

ideenwettbewerb

zukunft

metropoleruhr

## 3. Zukunftsforum Sitzung des Empfehlungsgremiums



 metropoleruhr

gefördert durch:

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



Regionalverband Ruhr

### **Beratung des Empfehlungsgremiums**

#### **zum Abschluss des Ideenwettbewerbes Zukunft Metropole Ruhr im Rahmen des 3. Zukunftsforums**

Mittwoch, 16. Oktober 2013

16.00 Uhr – 20.00 Uhr

in der Gebläsehalle im Landschaftspark Duisburg-Nord

#### **Anwesende:**

##### *Empfehlungsgremium*

- » Horst Schiereck, Oberbürgermeister der Stadt Herne,  
Vorsitzender der Verbandsversammlung
- » Bernd Tischler, Oberbürgermeister der Stadt Bottrop,  
Vorsitzender des Planungsausschusses
- » Sabine von der Beck, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- » Thomas Boos, FDP-Fraktion
- » Olaf Jung, Fraktion Die Linke
- » Martin Tönnies, Bereichsleiter Planung beim Regionalverband Ruhr
- » Juliane Kürschner, Vicepresident of METREX, Amsterdam
- » Stephan Reiß-Schmidt, Stadtdirektor der Stadt München
- » Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott, Vorsitzende DASL-Landesgruppe Essen
- » Andrea Gebhard, Präsidentin BDLA, München
- » Dr. Christian Muschwitz, Technische Universität Trier
- » Markus Teuber, Initiativkreis Ruhr
- » Dr. Arnold Voß, Stadtplaner und Journalist, Berlin
- » Friederike van Duiven, Bund Bildender Künstler, Köln
- » Prof. Dr. Heidi Sinning, Fachhochschule Erfurt
- » Prof. Dr. Sabine Baumgart, als Vertreterin des Beirats
- » Heinz Konze, als Vertreter des Beirats

*Regionalverband Ruhr*

- » Maria T. Wagener
- » Michael Bongartz

*Verfahrensbetreuung*

- » Prof. Rudolf Scheuven, scheuven + wachen
- » Martin Ritscherle, scheuven + wachen
- » Alexander Selbach, scheuven + wachen

Die Leitung der Sitzung übernimmt Stephan Reiß-Schmidt, Stadtdirektor der Stadt München und Vorsitzender des Empfehlungsgremiums.

## **Würdigungen**

Das Empfehlungsgremium teilt sich in Gruppen auf, um die Würdigungen für die Arbeiten der Teams zu verfassen:

### **Team A - Netzwerstadt**

- » bgmr Landschaftsarchitekten, Becker Giseke Mohren Richard, Berlin || Landschaftsplanung
- » Uberbau, Berlin || Stadt- und Regionalplanung
- » InD - InitialDesign, Berlin || Mobilität
- » Dr. Weert Canzler, Wissenschaftszentrum für Sozialforschung, Berlin || Gesellschafts- und Mobilitätsforschung
- » Prof. Brigitte Scholz, Alunus Hochschule, Alfter || Gemeinschaftsorientierte Projektentwicklung im regionalen Kontext
- » Dr. Fritz Reusswig, PIK - Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung, Potsdam || Klimawandel
- » LNC LogisticNetworkConsultants GmbH, Berlin || Logistik

### **Würdigung**

Der Ansatz löst sich vom starren Regionalplan und betont das Arbeiten als Prozess, als Regionalmanagement. Dabei geht die Gruppe von den tatsächlichen Situationen vor Ort aus und versucht Netzwerke und Wertschöpfungsketten zu aktivieren. Ausgangspunkt ist dabei eine Stärken-Schwächen-Analyse mit einer gemeinsamen Einschätzung der Akteure.

Thematisch wird die Strategie der sogenannten „Netzwertstadt“ mit den Bestandteilen der „Zeitstadt“, der „Schwammstadt“, der „Feldstadt“ und der „54. Stadt“ herausgearbeitet,

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

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

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

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

Demgegenüber erscheint der Ansatz der sogenannten „54. Stadt“ als ein pragmatischer Vorschlag, um z.B. die lokalen Ohnmächte bei Brach-, Gewerbe- und untergenutzten Flächen mit Hilfe einer Pool-Lösung zu überwinden. Diese „54. Stadt“ wäre die erste Stadt im Ruhrgebiet ohne Kirchturm. Dabei soll die Kooperation aber nicht allein auf Flächen beschränkt sein.

Eine besondere Beachtung widmet die Gruppe der Durcharbeitung ihrer sogenannten Maschinen. Das sind konkrete Handlungsmuster. Diese werden teils enorm detailliert beschrieben und sind mit einer Anzahl von 36 auch ausgesprochen facettenreich.

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

### **Team B - RUHREVOLUTION**

- » Maxwan architects + urbanists, Rotterdam || Stadt- und Regionalplanung
- » LOLA Landscape Architects, Rotterdam || Landschaftsplanung
- » Goudappel Coffeng, Deventer (NL) || Mobilität
- » Prof. em. Dr. E.h. Thomas Sieverts, München || Kenner der Region
- » Paul Gerretsen, Rotterdam || Spezialgebiet Metropolregionen

### **Würdigung**

Die Arbeit fokussiert zwei Grundvoraussetzungen für die Entwicklung einer Metropole: Governance und Mobilität.

Mit einem nüchternen Blick von außen wird gezeigt, dass bei Lösung dieser Grundsatzfragen „das Ruhrgebiet eine global konkurrenzfähige Region werden kann“. Die Autoren schlagen vor, die nicht mehr zeitgemäße Struktur des Mosaiks von Städten und Kommunen zugunsten einer großstädtischen Regierungsführung zu verändern.

Die Analyse belegt, dass die ‚ruinöse Konkurrenz der Kommunen‘ nicht das Geschäft belebt, sondern die einzelnen Partner schwächt. Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile; dies wird im Ruhrgebiet überdeutlich.

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

Die Arbeit vertieft ihren strategischen Ansatz so, dass eine räumliche Zuordnung von Wirtschaftsklustern (z.B. Logistik) sichtbar wird. Um die Grundthese ‚das Ruhrgebiet wird eine global wettbewerbsfähige Metropolregion‘ zu untermauern, erarbeiten die Autoren detaillierte Verbesserungsvorschläge für die Aufwertung dieses Raumes. Räumliche Konzentration und Differenzierung werden vorgeschlagen, die Ausgangspunkt für eine Neustrukturierung von ÖPNV, Straßenverkehr und städtischen Einrichtungen werden. Hierdurch entsteht die reale Möglichkeit, dass sich neue Gewerbe anlagern können und die Auswahl von Wohnstandorten vergrößert wird. Dies bedeutet eine langfristige räumliche Umstrukturierung unter Voraussetzung des vorgeschlagenen nachhaltigen multimodalen Mobilitätskonzepts. Durch dieses Prinzip der Koppelung von siedlungsstruktureller Entwicklung und Verkehrsentwicklung werden die Zugangschancen zu Arbeit, Bildung und Wohnen gerechter verteilt.

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

Grundvoraussetzung für dieses Konzept ist aus Sicht der Autoren, eine auf Ebene der Regionalplanung liegende Entscheidungs- und Auftraggeberkompetenz für den öffentlichen

Verkehr und den Straßenverkehr. Nur so kann es gelingen, die verschiedenen multimodalen Verkehrskonzepte aneinander zu koppeln.

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

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

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

#### **Team C - NEXT RUHR**

- » rha reicher haase assoziierte GmbH, Aachen || Stadt- und Regionalplanung
- » West 8 urban design & landscape architecture b.v., Rotterdam || Landschaftsplanung
- » MIC | Mobility In Chain srl, Mailand || Mobilität
- » Kengo Kuma Associates, Tokio || Architektur
- » ARCHI-MEDIA architects & associates, Tokio || Städtebau
- » ISR, Institut für Stadt- und Regionalmanagement, München || Regionalökonomie
- » Transsolar Energietechnik GmbH, Stuttgart || Nachhaltigkeit
- » STADTart, Dortmund || Kultur, Freizeit, Sport und Bildung
- » anOtherArchitect/Future Cities Lab, Berlin || Prozesskommunikation
- » Legenda - Gesellschaft für explorative Landeskunde, Duisburg || Lokale Expertise Ruhr
- » Strategic Partners Group GmbH, Berlin || Strategische Entwicklung
- » Center for Urban Studies, Havana || Urbane Landwirtschaft
- » Hisako Koura - Osaka University || Regionalisierungsforschung

### **Würdigung**

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

Eine ruhrgebietsspezifische Interpretation von Urbanität („Ruhrbanität“) ist Leitbild dieser Arbeit. Möglich wird dies durch eine bessere Vernetzung und die temporäre Verdichtung des Raumes mittels einer deutlichen Verbesserung vorhandener Mobilitätsangebote.

Die vorgenommene Differenzierung zwischen Regionalplan und –management ist gut durchdacht.

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

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

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

### **Team D - WiR Metropole Ruhr**

- » Urban Catalyststudio, Berlin || Landschaftsplanung
- » berchtoldkrass space&options, Karlsruhe || Stadt- und Regionalplanung
- » R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn, Darmstadt || Mobilität
- » Integral Ruedi Baur Zürich GmbH, Zürich || Corporate Design, Signaletik

### **Würdigung**

Zentrale Frage des Teams ist, „wie können wir die gewohnten Mechanismen und Denkschemata – die von expansivem Wachstum geprägt sind – verlassen und eine neue Vorstellung von einem ‚guten Leben‘ in der Metropole Ruhr entwickeln?“ Antwort ist das **große „WiR“** (= regionale Handlungsebene mit den gemeinsamen Gütern Siedlungs-,



Freiraum-, Mobilitätsstruktur und Wissen) und das **kleine „wir“** (= lokale Kompetenz vor Ort) zu verbinden. Grundsätzlich wird ein neues Planungs- und Mitbestimmungssystem als Selbstverständnis vertreten, das zu mehr Lebensqualität führen soll.

Betont wird die Einzigartigkeit und Dynamik der Region, die geschichtlich bedingt ist und zur Vielfalt der Raumstruktur geführt hat. Auf dieser aufbauend soll ein Wechsel von der fossilen zur postfossilen Metropole Ruhr, von der Konkurrenz zur Kooperation stattfinden und gleichzeitig die lokale Ebene stärker integriert werden.

*Räumliches (Leit-)Bild* ist eine Zellenstruktur aus kleinen und starken räumlichen Einheiten. Sie werden zusammengefasst in einer Dreigliederung der Region in Schutzzonen, dynamische Räume und stabile Räume. Das positive Veränderungspotenzial liegt in den dynamischen Räumen mit ihren Schwächen, die zu Stärken entwickelt werden können und sollen.

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

- ... auf **gemeinsamen Gütern als Kommunikationsgrundlage** aufgebaut wird. Mit neuen Leitplanken sollen diese gestärkt werden – Ungleichheit von Siedlungsräumen als Chance begreifen, Stärken lokaler spezifischer Siedlungsräume entwickeln, grün-blau-rote Infrastruktur, aufbauend auf den Emscher Landschaftspark, in einen produktiven Park ausbauen, eine neue multifunktionale Mobilität schaffen, die die verschiedenen Mobilitätsformen abgestimmt verzahnt sowie Orte mit Strahlkraft, Orte des Wissens, gemeinsame Gewerbe- und Industriepool stärken und Orte des Rückzugs als moderne Strategie des gemeinsamen regionalen Ausgleichs betrachten.
- ... eine **lokale Identität** gestärkt wird, u. a. durch kleinen Siedlungseinheiten, die multifunktional mit allen Gütern versorgt sind. Diese Räume werden losgelöst von herkömmlichen funktionalen Abgrenzungen betrachtet, um die anstehenden Herausforderungen bewältigen zu können.
- ... ein **integrativer Prozess beide Handlungsebenen – Region und Quartier - verbindet**. Über einen WiR-Agenten wird eine zusätzliche, intermediäre Vermittlungsinstanz in den regionalen, kommunalen und lokalen Lenkungsprozess eingezogen.

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



Angeregt wird, die Idee „Zentrale Orte 2.0“ für eine Überprüfung des Zentrale-Orte-Systems, aufzugreifen und weiterzuentwickeln. Mit diesem Ansatz greifen die Verfasser den Gebietsentwicklungsplan 1966 auf und stellen ihm die Erfolge des bisherigen Strukturwandels für eine Aufwertung der Lebensqualität gegenüber.

Besonders positiv zu würdigen ist der strategische Ansatz mit der Visualisierung der Kooperationsstrategie durch das große „WiR“ und das kleine „wir“ sowie die Betonung lokaler Identifikationsräume der Menschen als wichtige ergänzende Einheit der Regionalplanung.

### **Team E - Neuland**

- » yellow z urbanism architecture zürich berlin || Stadt- und Regionalplanung
- » lad + Landschaftsarchitektur Diekmann, Hannover || Landschaftsplanung
- » Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität, Berlin || Mobilität
- » urbanista | Stadtentwicklung & Kommunikation, Berlin || Stadtplanung, Kommunikation
- » Nexthamburg Plus, Hamburg || Partizipations- und Kommunikationsprozesse
- » Prof. Dr. iur. Benjamin Davy, Dortmund || Lehrstuhl Bodenpolitik, Bodenmanagement, kummunales Vermessungswesen, Fakultät Raumplanung, TU Dortmund

### **Würdigung**

Der Neulandansatz besticht auf Grund seiner klaren und konsequenten Bottom-Up-Position auf Basis einer Polaritätenanalyse der Gesamtregion. Er stellt als einziger die zunehmenden strukturellen Verwerfungen des Ruhrgebietes in den strategischen Mittelpunkt der Regionalplanung und setzt dabei auf die Selbstorganisation der potenziellen Akteure.

Dabei wird in Kauf genommen, dass die stabilen, bzw. prosperierenden Teilräume ohne Förderung bleiben und sich stattdessen in einem Umlageverfahren an der Unterstützung der strukturschwachen Teilräume beteiligen.

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

Der Ansatz hat ein hohes Innovationspotenzial für planerische Methodik und Organisation, in dem er Deregulierung und Re-Regulierung mit einem neuen Förderungskonzept verbindet. Die Entwicklung der Neuländer verbindet Partizipation mit Selbstertüchtigung, die sich nicht nur auf das Neuland bezieht, sondern als Wissens- und Motivationsfundus für die ganze Region genutzt wird.

Das Neuland als Labor wird über das Monitoring zur permanenten und interaktiven Regionalplanung, die erhebliche Veränderungen für die bisherige Verfahrensweise bedeutet. Der Prozess wird wichtiger als der Plan.

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

## Empfehlungen

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

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

3. Die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs lassen sich in ihrer Vielfalt und Breite und mit Blick auf die unterschiedlichen Adressaten nicht allein in einem klassischen Regionalplanungsprozess und in einem Regionalplan umsetzen. Im strukturierten Dialog mit den Städten, Gemeinden, Kreisen und den anderen raumrelevanten Akteuren sind die Umsetzungschancen für die Regionalentwicklung im Kontext vorhandener und neu zu entwickelnder Instrumente und Prozesse weiter auszuloten.
4. Mit Blick auf das Setzen raum- und entwicklungsrelevanter „Leitplanken“ sticht vor allem der Ansatz des Teams B heraus, der über die Strategie der „Korridor-orientierten-Entwicklung“ eine Konzentration der Raumentwicklung an den Knotenpunkten intermodaler Mobilität empfiehlt. Für die internationale Wettbewerbsfähigkeit und für die Lebensqualität in der Metropole Ruhr wird diese Form der „zeitlichen Verdichtung“ zu einem zentralen Schlüssel für die Entwicklung einer vielfältigen Urbanität in einer polyzentrischen Region.
5. Die in mehreren Arbeiten entwickelte Idee und Strategie sogenannter „Experimentierräume“ oder „Neuländer“ werden als äußerst wertvolle Beiträge zu offenen modellhaften Prozessen gesehen, über die neues Wissen für den Umgang mit komplexen Herausforderungen gewonnen werden kann. Um diese zu ermöglichen, bedarf es der politisch-administrativen Positionierung und Rückendeckung sowie geeigneter Instrumente. Es wird daher empfohlen, diese Ideen unbedingt weiter zu konkretisieren und deren Umsetzungschancen im Rahmen der Regionalentwicklung auszuloten.
6. Es wird empfohlen, die Idee eines „dynamischen Regionalplanes“ (Team C, D und E) weiter zu denken und bezogen auf die Realisierbarkeit im Rahmen des neuen Regionalplans für eine Region im Wandel zu konkretisieren. Als Basis sollte das beim RVR angesiedelte Flächenmonitoring weiterentwickelt und stärker mit dem Instrument des Regionalplans verknüpft werden.
7. Die in mehreren Arbeiten eingebrachte Strategie einer Verknüpfung von produktiver Freiraumnutzung mit regionaler Nahrungsmittelproduktion und dezentraler Versorgung ist auch unter dem Aspekt der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung weiter zu verfolgen. Dies kann zu einem wichtigen Baustein einer lokalen Ökonomie in der Metropole Ruhr werden.
8. Einen wesentlichen Beitrag stellt die Neudefinition zentralörtlicher Funktionen dar, die zu einer zeitgemäßen Neuformulierung des Systems der zentralen Orte im Regionalplan führen kann, so wie dies von Team D skizziert wurde.

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

