere Bearbeitung

stimmungsfähige Elemente, ist aber erheblich mehr als eine Fortführung der bestehenden Projektsammlungen. Gerade im Umgang mit kommunalen Eigensinnigkeiten, wie zum Beispiel bei der Ausweisung von Flächenpotenzialen, kann sich der Strategieatlas als wichtige Argumentationshilfe im Diskussionsprozess erweisen.

Anzustreben ist ein Beschluss der Aussagen des Strategieatlas als Grundlage für die zukünftige regionale Raumentwicklung in der Verbandsversammlung des RVR, dem sogenannten Ruhrparlament.

5.3.3 Landesregierung und Bezirksregierungen als Adressaten

Wichtige Adressaten des Gutachtens sind die nordrheinwestfälische Landesregierung sowie die betroffenen Ministerien, hier insbesondere das Ministerium für Bauen und Verkehr und das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes NRW, sowie die Bezirksregierungen Düsseldorf, Münster und Arnsberg. Diesen Akteuren gibt der Strategieatlas wertvolle Empfehlungen für die regionale Strukturentwicklung, den Infrastrukturausbau und öffentliche Investitionen in Bildung, Forschung etc.. Durch die interdisziplinäre Herangehensweise der Studie ergeben sich neue räumliche und inhaltliche Schwerpunkte für Förderung endogener Potenziale im Ruhrgebiet. Für die weitere Umsetzung der Empfehlungen des Strategieatlas könnte die Einrichtung einer verantwortlichen Stelle in der Landesregierung NRW zielführend sein. In jedem Falle ist ein klares Bekenntnis der Landesregierung zu den Zielen und der Durchführung des hier skizzierten Gutachtens erforderlich, um die Kooperationsbereitschaft der kommunalen Akteure im Zuge der Erarbeitung des Ruhrplan 21 sicher zu stellen.

5.3.4 Wirtschaft als wichtiger Kooperationspartner

Ein Vorhaben wie der Strategieatlas ist auf die Kooperationsbereitschaft der Wirtschaftsunternehmen im Ruhrgebiet angewiesen und kann im Gegenzug wertvolle Impulse für die Profilierung der Region geben. Im Initiativkreis Ruhrgebiet besteht, wie das Strategiepapier Zukunft Ruhr 2030 zeigt, ein waches Bewusstsein um die Bedeutung der Fragen regionaler Raum- und Strukturentwicklung. Neben der Wirtschaftsflächenentwicklung, dem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und der Bildungseinrichtungen berühren auch die Themen Lebensqualität, Wohnen und Kultur vitale Interessen der Wirtschaft, weil sie die Region attraktiv machen für Talente.



5.4 Projektkommunikation

Die Projektkommunikation besteht in regelmäßigen Gesprächen mit den regionalen Akteuren als Teil des Arbeitsprozesses sowie Rahmenveranstaltungen mit größerer Öffentlichkeit, welche der Vermittlung und Kalibrierung von Zielen und Inhalte des Gutachtens dienen.

5.4.1 Gespräche mit den regionalen Akteuren

Zur Einbindung der regionalen Akteure aus Wirtschaft, Politik und Verwaltungen werden Einzelgespräche und Gesprächsrunden vorgeschlagen. Für letztere scheint eine Struktur mit zwei Gremien sinnvoll, die einerseits Politik, Verwaltung und Experten, andererseits Vertreter der Wirtschaft und Experten versammeln.

5.4.2 Rahmenveranstaltungen

Im Interesse eines schlanken Prozesses wird die Beschränkung auf zwei Pressekonferenzen und ein optionales wissenschaftliches Regionalsymposium vorgeschlagen. Die Pressekonferenzen sollten zu Beginn des Prozesses und zum Abschluss zur Vorstellung des Ergebnisses angesetzt werden. Eine Vernetzung mit der Kulturhauptstadt 2010 sollte nur durch Ausnutzung der in diesem Rahmen gegebenen öffentlichen Aufmerksamkeit stattfinden, um die Unabhängigkeit des Fachgutachtens zu wahren.

Regionalsymposium

Das Regionalsymposium sollte zu Beginn der Strategiephase stattfinden und versammelt alle regionalen Akteure, die Fachöffentlichkeit und Pressevertreter, um zentrale Aspekte des Strategieatlas vorzustellen zu diskutieren. Dies gibt die Möglichkeit sensible Fragen anzutesten, und die Stimmigkeit der Konzepte zu prüfen. In diesem Zusammenhang bietet sich ein Expertenpanel an, das in Impulsvorträgen Arbeitsthesen zur Zukunft der Region einbringt, die im Tagungsverlauf in Werkstattgesprächen vertiefend diskutiert werden. Das Symposium bietet auch die Möglichkeit, Erfahrungen und Expertisen aus anderen Regionen zu sammeln, die vergleichbaren Herausforderungen wie das Ruhrgebiet zu bewältigen hatten.



Mögliche Projektstruktur für die weitere Bearbeitung



Mögliche Projektstruktur für die weitere Bearbeitung

APPENDIX

LITERATUR- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Literaturverzeichnis - Auswahl verwendeter Schriften

Baltes, Hannah; Drobek, Sabine; Griesenbrock, Katie; Schönharting, Jörg (2008)

Mobilität in der Metropole Ruhr im Vergleich mit anderen Metropolen. Analysen, Leitbild, Konzepte, Maßnahmen. Selbstverlag der Wirtschaftsförderung Metropol Ruhr, Mülheim an der Ruhr

Blotevogel, Hans Heinrich (2003)

Stadt-Umland-Wanderungen im Ruhrgebiet - Abschlussbericht zum Forschungsprojekt gefördert durch den RVR. Institut für Geographie der Universität Duisburg-Essen, Duisburg

Bodenschatz, Harald; Laible, Ulrike (Hg.) (2008)

Großstädte von morgen - Internationale Strategien des Stadtumbaus. Verlagshaus Braun, Berlin

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2008)

Metropolregion Rhein-Ruhr - Ein Kunstprodukt. Ausgabe 3 in der Schriftenreihe Forum Bau und Raum. Selbstverlag des BBR. Bonn.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2008) a

Wo steht das Ruhrgebiet? Heft 9 /10.2008 in der Reihe Informationen zur Raumentwicklung. Selbstverlag des BBR. Bonn.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2008) b

Stadtumbau West. Stadtumbau in 16 Pilotstädten - Bilanz im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West. Oldenburg

**Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (Hg.)
(2009) c**

Nationale
Stadtentwicklungspolitik
und Ressortforschung.
Heft 3/4.2009 in der Reihe
Informationen zur
Raumentwicklung.
Selbstverlag des BBR.
Bonn.

**Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (Hg.)
(2009) d**

Innovationsförderung und
europäische
Raumentwicklung.
Heft 5.2009 in der Reihe
Informationen zur
Raumentwicklung.
Selbstverlag des BBR.
Bonn.

**Bundesministerium für
Bildung und Forschung
(BMBF),
Referat
Innovationspolitische
Querschnittsfragen,
Rahmenbedingungen (Hg.)
(2008)**

Bundesbericht Forschung
und Innovation 2008.
Bonn, Berlin

**Bundesministerium für
Umwelt, Naturschutz und
Reatorsicherheit (BMU),
Referat
Öffentlichkeitsarbeit
(Hg.)
(2008)**

Die dritte industrielle Re-
volution - Aufbruch in ein
ökologisches Jahrhundert.
Berlin

**Bundesministerium für
Umwelt, Naturschutz und
Reatorsicherheit (BMU),
Referat
Öffentlichkeitsarbeit
(Hg.)
(2009) a**

Umweltwirtschaftsbericht
2009,
Staatskanzlei des Landes
NRW, Düsseldorf

**Deutsche Akademie für
Städtebau und
Landesplanung (Hg.)
(2007)**

Metropolregionen. Neue
Dimensionen der
Europäischen Stadt?
Berlin

**Deutsches Institut für
Urbanistik (difu)
(Hg.) (2002)**

Städtetypen in Nordrhein-
Westfalen.
Landtag NRW, Düsseldorf

Appendix

Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung. Fakultät für Raumplanung, TU Dortmund (Hg.) (2008)	Internationale Bauausstellung Emscher Park. Die Projekte 10 Jahre danach. Klartext Verlag, Essen.
Grüber-Töpfer, Wolfgang (2006)	ILS Trends 1/06 Flächennutzung in NRW - Überblick und Tendenzen. ILS NRW, Dortmund
Henselowsky, Rainer (Hg.) (1. Auflage 2007)	Vom Kohlenpott zur Metropole Ruhr. edition rainruhr, Essen
IRS Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, (2003)	"Wissenskultur und Stadt - Einfluss und Bedingungen von Wissenskultur für die Städte in Nordrhein-Westfalen". Landtag NRW, Düsseldorf
Jansen, Michael; Roeck, Bernd (Hg.) (2002)	Entstehung und Entwicklung von Metropolen. Veröffentlichungen der Interdisziplinären Arbeitsgruppe Stadtforschung IAS, Aachen. URL: http://darwin.bth.rwth-aachen.de/opus3/volltexte/2008/2159/
Kiese, Mathias; Schätzl, Ludwig (Hg.) (2008)	Cluster und Regionalentwicklung. Theorie, Beratung und praktische Umsetzung. Verlag Dorothea Rohn. Dortmund.
Köllmann, Wolfgang; Korte, Herrmann; Petzina, Dietmar; Weber, Wolfhard (Hg.) (1990)	Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. Geschichte und Entwicklung. Bd. 1 und 2 Schwann im Patmos Verlag, GmbH. Düsseldorf.

**Maier, Gunter; Tödting,
Franz; Trippel, Michaela
(1996) (3. Aufl. 2006)**

Regional- und
Stadtökonomik 2.
Regionalentwicklung und
Regionalpolitik.
Springer Verlag. Wien,
New York.

**Meffert, Heribert;
Steinbrück, Peer (Hg.)
(2005)**

Trendbuch NRW.
Perspektiven einer
Metropolregion.
Verlag Bertelsmann
Stiftung, Gütersloh

**Ministerium für Bauen und
Verkehr des Landes NRW,
Referat IV B 1
(2006)**

Veränderung der
Wohnungsnachfrage und
Reaktion des
Wohnungsangebots in
Nordrhein-Westfalen bis
2025,
Düsseldorf

**Ministerium für Wirtschaft,
Mittelstand und Energie
des Landes NRW
Referat Kulturwirtschaft,
Design (Hg.) 2005**

Wandel durch Kultur
(Wirtschaft) im
Ruhrgebiet.
Kultur(Wirtschaft) durch
Wandel. Ein Beitrag zur
Bewerbung "Essen für das
Ruhrgebiet -
Kulturhauptstadt Europas
2010".
Regionalverband Ruhr,
Essen

MVRDV (2003)

The Regionmaker.
RheinRuhrCity. Katalog zur
Ausstellung
"RheinRuhrCity. Die
unentdeckte Metropole -
The Hidden Metropolis" im
NRW-Forum Kultur und
Wirtschaft.
Hatje Cantz Publishers,
Ostfildern Ruit

**NRW.Invest GmbH (Hg.)
(2009)**

Branchenkompetenzen in
NRW. Zukunftsatlas 2008.
Selbstverlag der
Wirtschaftsförderung des
Landes Nordrhein-
Westfalen, Düsseldorf

Appendix

OECD Publishing(Hg.) (2006)	OECD Territorial Reviews. Competitive Cities in the Global Economy. Paris
Präsident des Landtags NRW Enquetekommission "Zukunft der Städte in NRW" (Hg.) (1.Auflage 2004)	"Zukunft der Städte". Bericht der Enquetekommission des Landtags von NRW. (ILS NRW), Dortmund
Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hg.) (2008)	Fortschrittsbericht 2008 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Für ein nachhaltiges Deutschland. Publikationsversand der Bundesregierung, Rostock
Projekt Ruhr GmbH (2005)	Masterplan Emscher Landschaftspark 2010. Klartext Verlag, Essen.
Regionalverband Ruhr (Hg.) (2005)	Kommunale Daseinsvorsorge im Ruhrgebiet bei rückläufiger Bevölkerung. Essen
Regionalverband Ruhr (Hg.) (2007) a	Innovationsbericht Ruhr 2006. Essen
Ruhrlandmuseum Essen (Hg.) (2000)	Die Erfindung des Ruhrgebiets. Arbeit und Alltag um 1900. Verlag Peter Pomp. Bottrop.
Spiekermann, Klaus (2005)	Erreichbarkeitsszenarien für die Metropolregion Rhein-Ruhr. Dortmund
Spierkermann, Klaus; Wegener, Michael (2005)	Räumliche Szenarien für das östliche Ruhrgebiet. ILS NRW, Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung, Dortmund

**Städteregion Ruhr (Hg.)
(1. Auflage 2009)**

Wohnen in der
Städteregion Ruhr.
Erster Regionaler
Wohnungsmarktbericht.
Gelsenkirchen

**Thierstein, Alain; Kruse,
Christian; Glanzmann,
Lars; Gabi, Simone;
Grillon, Nathalie
(2006)**

Raumentwicklung im
Verborgenen - Die
Entwicklung der
Metropolregion
Nordschweiz.
Verlag Neue Zürcher
Zeitung, Zürich

**van Susteren, Arjen
(2005)**

Metropolitan World Atlas.
010 Publishers, Rotterdam

**Zukunftskommission beim
Ministerpräsidenten des
Landes NRW
(Hg.)
(2009)**

Innovation und Solidarität.
Düsseldorf

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.a:	Diagramm Strategieatlas Ruhr: Prämisse, Prozess, Produkt	12
Abb. 1.b:	Ruhrgebiet - Polyzentrische Agglomeration mit flächigem Siedlungskörper ohne Leitfigur (o.l.)	17
Abb. 1.c:	Greater London - Monozentrische Metropolregion mit flächenhaftem Siedlungskörper und hoher Dichte (o.r.)	17
Abb. 1.d:	Randstad - Polyzentrale Metropolregion mit drei klar definierten Zentren (u.l.)	17
Abb. 1.e:	Frankfurt Rhein-Main. Polyzentrale Metropolregion mit Frankfurt als Leitfigur (u.r.)	17
Abb. 1.f:	Vier mögliche Betrachtungsräume für die Studie	18
Abb. 1.g:	Betrachtungsräume - das Ruhrgebiet in den Grenzen des RVR	19
Abb. 2.a:	Stadtumbau West: Übersicht teilnehmender Ruhrgebietsstädte	23
Abb. 2.b:	Soziale Stadt: Übersicht teilnehmender Ruhrgebietsstädte	24
Abb. 2.c:	Verwaltungsübersicht NRW mit den Regierungsbezirken und der Gebietsabgrenzung des RVR	26
Abb. 2.d:	Masterplan Ruhr 2008	27
Abb. 2.e:	Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)	28
Abb. 2.f:	Masterplan Emscher Landschaftspark 2010	30
Abb. 2.g:	Masterplan Raum und Siedlungsstruktur Nördliches Verbandsgebiet	31
Abb. 2.h:	Konzept Ruhr	32

Abb. 2.i:	Kommunale Konzepte zur Wirtschafts- und Strukturentwicklung	34
Abb. 2.j:	Stadtentwicklungskonzepte zwischen Ruhr und Emscher	37
Abb. 3.a:	Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Ruhrgebiet 1993-2006 nach Nutzungsarten	41
Abb. 3.b:	Veränderung der Siedlungsdichte in NRW 1990-2004 (SuV-Definition des Statistischen Bundesamtes)	41
Abb. 3.c:	Bevölkerungsentwicklung in kreisangehörigen Umlandgemeinden und kreisfreien Städten des Ruhrgebiets 1991.2001	42
Abb. 3.d:	Bevölkerungsprognose 2008-2030 für die Kreise und kreisfreien Städte des Ruhrgebiets	42
Abb. 3.e:	Zentrensystem im Ruhrgebiet mit Ober- und Mittelzentren nach Klassifikation im LEP	45
Abb. 4.a:	Wirtschaftlicher Bedeutungsindex (WB-Index) der Agglomerationen 2006 im Deutschlandvergleich	58
Abb. 4.b:	Wirtschaftlicher Bedeutungsindex (WB-Index) der Ruhrgebietskreise im Regionalvergleich	59
Abb. 4.c:	Übersicht Branchenkompetenzen / Clusterpotenziale im Ruhrgebiet	62
Abb. 4.d:	Übersicht: Landmarken der Wissenschafts- und Forschungslandschaft im Ruhrgebiet	64
Abb. 4.e:	Übersicht Verkehrsträger und ausgewählte Knotenpunkte im Ruhrgebiet	66
Abb. 4.f:	Inseln bruchstückhafter Urbanität im nachindustriellen Ruhrgebiet zu Beginn des 21. Jahrhunderts	71

Appendix

Abb. 4.g:	Übersicht zu den Leuchttürmen der Kulturlandschaft Ruhrgebiet	73
Abb. 4.h:	Übersicht Regionalparks und Landschaftsräume im Ruhrgebiet	76
Abb. 4.i:	Regionale Verteilung der Unternehmen und Forschungseinrichtungen in vier Leitmärkten der Umwelttechnologie in Deutschland	88
Abb. 4.j:	Innovation City - Regionale Netzwerkstadt mit klar akzentuierten Rändern und zwei großen Wachstumspolen	90