

Weichen stellen für eine erfolgreiche Zukunft

Wenn wir die Größe, Lage, und heutigen Eigenschaften des Ruhrgebiets analysieren, sehen wir für eine Chance seine Charakteristiken zu ändern und so eine wirtschaftlich belastbare Region mit Wachstumspotential zu werden. Diese Chance haben wir mit dem Titel Ruhr Evolution bezeichnet. Sie bedeutet, dass sich der Charakter des Ruhrgebiets und bestimmter Sektoren der Wirtschaft erheblich ändern.

Ruhr Evolution basiert auf der Analyse, dass die Wirtschaft des Ruhrgebiets einen schnelleren und stärkeren Aufschwung erleben wird, wenn es zu weltwirtschaftlichen Entwicklungen einen besseren Anschluss findet. Mit seiner Lage zwischen dem westlichen Delta und Ost- und Südosteuropa, entlang gut ausgebauter Transportkorridore, ist das Ruhrgebiet schon jetzt ein Global Player was die Logistik betrifft. Wir fragen uns: Warum sich nur als logistisches Zentrum mit der Welt verbinden, wenn man es auf viel mehr Niveaus der Wirtschaft tun könnte?

Vier Leitsätze

1 Großstädtisches Verkehrswesen

Das Ruhrgebiet sollte ein wirklich großstädtisches Verkehrsnetz entwickeln, auf allen Niveaus, für alle Verkehrsarten. Dieses Verkehrssystem bemüht sich um folgendes:

- a) Vorteile bei den ‚Agglomerationseffekten‘ erzielen durch das Konzept der ‚der geliehenen Größe‘.
- b) Ein größeres Reservoir an Arbeitskräften den Unternehmen zur Verfügung zu stellen.
- c) Eine größere Auswahl von Orten zum Wohnen.
- d) Und als Folge davon: Mehr soziale Gerechtigkeit. Die Wohnlage innerhalb der Metropole Ruhr bestimmt nicht welche Chancen man hat, wenn die Einrichtungen der Metropole innerhalb einer angemessenen Frist zu einem vernünftigen Preis zu erreichen sind.

2 Großstädtische Differenzierung

Zunächst leidet das Ruhrgebiet an dem häufig genannten Kirchturmdenken, was das Gegenteil von einer symbiotischen und integrierenden großstädtischen Herangehensweise ist. Wir betonen Differenzieren und Clustering, weil sie grundlegend für die wirtschaftliche Stärke einer Region sind. Größere Konzentrationen in einem bestimmten Wirtschaftsbereich erzielen deutlich bessere Ergebnisse in Bezug auf Produktivität, Innovation und die Stimulation von neuen Unternehmen in diesem Bereich.

3 Großstädtische Regierungsführung

Wenn man eine Metropole werden will, muss man sich auch als eine Metropole verhalten. Ruhr Evolution kann nur erfolgreich werden, wenn eine Form großstädtischer Regierungsführung eingeführt wird.

4 Instandhaltung als Instrument für Entwicklung

Die Kosten für Instandhaltung und Betrieb wird die zunächst schrumpfende Bevölkerung belasten. Das Schrumpfen wird nicht gleichmäßig über die Region verteilt sein. Starke Korridore und Knotenpunkte werden stärker werden, schwächere Gebiete der Region werden mit Bevölkerungsschwund zu tun bekommen. Diese Tatsache sollte die Region als Ausgangspunkt für eine Neustrukturierung von ÖPNV, Straßennetz, städtischen Einrichtungen und Wohnungsbau nehmen. Hierbei muss das Reduzieren von hohen Instandhaltungs- und Betriebskosten grundsätzlich die Richtung vorgeben.

Zehn Rezepte

1. Entwickle ein großstädtisches ÖPNV Netzwerk
2. Ein belastbares regionales und internationales Straßennetz realisieren
3. Schnelle internationale Zugverbindungen
4. Fahrrad als alternatives Transportmittel
5. Autarke Landschaft
6. Intelligente Standorte für Logistikbetriebe
7. Die logistische Stärke des Ruhrgebiets versilbern
8. Großstädtisches Regierungsführung einführen
9. Passende Wirtschaftszweige finden
10. Denken in multimodalen Korridoren mit jeweils eigener räumlicher Entwicklungsstrategie

Wie man eine Metropole baut: Transit orientierter Entwicklung

Die Herangehensweise beginnt mit Transit orientierter Entwicklung. Ihr Ziel ist es den Einflussbereich rundum ÖPNV Knotenpunkte besser für Wohnungsbau und andere städtische Funktionen zu nutzen. Verkehrswesen und Stadtentwicklung zusammenhängend zu entwickeln bedeutet eine kluge Wiederverwendung der vorhandenen Stadt und der vorhandenen Netzwerke.

Bewertung der heutigen Knotenpunkte

Jeder Bahnhof wird gescannt im Hinblick auf Knotenpunkt und Raumwert. Der Knotenpunkt bewertet die Qualität des Netzwerks: Was ist die Position im ÖPV/ÖPNV-Netzwerk, Straßennetz, und im Fuß- und Fahrradverkehrsnetz. Die Intensität und die Vielfalt der Aktivitäten um einen Knotenpunkt bestimmen den Standortwert. Die Intensität von Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern wird untersucht im Hinblick auf Mischung von Funktionen und Clustering von Einrichtungen bei dem Knotenpunkt.

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

Knotenpunkttypen

Auf Grund der Frage nach unterschiedlichen Wohn- und Arbeitsmilieus ist eine Reihe von zwölf vielversprechenden Knotenpunktmilieus entwickelt. Verschiedene Knotenpunkte entlang einer Linie in einem Netzwerk können sich hiermit komplementär entwickeln, so dass sie einander ergänzen, anstatt miteinander zu konkurrieren. Die zwölf Knotenpunktstandort-Schmetterlinge entsprechen idealtypischen Situationen. Der Unterschied zwischen einem Schmetterling, der den heutigen Stand eines Knotenpunktes darstellt, und dem, der eins der vielversprechenden Knotenpunktmilieus darstellt, gibt an welche Verbesserungen erreicht werden können –was uns betrifft: erreicht werden müssen.

Korridor

Die Koordination der Knotenpunktentwicklung wird durch das Maßstabsniveau des Korridors erreicht, der Kombination einer regionalen Zugverbindung und den Standorten rundum den Haltestellen dieser Linie. Auf diesem Niveau ist es möglich tägliche Aktivitäten- und Bewegungsmuster zu koordinieren und die Möglichkeiten von Erreichbarkeit, Nachhaltigkeit und Agglomerationsvorteilen optimal auszuschöpfen.