

# NEXT RUHR

Ruhrbanität Teilen. Vernetzen. Erleben

## 1. Ausgangssituation und Herausforderungen

1.1 Ziele

1.2 Begabungen

## 2. Handlungsebenen und Ansätze

2.1 Quartier – Stadt – Region

2.2 „Leuchtende Räume“

## 3. Strategie: Temporäres Verdichten und Intensivieren

Exkurs: Die dritte industrielle Revolution

## 4. Regionale Leitplanken

4.1 Landschaft und Freiraum

4.2 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

## 5. Regionales Regiebuch

5.1 Regionalplan

5.2 Regionales Management

5.3 Schlüsselprojekte: Opel, Bochum

## 6. Ruhrbanität

### 1. Ausgangssituation und Herausforderungen

Das Ruhrgebiet ist in vielerlei Hinsicht eine besondere Region. Im nationalen und internationalen Vergleich stellt sich das Ruhrgebiet als „andere“ Metropole dar, die eigenen räumlichen Gesetzmäßigkeiten folgt und spezifische Eigenschaften hat: eine **polyzentrische Stadtregion** ohne dominante Kernstadt, durchwebt von Landschafts- und Freiräumen und einer vielfältigen Bevölkerungsstruktur.

Eine geringe Dichte prägt den Raum ebenso, wie das unmittelbare Nebeneinander unterschiedlicher **Aggregatzustände** von Quartieren. **Schrumpfen, Warten, Wachsen** sind eine erste Annäherung an das Mosaik von konstanten und variablen Räumen in einer Region, in der es vielfältigste Transformationsprozesse aufzuspüren gilt.

Mit einer Art von **Management für Veränderungen** in Form eines regionalen Regiebuchs werden einerseits notwendige Veränderungen provoziert und gesteuert, andererseits wird eine Struktur geschaffen, die Veränderungen zulässt und Flexibilität und Freiheit eröffnet. Die zu entwickelnde Palette an möglichen Instrumenten und das Zusammenwirken von harten und weichen Prozessen wird an der Fallstudie der Opel Flächen in Bochum erprobt.

## 1.1. Ziele

### Lebensqualität

Die Zukunft der Region wird bestimmt durch die **Attraktivität und Anziehungskraft** der Stadtlandschaft für Bewohner und Arbeitskräfte. Die Standortwahl hochqualifizierter und kreativer Klassen ist entscheidender Faktor im Wettbewerb der Städte und Regionen sowie in der Erzeugung von Wissen und Innovationen. Viele unterschiedliche und sich ständig weiterentwickelnde Themenkomplexe beeinflussen diese Standortfaktoren. Diese Faktoren gilt es aufzuspüren und in Wert zu setzen. Attraktive Lebensräume in den Städten sind ein entscheidender Ansatzpunkt der Förderung des Ruhrgebietes, um **Menschen und Jobs anzuziehen** und halten zu können. Unser Ansatz sucht diese Standortfaktoren auf unterschiedlichen Ebenen, von der regionalen Mobilität, bis hin zur Qualifizierung lokaler Freiräume.

### Arbeit

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

## 1.1. Begabungen und Restriktionen

### Ethnisch-soziales Mosaik

Die kleinräumige Betrachtung unterschiedlicher Potenziale, Herausforderungen und Probleme, zeichnet ein heterogenes Bild der Region. Insbesondere die **urbanen, auch baulich heterogenen Gebiete** sind eher **durch ethnische und soziale Vielseitigkeit geprägt** als andere Wohnstandorte. Die sozialräumliche Struktur leitete sich zu großen Teilen aus der montanindustriellen Vergangenheit des Ruhrgebietes ab – die aktuellen und zukünftigen Dynamiken bergen großen Potenziale und Gefahren gleichzeitig.

**Armut** in Verbindung mit mangelnden Chancen auf Bildung ist im Ruhrgebiet ungleich verteilt. Bei aller Kleinteiligkeit der Region mit ihren Quartieren gibt es dennoch im

regionalen Maßstab Teilräume, die von Armutproblemen in besonderem Maße betroffen sind. Aber auch hier gibt es Räume, die eher stabil bleiben werden und andere, bei denen derzeit offen ist, in welche Richtung sie sich entwickeln werden.

## **Infrastruktur**

Die Erreichbarkeit des Ruhrgebiets in Europa und in Deutschland ist als hervorragend einzustufen. Die interne Verkehrsinfrastruktur spiegelt jedoch eher die polyzentrische Struktur des Ruhrgebietes wider – eine **netzartige Struktur** mit vielen Kernen. Sowohl Straßen-, als auch Schienen-Verkehre sind weit verzweigt, haben aber auf der lokalen Ebene **zu wenig Anknüpfungspunkte** und geringe Taktungen. Die lokale Nahverkehrsnetze und -betriebe sind nicht abgestimmt und verfügen über keine Anschlussmöglichkeiten, wodurch Reisezeiten enorm erhöht werden. Das Ruhrgebiet ist derzeit eine **Autofahrerregion**.

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

## **Landschaft**

Im Kern der dispersen Siedlungsstruktur der Agglomeration Ruhr, zwischen den Gemeinde- und Bezirksgrenzen, Zehengeländen und Brachen liegen **grüne Kleinode**, vergessen und verwunschen, abgetrennt von Autobahnen, Böschungen, Deponien und Gleisanlagen. Die Grünräume sind aus dem Zusammenhang gerissen, und oft lediglich durch die Bezeichnung „Grünzug“ geschützt.

Die Begegnungslinie zwischen Siedlungsraum und diesen Freiräumen wird als **Inneren Rand** oder **Saum** identifiziert. Sie prägt das **Bild der Stadtlandschaft** als eine Art innerer Stadtrand und bietet in dieser Verflechtung enorme Entwicklungsqualitäten im Sinne der Steigerung der Lebensqualität.

In den periphereren Lagen des Ruhrgebiets befinden sich größere, zusammenhängende Landschaftselemente, die von jeglicher industrieller Prägung verschont worden sind. Sie sind viel eher topographisch und geologisch bestimmt und verschmelzen über die Gemeindegrenzen hinaus mit Landschaften wie dem Bergischen Land, dem Niederrhein, der Hohen Mark oder der Westfälischen Bucht.

## **Fragmentierung**

Die Fragmentierung durch **verkehrliche, industrielle und gewerbliche Zäsuren** prägt die Stadtlandschaft im Ruhrgebiet. Sie ist ein Teil des Bildes einer

polyzentrischen Stadtregion ohne dominante Kernstadt, durchweht von Landschafts- und Freiräumen und mit einer vielfältigen Bevölkerungsstruktur. Verschieden große und unterschiedlich dicht bebaute Quartiere und Teilräume sind auf vielfältiger Art und Weise miteinander verflochten oder trotz unmittelbarer Nachbarschaft voneinander getrennt.

## 2. Handlungsebenen und Ansätze

### 2.1. Quartier – Stadt - Region

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

Im **regionalen Maßstab** der 53 Städte und Kreise wird die Arbeits- und Produktionswelt, der verbindende Freiraum und ein regionales Verkehrsnetz weitergedacht.

Die Region lässt sich als ein dichtes und unmittelbares Nebeneinander von Schrumpfen, Warten und Wachsen beschreiben, als ein Mosaik aus unterschiedlichen Quartieren, deren Qualitäten und Begabungen es zu wertschätzen gilt. Die unterschiedlichen Funktionen, Begabungen und Rollen der Quartiere innerhalb der Region müssen im Sinne der Polyzentralität und Vielfalt herausgearbeitet werden. Die vorhandenen räumlichen Grenzen sind hierbei ein wesentlicher Faktor. Wie sind diese Städte voneinander abgegrenzt? Wie sehen die Grenzen und inneren Ränder aus? Die Grenzen zwischen den Stadtteilen und Quartieren sind fließend, wobei sie oft **nicht auf administrativer Ebene** liegen, sondern durch **funktionale Zäsuren**, wie Gewerbegebiet, Wiese etc. gebildet werden. Welche Quartiere stehen hier in einem Zusammenhang und können Identität stiften? Wie kann die wichtige Handlungsebene der Städte mit dem detaillierteren Blick auf die Quartiere sowie auf die regionalen Leitplanken und Entwicklungsstrategien kombiniert werden?

### 2.2. „Leuchtende Räume“

Anstatt von Leuchttürmen sollen „**leuchtende Räume**“ dem Raum auf Grundlage der bestehenden Potenziale **neue identitätsstiftende Leitfunktionen** zuordnen.

Die Entwicklung und Betrachtung leuchtender Räume beschreibt zwei Hauptansatz- und Diskussionspunkte. Zunächst wird hiermit aufgezeigt, dass es immer wieder Entwicklungen gegeben hat, gibt und geben wird, die sich nicht vorhersagen lassen und die nicht durch planerisches Handeln bestimmt werden. Entwicklungen, wie die multi-ethnische und durch Migranten geprägte Lokalökonomie der Brautmoden im Duisburger Norden, in Marxloh. Eine wirtschaftliche Erfolgsgeschichte, die viel mehr auf Grund von Selbstorganisation und Freiheit, als von öffentlichen Fördermitteln stimuliert wurde und wird.

Zum anderen können die „leuchtenden Räume“ auch attraktive urbane oder landschaftliche Räume mit Aufenthaltsqualität, mit ökonomischem Potenzial und mit hoher Außenwirkung sein, durch die sich die Region auch nach Außen und nach Innen profilieren kann. Die Aktivierung lokaler Potenziale kann durch leitende und leuchtende Räume auf unterschiedliche Weise profitieren. Unterschiedliche Projekte können in einem gesamtregionalen, partizipativen Prozess in Weiterführung bestehender Regionalplanungsprozesse entwickelt und verfolgt werden. Mögliche zukünftige „leuchtende Räume“ erstrecken sich über das gesamte RVR Gebiet und darüber hinaus, sie konzentrieren sich nicht auf den Kern der Region. Aus dem Gedanken der Überhöhung des Landschaftserlebnisses können „leuchtende Räume“ im postindustriellen Ruhrgebiet entstehen, die an Strukturen vor der Industrialisierung anknüpfen und daraus ein Raumgefüge für die Zukunft darstellen – hier sind die Halterner Seenplatte, das Ruhr Valley, eine vielschichtige Bioproduktion sowie auch weitere Multiethnische Quartiere stärker fokussiert.

### 3. Strategie: Temporäres Verdichten und Intensivieren

Die zentralen Ziele sind die **Förderung von Lebensqualität** und **wirtschaftlicher Entwicklung**. Geleitet von der Feststellung, dass die Anzahl und Qualität von Aktionen, Initiativen, Akteuren, Schauplätzen bis hin zu offiziellen Planwerken hoch einzustufen ist, wird besonders verdeutlicht, dass die disperse Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes vor allem Dichte vermissen lässt.

Die Region soll durch **temporäres Verdichten und Intensivieren** auf unterschiedlichen Ebenen aktiviert werden. Mögliche Strategien des Aktivierens werden unter den Überpunkten „**Teilen. Vernetzen. Erleben**“ zusammengefasst. Parallel läuft ein Prozess des temporären Verdichtens bzw. Intensivierens, indem eine permanente Streuung von zeitlich verdichteten Aktivitäten beschrieben wird. In Hinblick auf spätere Empfehlungen werden die Handlungsfelder für die unterschiedlichen Strategien weiterhin auf unterschiedlichen und/oder mehreren Handlungsebenen projiziert und in die Bereiche Mobilität, Landschaft/Raum und Ökonomie gegliedert.

**Regionale Leitplanken** geben eine übergeordnete Entwicklung für den quartiersbezogenen Ansatz vor, der unkoordiniert nur wenig Strahlkraft entwickeln kann. Auch im Sinne der Außendarstellung und Profilierung der Metropole im

nationalen und internationalen Kontext wird auf „leuchtende Räume“ statt auf Leuchttürme gesetzt.

Ziel der temporären Verdichtung ist die **Aktivierung von Quartieren** und Landschaftszonen durch eine wirtschaftliche und kulturelle Belebung und Aufwertung. Um die Nachteile der geringen räumlichen Dichte auszugleichen, werden wirtschaftsnahe Aktivitäten der Leitbranchen zum Austausch und zur Vernetzung branchenübergreifend als „**Neue Märkte des 21. Jahrhunderts**“ zeitlich zusammengezogen. Räume für Veranstaltungen werden im Quartier über das Flächenmanagement vergeben. Gastgeber erhalten im Gegenzug vergünstigte Flächenangebote. Veranstaltungen werden an agrikulturelle Angebote gekoppelt. Alle Veranstaltungen sind öffentlich und können von jedermann besucht werden.

Orte werden auf **Empfehlung von Bürgern und Unternehmern von einer Grundstücksagentur** ausgewählt. Gastgeber verpflichten sich, in festgelegten Zeitfenstern Veranstaltungen abzuhalten, und erhalten im Gegenzug Miet- und/oder andere Vergünstigungen. Themen, Kalender und Vernetzung werden durch eine Online-Plattform gesteuert. Orte der temporären Verdichtung werden lokal beworben und ausgewiesen. Die weithin sichtbare Markierung spielt eine zentrale Rolle.

Die temporäre Verdichtung führt zur „**Entdeckung**“ **neuer Orte**. Temporär verdichtete Flächen werden an Landschaftszonen gekoppelt. Wie in der dichten Stadt Straßenzüge wird durch die zeitliche Verdichtung Landschaft zum Erlebnis. Dazu dient auch die **produktive Nutzung von Landschaftsflächen**. Adressen werden geschaffen, Flächen durch eine neue Bespielung aufgewertet. Aus Quartier, Wirtschaftsfläche und Landschaft wird eine Einheit geschaffen.

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

### **Exkurs: Dritte industrielle Revolution**

Arbeit ist sehr viel mehr als Industriearbeit, und Industrie ist sehr viel mehr als nur die großen Unternehmen mit ihren großen Industriearealen. Arbeit verdichtet sich – der Maßstab wird räumlich und zeitlich kleiner es Entwickelt sich eine **Redesign der bekannten Strukturen als Reevaluation der Größe**.

Die **dritte industrielle Revolution** bedeutet weniger große Industrien, sondern vielmehr kleine Fertigungsserien, kleinere „Fabriken“ oder Manufakturen für hochwertige Güter, besser integrierbar in bereits vorhandene Stadtquartiere. Die Reindustrialisierung der Städte bildet neue Quartierstypen heraus, sie entwickeln sich aus alten Gemengelage, in

multiethnisch geprägten Stadtquartieren, in Szenevierteln, oder Quartieren mit hohen Leerstandsquoten oder in Universitätsvierteln.

Kleiner Strukturen haben größere Chancen – sowohl als langfristiger Wohlstandsgenerator, mit weniger destruktiven Abgängen (siehe Nokia oder Opel in Bochum) und zu einseitigen Veränderungen in den Organisationen, als auch für **höhere Arbeits- und Umweltstandards**, weil die soziale Kontrolle höher ist als in anonymen bürokratischen Strukturen.

Monolithische Wirtschaftsstrukturen treten in den Hintergrund. Produktionstypen, die agiles Management und schnelle Anpassung erfordern, sind auf dem Vormarsch. Wirtschaftliche Herausforderungen wie der Klimawandel und **Produktivitätssteigerungen** durch die **fortschreitende Digitalisierung** führen zu einer neuen Vielfalt von wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten.

Die Regionalplanung kann **neue Produktionstypen** nicht ausschließlich über die übliche Ausweisung von Gewerbeflächen integrieren. Ziel muss es sein, die Rahmenbedingungen für vorhandene endogene wirtschaftliche Potenziale zu verbessern. Auch Industrie und Handel werden diese Potenziale in der Zukunft vermehrt nutzen, um im Wettbewerb um neue Produktionsverfahren zu bestehen.

In Betrachtung der Betriebe und räumlichen Strukturen - in Überlagerung mit Produktionstechnologie und Produktionssystem - entstehen neue Pole der Entwicklung. Die Diskussion über Typologien der Betriebsformen zeigt, dass bestimmte **neue Räume** entstehen oder benötigt werden:

**Wissensräume:** Quartiere mit Mischnutzung, in denen neben Hochschuleinrichtungen oder angrenzend an diese überwiegend Unternehmen aus Wissenschaft, Forschung und Technologie sitzen, der Wissensökonomie.

**Urbane Produktionsräume:** Neu geschaffene, gemischt genutzte, städtebaulich sehr attraktive und vor allem von erfolgreichen Dienstleistern bevorzugt nachgefragten Quartieren auf ehemaligen Industrieblächen mit hoher Erreichbarkeit,

**Kultur-, Freizeit- und Bildungsviertel:** Bestehende Quartiere in Innenstadtrandlagen, die von kulturrainen Unternehmen und Selbstständigen geschätzt werden, u.a. der Kreativwirtschaft, und zudem touristisch sowie für die Außenwirkung bedeutsam sind.

**Multiethnische Quartiere:** Quartiere mit einem großen Anteil an Gruppen mit multiethnischem Hintergrund und darin verankerten Unternehmen und Selbstständigen.

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

## 4. Regionale Leitplanken

### 4.1. Landschaft und Freiraum

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

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

#### Die Landschaft als Adresse

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

Der **Freiraum** fungiert dabei als **Visitenkarte** für die jeweiligen Nutzungen. Die sichtbar gemachten Orte intensivierter Funktionen müssen schlussendlich in einen verständlichen Zusammenhang gebracht werden. Dies geschieht mit der Hilfe von Naherholungsachsen, die klar erkennbar (kontinuierliche Baumreihen und wieder erkennbare Wegegestaltung) zentralen Räume aller Grünzüge durchziehen und die Funktionen miteinander vernetzen. Die Grünräume der Landschaftsfragmente sind intensiv mit dem jeweils angrenzenden eigenständigen Quartiere vernetzt und erfüllen deren Bedürfnisse nach Freizeit, Erholung und Entspannung.

#### Den Freiraum als Marke aktivieren und intensivieren

Das kleinste gemeinsame Vielfache aller Landschaften der Agglomeration Ruhr liegt in seiner industriellen Nutzung begründet. Wir halten das industriell und infrastrukturell



geprägte Landschaftsbild als ungeeignet, als „pars pro toto“ der Landschaften für alle beteiligte Kreise, Städte und Gemeinden zu stehen.

Die Entwicklung der **Leitplanke Landschaft** beschreibt vor allem die **Weiterentwicklung des Systems der regionalen Grünzüge** in nördlicher und südlicher Richtung. Großflächige Naturräume in Richtung Lippe- und Ruhrtal werden vernetzt. Landschaft fungiert als verbindendes Element zwischen den Teilräumen der Stadtlandschaft.

Der Freiraum wird differenziert in:

- **Kernzonen:** Schwerpunkte: Seen, Freizeitgebiete, Gutshöfe, Sportanlagen, Häfen, etc.; Blau: Wasser, Natur Freizeit; Grün: Alleen, Biotope, Freizeitwege; Aussichten; Startpunkte / Mobility hubs / Erreichbarkeit
- **Landwirtschaft:** Von biobased economy, bis zu urban agriculture
- **Innere Ränder / Säume:** Aktivierungszone für Quartiere, Freizeit, Sport (Bauprojekte so orientieren, dass sie die Landschaft als Adresse nutzen)
- **Naturraum:** Weiträumige Biotopverbünde

## Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Erreichbarkeit und Mobilität leisten einen entscheidenden **Beitrag zur Lebensqualität** im Allgemeinen – insbesondere auch im Ruhrgebiet, welches in seiner dispersen Siedlungsstruktur hohe Anforderungen an die **Verknüpfung und Vernetzung** durch Mobilität setzt.

Das Netzwerk aus verschiedenen Ebenen der Mobilitäts-Infrastruktur soll Haushalte, Arbeitsstätten und Dienstleistungen sowie urbane Kristallisationspunkte effektiv und effizient erreichbar machen.

Die administrative und räumliche Unterteilung und Abgrenzung der Nahverkehrsbetriebe und die dementsprechend schlecht bis gar nicht abgestimmten Netzstrukturen ohne Verknüpfungspunkte stellen eine hinderliche Struktur dar, die nicht zur Qualifizierung der Lebensqualität unterschiedlicher Quartiere in der Region beitragen kann.

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

- **Verbesserte Erreichbarkeit**
- **Zeitliches Verdichten/Schrumpfen der Region**
- **System Optimierung und Vereinheitlichung**
- **Kostensenkung**

Eine neue **„unendliche Mobilitätstrasse“** als räumliche Leitplanke für die Entwicklung der Infrastruktur bildet eine der tragenden Säulen für ein effizienteres Mobilitäts-Netz. Im Kern und vor allem in den Übergängen zu den peripheren Regionen bietet die Unendlichkeitstrasse mehr Anknüpfungspunkte und eines

intermodalen Systems. Durch die Einfachheit der Anlage des Ring-Systems wird ein Statement für eine klare Orientierung und Einheitlichkeit des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Ruhr geschaffen.

Das Ruhrgebiet von heute ist eine „**Autofahrer Metropole**“ mit begrenzten Möglichkeiten im öffentlichen Verkehr und oftmals schlechten Möglichkeiten der Vernetzung für Radfahrer und Fußgänger. Viele Bereiche sind so unbefriedigend abgedeckt, dass Arbeitsstätten und Wohngebiete in der dispersen, wenig dichten Agglomeration Ruhr nur mit dem Auto verbunden werden.

Ein optimiertes ÖPNV System muss sowohl im Bereich **Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit**, als auch im Bereich der **Kosten** eine profundere Alternative zum Auto darstellen. Auf längere Sicht wird die Flexibilität eine immer wichtigere Rolle spielen – hier können über ein differenziertes **Mobilitätsträgerangebot an entscheidenden HUBs** wichtige Weichen gestellt werden.

**Mobilitäts-HUBs** vereinen verschiedene Aspekte einer modernen Infrastruktur für Verkehr und Vernetzung. Die Größe und Hierarchie der HUBs richtet sich nach der Menge der Nutzen, der Dichte und dem Ort an sich. HUBs können auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen verschiedene soziale Funktionen, als Ort der Begegnung und Fortbewegung übernehmen – dies reicht von Nachbarschaften bis zu lebhaften, urbanen Kristallisationspunkten.

Ein weiteres Merkmal ist die Hierarchisierung unterschiedlicher Verkehrsträger und –mittel, zwischen denen problemlos und barrierefrei gewechselt werden kann. Der Fokus liegt hierbei auf Effektivität und langfristigen nachhaltigen Strukturen, die einen Modal-Split, d.h. eine Verschiebung hin zu nachhaltigen Wegen der Mobilität, wie dem (E-)Bike oder ÖPNV fördern.

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

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

## 5. Regionales Regiebuch

Das Konzept wird nicht aus der Richtung eines großen Plans gedacht, sondern stellt die Frage in den Mittelpunkt, wie ein **Prozess** aussehen kann, der die Qualitäten des Ruhrgebiets als polyzentrale und polyperiphere Region nutzt und weiterdenkt. Die Regionalplanung ist heute nicht mehr nur als eine regionale Stufe der Landesplanung

zu verstehen. Sie hat eine eigenständige Funktion, die sich nicht mehr auf eine parzellenscharfe Flächenausweisung und Nutzungsbeschränkungen (z.B. durch Ausweisung von Freiflächen) reduziert. Im Rahmen postfordistischer Strukturen bedarf der Regionalplan flexibel umsetzbarer integrierter Entwicklungskonzepte und Planungsziele. In diesem Kontext dienen etwa Freiräume beispielsweise nicht nur dem Biotopschutz, sondern sind ein Faktor zur Verbesserung der Lebensqualität der Region.

Das „**Regionale Regiebuch**“, als zentrales Werkzeug der Regionalplanung im Ruhrgebiet soll einen ersten Impuls für diese neue Form der Regionalplanung liefern. Dieser Leitfaden für die zukünftige Regionalentwicklung muss zum einen **verbindliche Vorgaben** für den Regionalplan und zum anderen **flexible Regeln und Strategien** für ein **Regionalmanagement** enthalten. Alle Hinweise dienen dem Ziel durch Aktivierung und zeitliche Verdichtung mehr Lebensqualität und damit einhergehend wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Die Hinweise dieses Instrumentes würden sich zum Beispiel auf die bedeutsamsten Themen der zukünftigen Regionalentwicklung konzentrieren: Landschaft und Freiraum, Mobilität und Ökonomie.

## 5.1 Regionalplan

Die angedachten Maßnahmen und Projekte des Regionalplans, als „hartes“ Instrument in einem Prozess der regionalen Regie, ergeben sich aus den regionalen Leitplanken. Es gibt Elemente die durch die Planung verbindlich festgesetzt werden müssen, um die Lebensqualität im Ruhrgebiet zu sichern und lokale Aktivierung in bestimmten Bereichen zu lenken. Dazu gehört unter anderem der Freiraumschutz – innerhalb der Leitplanken, auf die sich die Region einigen muss, sollen die Bewohner ihren Raum selbst nutzen und gestalten. Die Spielregeln und Instrumente hierzu finden sich in den Schlüsselprojekten des regionalen Managements.

### Die Unendlichkeit der Wege des Ruhrgebietes

Eine neue Mobilitätstrasse, die Zentren unterschiedlicher Hierarchie miteinander verbindet, ein Trassenverlauf, der auch der Tiefe des Raums besser gerecht wird als die bisherigen Ost-West verlaufenden Trassen. Hinzu kommen die Mobilitäts-Hubs als Verbindungs- und Vernetzungselemente in den Raum.

### Namenlose Grünzüge werden erste Adressen

Unter dieser Überschrift kann man alles unterbringen: die Namensgebung vorhandener Grünzüge, die Qualifizierung und Anreicherung von Freiraumstrukturen, die Erweiterung nach insbesondere nach Norden und Süden, in Vernetzung mit bestehenden Freiraumfunktionen peripherer Regionen.

Die **bestehenden Grünzüge** müssen stärker mit den angrenzenden Landschaftsräumen **vernetzt und qualifiziert** werden. Die Bereiche der regionalen

Grünzüge in den Randbereichen werden planerisch festgelegt. Die Region muss sich gemeinsam auf die Erhaltung der Freiraumbereiche einigen.

Vier verschiedene Zonen im Freiraum sollen definiert werden

- **Kernzone**
- **Landschaftszone**
- **Saum/Innerer Rand**
- **Naturtabuzone/Naturraum**

## 5.2 Regionales Management

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

### Experimentierküche Ruhrgebiet

Das allgemeine Verständnis von Experimentierräumen zeigt, dass es eine enorme Bandbreite an möglichen Nutzungen gibt. Selbstorganisierte Produktionsräume in Form von **vernakulären Landschaftsräumen** als selbstorganisierte Räume in den Saumzonen der Grünzüge bieten mehr Nutzungsfreiheit und Aneignung durch die Bewohner. Eine Überprüfung nach 5 Jahren durch neue Formen des Monitoring

**Ehemalige Gewerbe- und Industriegebiete** die aktuell nicht vermarktet werden können werden zu Räumen, die bei Nachfrage von Start-ups oder bei kulturellen Aktionen etc. temporär bereitgestellt werden. **Selbstorganisierte Brachflächen** bieten eine temporäre Nutzungsfreiheit durch das Aussetzen von Planvorgaben.

Zentrales Steuerungselement zur Implementierung von Experimentierräumen ist

die **2 %-Klausel**: bei allen größeren Planungen (des RVR, der Kommunen, des Landes, sowohl im Kontext von Stadterweiterung als auch Stadtumbau) kann eine solche Regelung in Kraft treten – Flächen oder Gebäude sind an Pioniere, Kulturinitiativen oder gemeinwohlorientierte Gruppen zu vergeben, ähnlich, wie im Bereich „Kunst am Bau erprobt“. Das **Experimentieren** (neue Formen des Zusammenlebens, neue Wirtschaftsformen, neue Kulturpraktiken) soll zum Alltag in der Planung werden und nicht nur auf ausgewiesene „Kreativquartiere“ beschränkt bleiben. Die Auswahl erfolgt über Bewerbungsverfahren; die Vergabe erfolgt auf Zeit.

## Produktion geht überall

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

**Wissensräume** sind Quartiere mit Mischnutzung, in denen neben Hochschuleinrichtungen oder angrenzend an diese überwiegend Unternehmen aus Wissenschaft, Forschung und Technologie sitzen.

Die **urbane Produktion** erfolgt in neu geschaffenen, gemischt genutzten, städtebaulich sehr attraktiven und vor allem von erfolgreichen Dienstleistern bevorzugt nachgefragten Quartieren z.B. auf ehemaligen Industrieflächen mit hoher Erreichbarkeit. Ein Beispiel hierfür sind die Opel-Flächen.

**Kultur-, Freizeit- und Bildungsviertel** sind bestehende Quartiere in Innenstadtrandlagen, die von kulturrainen Unternehmen und Selbstständigen geschätzt werden, u.a. der Kreativwirtschaft, und zudem touristisch sowie für die Außenwirkung bedeutsam sind.

**Multiethnische Quartiere** vereinen einen großen Anteil an Gruppen mit multiethnischen Hintergrund und darin verankerten Unternehmen und Selbstständigen.

Entwicklung von Technologieparks und Gewerbegebiete der zweiten Generation etwa im Rahmen der Gewerbe-Umfeld-Verbesserung bestehender Anlagen, die Entwicklung von „Gewerbe-Labs“ mit Flächen von 50 bis 500 qm in öffentlicher bzw. privater Trägerschaft in Quartieren der „Neuen Produktionsräume“, den „Kultur-, Freizeit- und Bildungsvierteln“ und in den „Multiethnischen Quartieren“ sind jeweilige Differenzierungen dieser Quartiere.

Begleitet werden sollte die Umsetzung dieses Entwicklungsansatzes durch ein **bestandsorientiertes Gewerbeflächenmanagement** und durch weitere Maßnahmen wie etwa die Entwicklung zukunftsorientierter Konzepte für die Messestandorte des Ruhrgebiets.

## Management

Insbesondere bei den weichen Instrumenten der Regionalplanung nach einem Regiebuch wird ein großer Anteil partizipativer Instrumente und Beteiligungsverfahren vorausgesetzt, um Strukturen zu bilden, die in unterschiedlichen Formen zur stärkeren Aktivierung der Bürger beiträgt. Eine Mögliche Entwicklung kann in der Konstruktion eines **BürgerInnenrates** bestehen. Ausgewählte BürgerInnen bestimmen über „Raum for Free“, Leuchtende Räume, Vergabe von Fördermitteln sowie beispielsweise geteilte Infrastrukturen. Weitere Instrumente können sein:

**Grundstücks- und Immobilienagentur:** Die Organisation von Brachflächen sowie die Funktion als Impulsgeber für Neue Quartiere und 2%-Experimentierräume kann durch so eine Organisation umgesetzt werden.

**Sharing infrastructure:** Zahlreiche brache Flächen und Zäsuren in der Region können in Teilen an die Stadtbevölkerung zurück transformiert werden.

**Digitale Hilfsmittel für Mobilitätskonzepte:** Eine zusammenfassende App für alle Mobilitätsformen liefert die notwendigen Informationen über Routen und Verkehrsmittel sowie die Echtzeitinformationen über Zeit und Kosten.

Digitale Tools als **Vernetzungs-Plattform:** Regionale Tools vernetzen Menschen, indem bestehenden Initiativen sichtbar gemacht werden. Es wird insbesondere das zeitlich verdichtet, was an Initiativen besteht oder auch entsteht. Ein wichtiger Aspekt hierbei ist auch die Bewertung vieler User.

**Monitoring und Raubeobachtung:** Eine gemeinschaftliche Suche nach Transformationsräumen sowie die Verortung neuer Quartiere kann die weichen Aspekte des regionalen Regiebuches stützen. Hierin ist auch die Überprüfung und Bewertung von Räumen und Projekten inbegriffen.

### 5.3 Schlüsselprojekte: Opel, Bochum

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

Die **Nähe zur Ruhr Universität Bochum** ermöglicht die Ausbildung eines Wissensraumes, der aufgrund der Flächenverfügbarkeit und historischen Prägung des Ortes als urbaner Produktionsraum dienen kann.

Die Ideen des Aktivierens kommen in der quartiersbezogenen Beziehung zur Landschaft, der Einbindung in das Mobilitätsnetzwerk und den Nutzungsstrategien zu Experimentierräumen und dem Sichtbarmachen und Vernetzen durch Nutzeraktionen zum Ausdruck.

In allen Strategien und Maßnahmen wird **Bezug auf die steuernden aber flexiblen Leitplanken** genommen, indem beispielsweise Anschluss an die unendliche Mobilitätstrasse gesucht wird und ein neuer HUB mit höherer Hierarchie das mögliche Wissensquartier anbindet. Im Bereich Landschaft werden enge Verknüpfungen zu dem Grünzug des **unteren und oberen Ölbachtals** geschlossen. Auch die Qualifizierung der Säume/Inneren Ränder sowie die Möglichkeit zu BioÖkonomie von Kleingärten und Urban Farming, bis hin zu Produktions- und Forschungsstandorten wird mit Bezug auf die lokalen Gegebenheiten und Potenziale getestet.

## 6. Ruhrbanität

Das Ruhrgebiet wird geprägt durch eine spezifische Urbanität. Auffälligstes Merkmal der Region ist Polyzentralität und Polyperipherie und die - im Vergleich mit großen europäischen Metropolen - geringe Dichte. Anliegen von „NEXT RUHR“ ist es, diese besonderen Eigenschaften als Fundament für das Denken und Planen der Zukunft der Region zu nutzen. Dieses setzt voraus, dass die **ruhrbanen Charakteristika erfasst** werden, aussagekräftige **Begriffe für die vorhandenen Räume** gefunden werden und in der **Kombination neue Raumtypen** kreiert werden.

Das Nebeneinander von Schrumpfen, Warten und Wachsen von **konstanten und variablen** Räume erfordert differenzierte Strategien, welche den Begabungen und Fähigkeiten der Teilräume gerecht werden.

Wir wollen keinen neuen großen Plan, sondern eine Art von Veränderungsmanagement in Form eines regionalen Regiebuches. Einerseits sollen damit notwendige Veränderungen provoziert und gesteuert werden, andererseits sollen Veränderungen zugelassen, also Freiräume eröffnen werden: **das Unerwartete erwarten!**

Die wesentlichen generellen Strategien sind:

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

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

## Impressum:

**reicher haase assoziierte GmbH, Dortmund**

Stadt- und Region

**West 8 urban design & landscape architecture b.v., Rotterdam**

Landschaft

**mobility in chain, Milano**

Mobilität

**anOtherArchitect, Berlin // Prozess**

**ARCHI-MEDIA, Tokio // Städtebau**

**Center for Urban Studies, Havanna // Urbane Landwirtschaft**

**Institut für Stadt- und Regionalmanagement, München // Stadt- und Regionalmanagement**

**Kengo Kuma and associates, Tokio/Paris // Architektur**

**Legenda e.V., Duisburg // Lokale Expertise**

**Osaka University // Metropolisierung**

**stadtART, Dortmund // Kultur, Tourismus**

**Strategic Partners Group, Berlin // Strategische Entwicklung**

**Transsolar, Stuttgart // Nachhaltigkeit**