

Masterplan Ruhr 2008

Wohnen • Städtebau und Stadtentwicklung • Region am Wasser



Duisburg

Oberhausen

Mülheim an der Ruhr

Bottrop

Essen

Gelsenkirchen

Herne

Bochum

Hagen

Dortmund

Impressum

Herausgeber

Städteregion Ruhr (Städte Duisburg, Oberhausen, Bottrop,
Mülheim an der Ruhr, Essen Gelsenkirchen, Herne, Bochum,
Hagen und Dortmund)

Redaktion

Dieter Baum, Stadt Oberhausen
Sonja Gugel, Stadt Dortmund
Barbara Kruse, Stadt Herne
Kerstin Lehmann, Stadt Dortmund
Stefan Thabe, Stadt Dortmund

Konzept, Layout und Satz

Dortmund-Agentur, Barbara von Keitz, Andrea Schmadtke

Druck

Dortmund-Agentur 1/2009

Vorwort	5
1. Einführung: Masterplan Ruhr – ein Prozess mit Folgen	7
Gastbeitrag: Ein Masterplan „von unten“ für das Ruhrgebiet (Prof. Dr. Klaus R. Kunzmann)	10
Gastbeitrag: Wohnen im Kontext der Kulturhauptstadt 2010 (Prof. Petzinka)	12
2. Wohnen	15
2.1 Einführung	15
2.2 Wohnen in der Metropole Ruhr: Daten, Trends und Perspektiven	16
2.3 Regionale Wohnungsmarktbeobachtung	25
2.4 Entwicklung der Wohnungsbestände	28
Gastbeitrag: Der Masterplan Ruhr ist entscheidender Impulsgeber gemeinsamen Handelns für ein starkes Ruhrgebiet – die kommunale Wohnungswirtschaft macht mit! (Dr. Dieter Kraemer)	34
Gastbeitrag: Neue Wege der Wohnbauflächenentwicklung als Reaktion auf die demographischen Veränderungen (Prof. Dr. Hans-Peter Noll und Joachim Schares)	37
2.5 Ziele und Leitlinien für die Region	39
3. Städtebau und Stadtentwicklung	42
3.1 Einführung	42
3.2 Geschichtliche Entwicklung des Ruhrgebiets	43
3.3 Rahmenbedingungen und Aufgaben der Zukunft	47
3.4 Qualität im Fokus von Stadtentwicklung und Städtebau	53
3.5 Städtebau und Stadtentwicklung in der Region	58
3.5.1 Stadt Duisburg – Städtebauliche Entwicklung	58
3.5.2 Oberhausen: Städtebau und Stadtentwicklung – Potenziale erkennen, Chancen nutzen	62
3.5.3 Städtebauliche Projekte und Entwicklung in Bottrop	66
3.5.4 Städtebauliche Projekte in Mülheim an der Ruhr	70
3.5.5 Städtebauliche Projekte in Essen	74
3.5.6 Die Bedeutung von Stadterneuerung und Stadtumbau für die kommunale Stadtentwicklung in Gelsenkirchen	78
3.5.7 Stadtentwicklung in Herne – im Zeichen der Bestandsentwicklung	84
3.5.8 Bochum – Leitthemen der Stadtentwicklung als Rahmen baulicher Projekte	88
3.5.9 Städtebauliche Projekte in Hagen	92
3.5.10 Bausteine für die Zukunft – Stadtentwicklung und Städtebau in Dortmund	96
3.6 Ziele und Leitlinien für die Region	100



4.	Region am Wasser	103
4.1	Einführung	103
4.2	Regionale Kooperationsprojekte	108
4.2.1	„das ruhrtal“ – eine regionale Initiative	109
4.2.2	Blaue Emscher, grünes Band – das Neue Emschertal	114
4.2.3	graublaugrün: der Masterplan Emscher Landschaftspark 2010	117
4.2.4	Emscherstrand und Spundwandpool – die regionale Initiative Fluss Stadt Land	119
4.2.5	Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr	121
4.3	Lokale Aktivitäten	124
4.3.1	Duisburg – Stadt an Rhein und Ruhr	126
4.3.2	Oberhausen und seine „Wasserlagen“	130
4.3.3	Bottrop erfolgreich über und unter Wasser	134
4.3.4	Mülheim an der Ruhr – nomen est omen!	138
4.3.5	Essen. Neue Wege zum Wasser	142
4.3.6	Gelsenkirchen – Am Kanal	146
4.3.7	Herne: Kultur Kanal und Neue Emscher	150
4.3.8	Bochum – Stadt über der Ruhr	154
4.3.9	Hagen – Vier Flüsse. Viele Möglichkeiten.	158
4.3.10	Wasserstadt Dortmund	162
4.4	Von der Industrieregion zur Brandungszone: Leitlinien für die Region	166
4.4.1	Leitlinien: eine regionale Wasserprogrammatik	166
4.4.2	Handlungsfelder, Ziele und Projekte	168
4.4.3	Ausguck	179
5.	Fazit und Ausblick	180
6.	Anhang	182
	Literaturverzeichnis	182
	Abbildungen und Karten	184
	Bildnachweis	184
	Arbeitsgruppe Masterplan Ruhr	185
	Autoren/-innen	185
	Ansprechpartner	186

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Leserinnen und Leser!

Herzlich willkommen in der Städteregion Ruhr.

Am 03. März 2006 veröffentlichte die Kooperationsgemeinschaft „Städteregion Ruhr 2030“ den ersten Entwurf des „Masterplan Ruhr“. Im Laufe des Jahres 2006 wurden die darin formulierten Inhalte und Ziele zu den Themen „Wohnen“, „Stadtentwicklung/Städtebau“ sowie „Region am Wasser“ in drei regional beachteten Veranstaltungen vorgestellt und diskutiert; daraus ergaben sich weitere Prozessschritte und zum Teil auch erste strategische Partnerschaften.

Beim Masterplan Ruhr handelt es sich um ein informelles Planungs- und Kommunikationsinstrument. Es geht im Wesentlichen darum, in den bearbeiteten Handlungsfeldern auf regionaler Ebene

- Ist-Situationen zu erfassen und zu bilanzieren,
- Stärken und Schwächen zu identifizieren,
- Entwicklungspotenziale abzuschätzen,
- Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen
- und damit eine Grundlage für weitere räumliche Planungen zu schaffen.

Der Masterplan Ruhr soll zur Mitwirkung und Beteiligung animieren. Durch ihn wird eine Plattform für Austausch und Dialog geschaffen. Er ist damit auch Ausdruck eines neuen Denkens und Handelns für die Metropole Ruhr.

Mit dem nun fortgeschriebenen Masterplan Ruhr soll die begonnene Diskussion fortgesetzt werden. Aus den acht kooperierenden Städten des Jahres 2006 sind inzwischen elf Partner geworden. Zu den Städten Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund sind die Städte Bottrop, Hagen und Hamm der Kooperation beigetreten. Damit gehören alle elf kreisfreien Städte in der Metropole Ruhr diesem Städtebund an.

Zu den Hauptarbeitsfeldern gehörten bereits im ersten Entwurf die Themen „Wohnen in der Region“, „stadtentwicklungsplanerisch und städtebaulich bedeutsame Projekte“ sowie das Themenfeld „Wasser“ als vielfältiger Standortfaktor für die gesamte Metropole.

Die nun vorliegende Veröffentlichung soll die komplexen und vielschichtigen Themen weiter vertiefen, neue Aspekte und Qualitätsziele beleuchten und damit ein Bild für eine attraktive Zukunft zeichnen; wissend, dass hier noch zahlreiche Probleme und Aufgaben einer Lösung bedürfen.

Dabei wird es aber zukünftig nicht allein darum gehen, die Städte durch immer neue Projekte und Baumaßnahmen zu verändern bzw. umzugestalten. Auch die Wohnraumbestände müssen für eine zukunftsweisende und nachhaltige Entwicklung unserer Städte genutzt werden. Der Blick muss dabei mehr und mehr auf das Bestehende gelenkt werden; die Stichworte dazu sind: Instand halten, in Wert setzen, behutsam weiterentwickeln, umnutzen und auch einmal etwas beseitigen.

Es bedarf eines ehrgeizigen und zielorientierten gemeinsamen Handelns – bei zum Teil knappen Ressourcen der Städte –, um die Zukunft der Metropole Ruhr und der hier lebenden und arbeitenden Menschen attraktiv gestalten zu können.

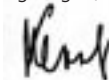
Das Motto des Städtebundes, nämlich „Kooperation und Eigensinn“, macht deutlich, dass der Wettbewerb der Städte untereinander zwar der Motor und Antrieb für die Weiterentwicklung in den Teilräumen der Metropole Ruhr sein muss, dass aber nur über weiter zunehmende Kooperation ein noch größerer Nutzen bzw. Mehrwert für die gesamte Region entstehen kann.

Die Kooperation „Städteregion Ruhr 2030“ wird zur Zeit in wesentlichen Teilen durch die Akteure in den Kommunalverwaltungen der Städte vorangetrieben, die mit ihren Instrumenten insbesondere die physische Umwelt und damit eine wichtige Voraussetzung für das Leben und Arbeiten in der Region mit beeinflussen. Es wird aber immer dringlicher, auch andere Akteure innerhalb und außerhalb der Kommunalverwaltungen in diese Arbeit einzubinden.

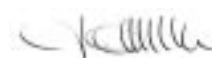
Denn ein Ziel muss es sein, die schon hier lebenden Menschen für die Region zu begeistern und gleichzeitig andere auf diese Region aufmerksam zu machen.

Wachsende Zuwanderung in der Metropole führt schon heute zu einem positiven Wachstumssaldo und macht Mut, den heutigen Weg fortzusetzen.

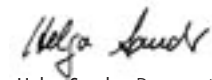
Wir möchten Sie dazu ermuntern und anregen sich in diesen Prozess aktiv einzuschalten. Nur gemeinsam mit vielen anderen Partnern, innerhalb aber auch außerhalb der Metropole, wird es gelingen, die gemeinsamen Ziele zu erreichen.



Jürgen Dressler, Beigeordneter der Stadt Duisburg



Peter Klunk, Beigeordneter der Stadt Oberhausen



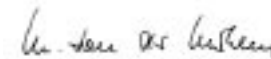
Helga Sander, Dezernentin der Stadt Mülheim an der Ruhr



Bernd Tischler, Technischer Beigeordneter der Stadt Bottrop



Jürgen Best, Geschäftsbereichsvorstand Planen der Stadt Essen



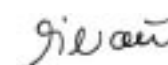
Michael von der Mühlen, Stadtdirektor der Stadt Gelsenkirchen



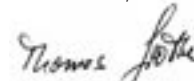
Jan B. Terhoeven, Stadtrat der Stadt Herne



Dr. Ernst Kratzsch, Stadtbaurat der Stadt Bochum



Ullrich Sierau, Stadtdirektor der Stadt Dortmund



Thomas Grothe, Stadtbaurat der Stadt Hagen

Kapitel 1

E i n f ü h r u n g

Masterplan Ruhr – ein Prozess mit Folgen

Mit dieser Broschüre legt die Kooperationsgemeinschaft „Städteregion Ruhr 2030“ eine erste Fortschreibung des Masterplans Ruhr vom Januar 2006 vor. Diese erste Broschüre stellte eine Auftaktbilanz in den Handlungsfeldern „Wohnen in der Städteregion Ruhr“, „Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ und dem Thema „Region am Wasser“ der „2030-Städte“ dar. Grundlage dazu war eine Vereinbarung zur Erarbeitung des Masterplans im „Stadtregionalen Kontrakt“, den die acht Städte Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund im Sommer 2003 unterzeichnet haben.

Die Gemeinschaft der Städteregion Ruhr 2030 ist zu Jahresbeginn 2007 durch den Beitritt der Städte Bottrop und Hagen auf zehn Städte erweitert worden. Als letzte kreisfreie Kommune innerhalb des Ruhrgebiets ist die Stadt Hamm zwischenzeitlich ebenfalls der Städteregion Ruhr 2030 formell beigetreten.

Das Motto dieser Zusammenarbeit lautet „Kooperation und Eigensinn“; denn ohne den Eigensinn, d.h. einen Nutzen für die jeweils eigene Stadt wäre eine Kooperation kaum vorstellbar. Dieses Motto hat auch nach fünf Jahren noch Bestand und ist inzwischen längst gelebte Realität. Allerdings bedingt diese Form der interkommunalen Zusammenarbeit auch ein hohes Maß an Offenheit und Vertrauen. Der Motor des Engagements aller Beteiligten auf kommunaler Ebene bleibt natürlich der Nutzen für die eigene Stadt, aber auch der Nutzen für die ganze Region; denn viele Gemeinsamkeiten bedürfen der regionalen Betrachtung und des gleichgerichteten Handelns, um einen städteübergreifenden „Mehrwert“ zu erzielen.

Dieses gemeinschaftliche Engagement ist und war mit unterschiedlichsten Lernprozessen im Inneren verbunden. Sich darauf einzulassen, den anderen zuzuhören, ihre Sichtweise

der Dinge zu verstehen und die unterschiedlichen Planungskulturen und -philosophien zu akzeptieren, ist ein Weg, für den man Zeit braucht.

In diesem Prozess des gemeinschaftlichen Arbeitens in wichtigen Handlungsfeldern der Städteregion war es allen Beteiligten wichtig, inhaltliche Ziele und Qualitätskriterien herauszuarbeiten und zu formulieren. Die Gestaltung und Entwicklung unserer Städte auf der räumlich-funktionalen Ebene, insbesondere aber als Lebensraum für über 3,3 Millionen Menschen, verdeutlicht die Bedeutung dieses kooperativen Ansatzes.

Denn es ist das besondere Ziel dieser elf kreisfreien Städte, die Menschen, die hier leben, in der Region zu halten und andere von außerhalb auf diese Region als Wohnstandort mit einem attraktiven Versorgungs-, Freizeit- und Kulturangebot sowie als Wirtschafts- und Wissenschaftsregion mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen aufmerksam zu machen.

Kooperationen bzw. städteübergreifende Zusammenarbeit gibt es auf der regionalen Ebene schon seit längerer Zeit in verschiedenen Handlungsfeldern z.B. in der Ver- und Entsorgung sowie im regionalen öffentlichen Personennahverkehr.

Neu ist allerdings die Zusammenarbeit in den klassischen kommunalen Aufgabenfeldern des Städtebaus und des Wohnens: Die regionale Betrachtung von Gemeinsamem, um daraus Handlungsoptionen, Strategien und Qualitätsanforderungen zum Nutzen der gesamten Region zu entwickeln, ist in den genannten Handlungsfeldern ebenfalls relativ neu.

Die Bestandsaufnahmen haben gezeigt, dass es in der Region eine Vielfalt von Aktivitäten gibt, die alle zum Ziel haben, die Städte, ihre Stadtteile und ihre Quartiere weiter zu entwickeln und attraktiver zu gestalten.



Den Auftakt zu diesem Prozess bildete für die Öffentlichkeit Anfang 2006 die Veröffentlichung der Broschüre „Masterplan Ruhr“. Darauf aufbauend fanden im 1. Halbjahr 2006 drei größere, regionale Fachveranstaltungen zu den o.a. Themen in Dortmund, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen statt.

Anspruch für die nun vorliegende zweite Broschüre war es, die bisherigen Themen inhaltlich zu vertiefen und um weitere Aspekte zu ergänzen. Ein besonderes Ziel war es dabei, mehr regionale Abstimmung zu den entsprechenden Fachfragen zu erhalten. Dies ist z.B. mit dem Start der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung ebenso gelungen wie mit der Vereinbarung von regionalen Zielen und Leitlinien für die Themenfelder „Städtebau und Stadtentwicklung“ sowie „Region am Wasser“.

Die Einschätzungen und Interessen von mittlerweile zehn beteiligten Kommunen, deren unterschiedliche Voraussetzungen und Schwerpunktsetzungen erfordern bei der Formulierung solcher Vereinbarungen einen gewissen Grad an Abstraktion. Dennoch haben sich die Städte inhaltlich verständigt und als ersten Schritt zu relevanten Planungsfragen einen regional abgestimmten Orientierungsrahmen entwickelt. Das vorliegende Dokument erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern ist ein weiterer Zwischenschritt und eine Einladung zum Diskutieren und Mitgestalten. Die Broschüre zeichnet ein gemeinsames Bild von der Zukunft der Region.

Für die Veröffentlichung konnten zudem eine Reihe von Gastautoren gewonnen werden, um ihre Eindrücke, Einschätzungen und Empfehlungen zu diesem Kooperationsprozess und der regionalen Entwicklung jeweils aus ihrer fachspezifischen Sicht zum Ausdruck zu bringen. Diese Gastbeiträge sind u.a. auch ein Ausdruck der Beachtung dieses Prozesses in der Region und z.T. sogar darüber hinaus.

Die inneren Strukturen

Im Inneren hat der Prozess neue Arbeitsstrukturen hervor gebracht. Eine Lenkungebene, bestehend aus den Planungsdezernentinnen und -dezernenten, gibt dem Prozess Richtung und Orientierung. Auf der Arbeitsebene besteht eine Arbeitsgruppe aus Vertretern aller beteiligten Städte, die sich monatlich zu Arbeitsgesprächen trifft. Bei Bedarf wird diese Arbeitsgruppe um Fachkolleginnen und -kollegen erweitert; andere Fachdisziplinen aus den Kommunalverwaltungen werden hinzugeholt.

Die Arbeitsgruppe bildet zur Bearbeitung fachspezifischer Themenstellungen weitere Unterarbeitsgruppen, die z.T. in Form von Workshops die thematische Bearbeitung vorantreiben. Eine Redaktionsgruppe bereitet die entsprechenden Veröffentlichungen vor, um sie innerhalb der beschriebenen Strukturen zur inhaltlichen Abstimmung zu stellen. Um sich in den Teilregionen bzw. Mitgliedsstädten ein gemeinsames Bild von der jeweiligen Situation zu machen, wurden bei Bedarf thematische Exkursionen durchgeführt. All dies sind Strukturen und Prozessschritte, die in dieser Region Neuland bedeuten.

Was will der Masterplanprozess bewirken? Er kann neben dem gemeinsamen Erkenntnisgewinn Anregungen formulieren, Signale mit Blick auf erforderliche Handlungsoptionen setzen und er kann auch Orientierung für ein gemeinschaftliches, gleichgerichtetes Handeln geben, insbesondere auch in Zeiten knapper Personal- und Finanzressourcen. Er schafft

Diskussionsplattformen für einen fachlichen, inhaltlichen Austausch für die an den Themenstellungen interessierte Fachöffentlichkeit, die politischen Vertreter und nicht zuletzt auch für die Fachkolleginnen und -kollegen in den Kommunalverwaltungen und den städtischen Gesellschaften.

Eine Reflexion dessen, was sich in der Region tut, wie diese sich weiterentwickelt, welche Rahmenbedingungen dies bewirken und wie man darauf reagieren kann, ist ein weiterer wichtiger Baustein dieses Prozesses.

Kooperationskultur etablieren

Kooperation muss – wenn sie erfolgreich sein will – eingeübt werden. Gerade Offenheit und Vertrauen sind in einem Entwicklungsprozess, der ansonsten natürlich auch von einer Konkurrenzsituation der Städte untereinander geprägt ist, nicht durch eine bloße Vorgabe zu erreichen.

Es bedarf darüber hinaus auch einer Bereitschaft in diesem Prozess, immer wieder Lasten und Aufgaben zu übernehmen. Die Finanz- und Personalsituationen in den beteiligten Städten und die bestehenden Arbeitsbelastungen der mitwirkenden Personen lassen nur eine partnerschaftliche Herangehensweise zu. Dies führt auch dazu, dass selbst gesetzte Zeit-Ziele oftmals nur schwierig einzuhalten sind. Zudem bedarf es auch der „Kümmerer“ und der „Motoren“ in diesem Prozess auf den unterschiedlichsten Ebenen. Ohne diesen Akteurskreis wäre ein gemeinschaftlich getragener Prozess nicht vorstellbar.

Dass nunmehr alle elf kreisfreien Städte des Ruhrgebiets an diesem Prozess aktiv mitwirken, zeigt, dass in dem bisherigen Vorgehen von allen ein Nutzen und ein Mehrwert gesehen wird. Gerade auch die Konkurrenz mit anderen Städte- bzw. Metropolregionen in Deutschland und den westeuropäischen Nachbarländern hat das Bewusstsein reifen lassen, dass nur eine Region, die sich ihrer gemeinsamen Stärken und Schwächen bewusst ist, eine Chance im Wettbewerb um ihre

Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit – zum Wohle ihrer Bürgerinnen und Bürger und der lokalen/regionalen Wirtschaftsunternehmen – haben wird.

So hat sich die „Städteregion Ruhr 2030“ im Jahre 2005 im Rahmen des Wettbewerbes „kommKOOP“ (Thema: interkommunale Kooperationen), den das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zusammen mit dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie dem Deutschen Landkreistag ausgelobt hatte, mit ihren bis dahin erreichten Prozessschritten, Ergebnissen und Erfolgen beworben. Bei über 200 Anmeldungen bzw. Bewerbungen zu diesem Wettbewerb wurde die Städteregion Ruhr 2030 als einer von drei Preisträgern im Themenfeld „Vielfältige Themen und Erfahrungsaustausch“ ausgezeichnet. Die damit verbundene bundesweite Beachtung hat die Motivation der Akteure in der Region weiter gestärkt.

Mit dem Aufruf der Landesregierung Nordrhein-Westfalens, u.a. auch an die Städte in der Region Ruhrgebiet, im Rahmen des (neuen) EU Ziel 2-Programms Maßnahmen und Projekte für den Zeitraum 2007 bis 2013 zu benennen, konnte auf die Kooperationsstrukturen in der Region zurückgegriffen werden. Innerhalb eines guten halben Jahres haben die Städte der Städteregion und weitere Gebietskörperschaften im Ruhrgebiet unter Federführung der Stadt Bottrop und mit Unterstützung der Wirtschaftsförderung „metropol Ruhr GmbH“ 274 konkrete Projekte für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung zusammengetragen, in einem Strategiepapier „Konzept Ruhr“ zusammengefasst und der Landesregierung als Grundlage für die weitere Zusammenarbeit vorgelegt.

Die Städtekooperation hat in den letzten Jahren den Standort Ruhrgebiet und die zukunftsweisenden Projekte und Ansiedlungsflächen auf der Immobilien-Messe EXPO-REAL in München offensiv vorgestellt. Auch hier können die beteiligten Städte inzwischen auf eine eingeübte Zusammenarbeit zurückgreifen.

Die Städte der Städteregion Ruhr mit einem direkten Bezug zur Ruhr – die Ruhranrainer zwischen Dortmund und Duisburg – arbeiten seit ca. drei Jahren in einer weiteren regionalen Kooperation, der Initiative „das ruhrtal“, mit. Unter der Überschrift „Wissens- und Erlebnisraum Ruhrtal – Impulsgeber für die Region“ ist es der Initiative gelungen, in die zweite Wettbewerbsstufe um die REGIONALE 2013/16 zu gelangen. Wenngleich sich die Landesregierung Ende 2007 für zwei andere Regionen innerhalb Nordrhein-Westfalen entschieden hat, wird die Ruhrtal-Initiative versuchen, die Strategien, Maßnahmenswerpunkte und Projekte aus der Bewerbung weiter zu verfolgen, um auch das Ruhrtal – als wichtigen Teil des Ruhrgebiets – weiter zu qualifizieren.

Der Masterplan im Kontext regionaler Aktivitäten

Das Ruhrgebiet hat in den letzten Jahren durch vielfältige Ereignisse und Veranstaltungen immer wieder den Blick von außen auf sich gezogen. Nicht nur die Olympia-Bewerbung der Region in der Vergangenheit und die Spielorte der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 im Ruhrgebiet mit dem dazugehörigen „Public Viewing“ an den unterschiedlichsten Standorten und die seit 2007 im Ruhrgebiet stattfindende Loveparade sind solche Ereignisse, die im Gedächtnis vieler Menschen haften bleiben. Dadurch werden z. T. infrastrukturelle Maßnahmen beschleunigt und neue Ideen entwickelt, die Bevölkerung wird aktiviert. Gemeinsame neue Ziele sind dabei eines der Ergebnisse.

Im Jahr 2010 wird dies in ganz besonderer Weise gelingen. Die ganze Region bereitet sich zurzeit auf das Großereignis „Kulturhauptstadt 2010“ vor. Auch die Städte der Städteregion 2030 werden in besonderer Weise mit dazu beitragen, dass die Fokussierung auf das Jahr 2010 möglichst lange nachwirkt, indem der ganzen Region eine europaweite Beachtung zu Teil wird. Die Chance, eine ganze Region mit ihren Qualitäten, Chancen und Potenzialen in dieser Weise zu präsentieren, ist für längere Zeit einmalig.

Mit dem Zukunftskongress „ContractFuture Ruhr 2030“ des Initiativkreises Ruhrgebiet im Oktober 2007 wurde die Diskussion über die Zukunft des Ruhrgebiets neu belebt. Ausgehend von einer Vision für das Ruhrgebiet bündelt dieser Ansatz im Leitprojekt „Zukunft Ruhr2030“ zukunftsorientierte Aktivitäten in Wirtschaft, Bildung und Wissenschaft. Konzernvorstände und Wissenschaftler haben dargestellt, dass das Ruhrgebiet, aufbauend auf seinen Strukturen, Qualitäten und Potenzialen, gute Zukunftsperspektiven besitzt. Ein entscheidender Impulsgeber für die Region sei – so eine der zentralen Botschaften dieses Kongresses – eine (neue) Aufbruchstimmung. Das Zieljahr der Projektionen ist dabei eher zufällig identisch mit dem der Städtekooperation; nämlich dem Jahr 2030. Die Idee des Initiativkreises, Investitionen im Ruhrgebiet zu fördern und die Lebensqualität in der Region zu verbessern, sind deckungsgleich mit den Interessen der Städteregion Ruhr 2030. Bei der Veranstaltung wurde in diesem Zusammenhang ausdrücklich die engere Zusammenarbeit der Kommunen in allen Bereichen eingefordert.

Parallel zu den Entwicklungen in der Montanindustrie haben bereits vor vier Jahrzehnten vielfältige ökonomische Veränderungsprozesse unter dem Stichwort „Strukturwandel“ eingesetzt. Neue Wirtschaftsstrukturen haben sich dabei herausgebildet, sie wurden in der Folgezeit zu den Kompetenzfeldern dieser Region. Auch die Forschungs- und Bildungslandschaft – ausgehend von den Hochschulgründungen der 1960er Jahre – haben eine hoch attraktive, vielfältige „Wissenslandschaft“ entstehen lassen.

Die Kompetenzen der regionalen Wirtschaft und die Qualifikationen der Menschen vor Ort zu nutzen – insbesondere auch der jungen, gut ausgebildeten Menschen – und im Verbund mit den Bildungs- und Forschungseinrichtungen in der Region weiter zu entwickeln, ist eine Aufgabe, der sich möglichst viele Akteure, Institutionen und Unternehmen in der Region, aber auch darüber hinaus, stellen sollten. Denn

der Strukturwandel in einer Region ist ein permanenter Veränderungsprozess ohne ein wirklich erkennbares Ende. Der Bedeutungsverlust der Montanindustrie ist überall greifbar zu spüren. Die endogenen Potenziale des Ruhrgebiets bieten aber genügend Chancen und Möglichkeiten, die Region auf Dauer ökonomisch, ökologisch und sozial stabil zu gestalten.

Die nächsten Prozessschritte

Die Inhalte dieser Publikation sollen in die Region getragen, den relevanten Akteuren vorgestellt und mit ihnen erörtert werden. Dazu wird es wieder regionale, thematische Veranstaltungen geben. Angestrebt werden dabei Vereinbarungen über Formen der weiteren Zusammenarbeit. Die Kommunen können dabei ihre Kompetenzen und Instrumente einbringen, sie können Prozesse in Gang setzen, sie ein Stück weit moderieren und begleiten; es wird aber darauf ankommen, die Ressourcen möglichst vieler Partner in der Region einzubinden und dabei möglichst große Synergieeffekte zu erzeugen.

In einem weiteren Schritt soll der Masterplan Ruhr sich mit dem Thema der Wirtschaftsflächen befassen. Es handelt sich nach einer ersten Einschätzung um ein breites Themenfeld. Am Anfang steht sicherlich eine regionale Standortbestimmung. Dabei sind die Kompetenzen vieler Partner, insbesondere in der regionalen und lokalen Wirtschaftsförderung, mit einzubeziehen. Ohne die Informationen und den Sachverstand dieser Akteure kann und soll dies nicht geschehen. Es gibt dabei gemeinsame Schnittmengen entsprechend den Aufgabenzuschnitten, aber jeweils auch aufgabenspezifische Verantwortungen. Hier vertrauensvoll und zielorientiert zusammenzuarbeiten, ist eines der Ziele des nächsten Prozessschrittes im Rahmen des Masterplans Ruhr.

Ein Masterplan „von unten“ für das Ruhrgebiet

Prof. Dr. Klaus R. Kunzmann, ehemals Universität Dortmund,
Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Europäische Raumplanung

Im Jahre 1981, also vor über 25 Jahren, hatte ich in einem Aufsatz mit dem Titel Ruhrstadt 2030 geschrieben, die Zukunft des Ruhrgebietes sei die RUHRSTADT. Nicht in der Region aufgewachsen, konnte ich nicht verstehen, warum die interkommunale Zusammenarbeit so schwierig war. Für mich gab es in der Region keine sichtbaren Stadtgrenzen und auch keine Gründe, warum die Städte nicht sichtbarer kooperieren konnten. Aber ich musste bald erkennen, dass es nie eine Ruhrstadt geben wird. Ich lernte mit der Zeit, dass die bürger-nahe Region Angst vor zentralistischen Strukturen und regionaler „leadership“ hat, sich also nicht vorstellen kann, dass es, wie dies in London oder Paris selbstverständlich ist, einen Oberbürgermeister für das Ruhrgebiet gibt. Als ich dann im Jahre 1989 für das GEO Magazin eine Reise ins Morgenland schrieb, hatte ich die „Ruhrstadt“ schon aus meinem Kopf verdrängt und durch die Euro-Metropole RheinRuhr ersetzt. 1996, also vor über zehn Jahren, versuchte ich es noch einmal, diesmal zusammen mit Josef Krings, dem Bürgermeister von Duisburg. Wir wollten die gesamte Stadtregion RheinRuhr durch eine Regionalagentur RheinRuhr international vertreten lassen. Aber auch diese Initiative hatte keine Chance, da die Städte an Rhein und Ruhr wenig Sinn in einer solchen Kooperation sahen, die in der Tat dann auch nur einmal, auf einer der internationalen Immobilienmessen, artikuliert wurde. Niemand wollte das Risiko eingehen, einen neuen Kommunalverband einzurichten, der noch größer und noch unbeweglicher als der bestehende war. Das war schon damals ein Missverständnis, aber es lässt sich vielleicht aus der immer sehr pragmatischen Innensicht der Meinungsführer und Entscheidungsträger im Ruhrgebiet erklären. Und in einem Szenario zur Zukunft des Ruhrgebiets, das ich dann 2006 in Bonn zur Diskussion stellte, schlug ich vor, das Ruhrgebiet als

einheitliche Region zu den Akten zu legen und stattdessen zwei Städtenetze Rheinland und Westfalen zu etablieren.

Anfang des 21. Jahrhunderts hatte Uwe Knüpfer, der damalige Chefredakteur der WAZ, eine neue Debatte über die Ruhrstadt mit dem Hinweis darauf angezettelt, dass zwei Drittel der Revierbevölkerung sich in einer aktuellen Umfrage der Zeitung für eine einheitliche Verwaltung des Ruhrgebiets aussprachen, auch wenn viele in einer möglichen Ruhrstadt einen neuen bürokratischen Moloch befürchtet hatten. Die neue Begeisterung für die Ruhrstadt war schnell wieder dahin, weil sich niemand so richtig vorstellen konnte, wie diese politische Einheit zu organisieren war. Daran konnte auch Christoph Zöpel, der politische Ziehvater der IBA, nichts ändern, der 2005 ein Buch mit dem Titel „Weltstadt Ruhr“ veröffentlichte, in dem er das Ruhrgebiet mit Düsseldorf verkuppelte, eine Verbindung, die auf dem Papier gut aussieht und die auch schon bei der gescheiterten Olympiabewerbung für kurze Zeit Gestalt angenommen hatte. Mit einer Olympiade könnte im Ruhrgebiet in der Tat das Unmögliche gelingen.

Schon 1995 gab es eine kleine Chance, ein window of opportunity. Im Landesentwicklungsplan (LEP 1995) wurde die Metropolregion RheinRuhr als Anliegen der Landesregierung vorgestellt. Den Anstoß dazu gab die Ministerkonferenz für Raumordnung, die im gleichen Jahr beschlossen hatte, erst sieben, dann später elf deutsche Stadtregionen als europäische Metropolregionen zu etablieren. Sie tat dies, um deutsche Stadtregionen besser auf internationale Aufgaben vorzubereiten, damit sie als „Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung“ die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen. Die Stadtregion RheinRuhr ist eine dieser elf Metropolregionen. Mit ihren, je nach administrativer oder funktionaler Abgrenzung zehn bis zwölf Milli-

onen Einwohnern ist sie in der Tat eine Agglomeration von europäischer Bedeutung. Jedenfalls könnte sie es sein, wenn sich die Städte in dieser Stadtregion untereinander und mit der Landesregierung darauf einigen könnten, eine gemeinsame „Außenpolitik“ zu betreiben. Das tun sie aus vielerlei kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Gründen nicht. Die Städte Köln (mit Bonn) und Düsseldorf verfolgen ihre eigene internationale Politik; Wuppertal und das Bergische Dreieck orientieren sich mehr nach Köln im Westen als nach Essen im Norden; das Ruhrgebiet, oder besser gesagt der RVR, hat sich zur Metropole Ruhr ernannt, um die untereinander meist uneinigten Städte zwischen Hamm und Duisburg bzw. zwischen Wesel und Hagen unter einen metropolitanen Schirm zu stellen. In dieser Metropole Ruhr soll allerdings keine Außenpolitik betrieben werden, sondern es geht darum, die unzureichende regionale Kooperation unter einem gut klingenden Dach ein wenig voranzutreiben. Und vielleicht gelingt dies ja auch.

Im Jahre 2006 haben nun acht Städte im Ruhrgebiet ihren gemeinsamen Entwurf für einen Masterplan Ruhr vorgestellt. Vielleicht wollten sie nicht mehr warten, bis der Regionalverband Ruhr seine neue Verantwortung und Chance nutzt, und einen Masterplan für das gesamte Ruhrgebiet vorlegt. Vielleicht dachten sie aber auch, dass es mehr Sinn machen könnte, einen solchen Masterplan auf andere Art und Weise zu erarbeiten, also ihn als kooperatives Projekt, freiwillig und sozusagen „von unten“, und ganz ohne externe Gutachter und Wissenschaftler zu erstellen. Dass dies den acht Städten gelungen ist – inzwischen haben sich auch noch Bottrop, Hagen und Hamm dazugesellt –, ist ein kleines politisches Wunder. Und dieses Wunder wiegt mehr als die Inhalte des Masterplans, die für manche nicht ganz den hochgeschraubten akademischen Erwartungen an ein solches Dokument entsprechen mögen. Denn das, was ein Masterplan ist – schon die englische Bezeichnung vernebelt ein wenig

die Klarheit, ist in Deutschland ohnehin nicht definiert. Dieses Dokument, das nun die Zustimmung von zehn Städten im Ruhrgebiet gefunden hat, ist ein weiterer kleiner Schritt in Richtung auf die immer wieder geforderte regionale Zusammenarbeit im Ruhrgebiet, über regionale Datenbanken und regionales Marketing hinaus. Und schon aus diesem Grunde sollte der vorgelegte Masterplan als ein wichtiger Baustein für das weitere Zusammenwachsen der Städte im Ruhrgebiet angesehen werden. Den Anstoß dafür hatte das Forschungsprojekt „Städteregion Ruhr 2030“ gegeben, in dem diese Städte in den Jahren 2001 bis 2003 mit einer Forschergruppe der Fakultät Raumplanung unter Leitung von Professor Dr. Benjamin Davy eng zusammen gearbeitet hatten.

Der vorgelegte Masterplan Ruhr (erste Broschüre, 2006) ist ein bescheidener und pragmatischer Gegenentwurf zur „Metropole Ruhr“, dem anspruchsvollen neuen Logo, das die Region seit einiger Zeit nutzt, um international Flagge zu zeigen, wobei die „Metropole“ in erster Linie an Entwickler gerichtet ist, die auf Immobilienmessen in München, Nizza oder Barcelona nach lohnenswerten Standorten für internationale Investoren suchen. Als Metropole, so die Hoffnung, findet das Ruhrgebiet mehr internationale Aufmerksamkeit. Ob dies der Fall ist, sei dahingestellt, aber vielleicht soll die „Metropole Ruhr“ auch Mut machen, weil alle diejenigen, die im Ruhrgebiet politische und wirtschaftliche Verantwortung tragen, sehr wohl wissen, dass das Ruhrgebiet keine Metropole ist und es auch nicht mit anderen Metropolen der Welt aufnehmen kann. Aber der neue „Titel“ klingt besser als Ruhrgebiet, ein geographischer Begriff, der sich ohnehin nicht ins Englische übersetzen lässt. Vielleicht ist das Zauberwort von der Metropole Ruhr auch nur ein strategischer Weg, um übergemeindliche Zusammenarbeit der Städte unter einem gut klingenden verbalen Dach zu fördern. Durch neues „Branding“ soll das Ruhrgebiet international und zukunftsfähig gemacht werden. Doch bislang hat die Metropole Ruhr keine großen nach

außen gerichteten Aktivitäten entwickeln können. Zu sehr kreisen die internen Bemühungen noch um Selbstfindung. Und wo es schon eine Metropole Ruhr gibt, kann es eigentlich nicht auch noch eine Metropolregion RheinRuhr geben. Das wäre denn doch des Guten zu viel. Aber das Land NRW hat sich ohnehin schon von der Metropolregion RheinRuhr distanziert, um Ostwestfalen, das Siegerland, das Sauerland und das Münsterland nicht zu verärgern.

Sind die Metropole Ruhr und die Metropolregion RheinRuhr also nur Kopfgeburten von Planern und Geographen, so wie die Randstadt in den Niederlanden und ihr grünes Herz im Wesentlichen auch nur eine Metapher in den Köpfen von Raumordnern, Raumwissenschaftlern und Initiativen der zivilen Gesellschaft ist? In Amsterdam, Utrecht oder Rotterdam wird selbstverständlich eine sehr eigenständige lokale Wirtschaftspolitik betrieben, bei der die Randstadt nur eine Verpackung ist, die pragmatisch genutzt wird, wenn es hilft, und die schlicht verdrängt wird, wenn die Papier-Gemeinsamkeit lokalen Interessen zuwider läuft. Vielleicht könnten die Städte an Rhein und Ruhr und die Landesregierung in Düsseldorf daraus lernen.

Seit der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk im Jahre 1920 gegründet wurde, wird die überkommunale Zusammenarbeit der Städte und Gemeinden im Ruhrgebiet als sinnvoll und notwendig erachtet. Als der Verband dann im Jahre 1975 seine Planungsfunktion aufgeben musste, war der Jammer groß, obwohl die Gebietsentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen, die diese Aufgabe an drei dezentralen Standorten auch für das Ruhrgebiet übernahm, ohnehin nie mehr war als eine umfassende regionale Bestandsaufnahme der Bodennutzung. Selbst wenn das Ruhrgebiet die Gebietsentwicklungsplanung in eigener Verantwortung hätte durchführen können, hätte dies die wirtschaftliche Entwicklung der Region nicht beschleunigt, den Strukturwandel nicht erleichtert. Auch aus

diesem Grunde ist der nun vorliegende Masterplan, der räumliche Visionen mit pragmatischer Umsetzung verbindet, der strategisch sehr viel bessere Weg. Er zeigt jedenfalls, dass es auch ohne große „Verpackung“ geht, wenn eine Gruppe von Planern, unterstützt von der Politik, sich zusammensetzt und ein gemeinsames Dokument mit Inhalten erstellt, die allen am Herzen liegen. Dies könnte Wirkung zeigen und Folgen haben. Vielleicht ist dieser Masterplan nur ein Anfang, ein pragmatischer Versuch, die politische und inhaltliche Komplexität der Raumentwicklung in einer Stadtregion zu reduzieren. Diesem Masterplan sollten weitere Masterpläne folgen, einer für die wirtschaftliche Entwicklung, einer für die Entwicklung der Region als Wissensregion, und einer, vielleicht schon rechtzeitig zur Kulturhauptstadt Essen (für das Ruhrgebiet) 2010, zum Thema Kultur und Stadtentwicklung. Und es wäre schön, wenn sich dafür auch noch ein besserer Begriff finden würde. Wenn diese Pläne in ähnlicher Art und Weise, prozessorientiert und „von unten“, so wie das vorliegende Dokument zum Themenfeld Wohnen, Stadtentwicklung und Städtebau, erstellt werden könnten, dann hat sich die Initiative und der Mut der acht bzw. inzwischen elf Städte und ihrer Baudezernenten gelohnt.

Wohnen im Kontext der Kulturhauptstadt 2010

Prof. Karl-Heinz Petzinka, THS, Gelsenkirchen; Kulturhauptstadt GmbH, Kurator für den Programmbereich „Stadt der Möglichkeiten“

Ruhr.2010

Mit großem Elan und beinahe fieberhaft arbeitet man im Ruhrgebiet derzeit an den Vorbereitungen für die Europäische Kulturhauptstadt 2010. Dieses ehrgeizige Gemeinschaftsprojekt spiegelt in einem gewagt großen Kontext von 53 Städten und Gemeinden eine Netzwerk-Herausforderung wider, die Vertreter diverser Kommunen in unterschiedlichen Konstellationen und Fachgebietszusammenschlüssen in kleinerem Rahmen bereits fruchtbar und erfolgreich praktizieren – u. a. im „Masterplan Ruhr“: Die polyzentrische Region beginnt, sich als ein Ganzes zu begreifen, bestehend aus vielen verschieden farbigen Mosaiksteinen.

Das Ruhrgebiet muss kooperativ planen, kooperativ Stadtentwicklung betreiben, kooperativ Image bilden und auch kooperativ für sich werben, wenn es eine Zukunft haben will als Metropole Ruhr. Bei allem hierbei notwendigen Zusammengehörigkeitsgefühl als ein eng verwobenes Ballungszentrum des Strukturwandels sollen die einzelnen Städte jedoch zugleich ein klares eigenes Profil schärfen bzw. entwickeln. Wir müssen lernen, das Bild einer neuen europäischen Metropole großzügiger zu denken: New York hat Manhattan, die Eastside und Brooklyn; wir haben Duisburg, Mülheim, Gelsenkirchen, Essen und viele spannende Orte mehr. Von ihnen ist durchaus Markanz gefordert, die Ausprägung einer spezifischen Relevanz und Identität für die Stadtbürger der Zukunft, die sich in immer neuen sozialen, ethnischen, kulturellen, demographischen oder wirtschaftlichen Clustern zusammenfinden, um ihren persönlichen Lebensstil zu verwirklichen und die Chancen einer neuen Urbanität zu nutzen.



© THS/Manfred Vollmer

Ruhrgebiet: Besonders.

Das Ruhrgebiet ist besonders. Besonders und ein Novum war auch die Bewerbung einer ganzen Region, nicht einer einzelnen Stadt, für den Kulturhauptstadttitel. Sie hatte Erfolg und der Jubel und die Aufbruchstimmung hier waren und sind groß. Es gibt rund 2.000 Projektanträge aus der Bevölkerung; das zeigt, wie sehr die Menschen an „ihrer“ Kulturhauptstadt mitwirken und partizipieren wollen. Der Anspruch, der mit der Bewerbung verbunden ist, und die Erwartungen, die sowohl Brüssel, aber vor allem auch die Region selbst an die Realisierung der großen Aufgabe haben, müssen in einer stimmigen Verbundaktion ungewöhnlich vieler Akteure nun eingelöst werden – eine Herkulesarbeit.

Das Kulturhauptstadt-Projekt bietet eine große, vielleicht die letzte Chance für das Ruhrgebiet, sich im europäischen Kontext und auch international als selbstbewusster, starker Player zu positionieren – als lebendige Metropolregion mit Zukunft, die es so sonst nirgendwo gibt. Die Zukunft der Städte wird aus Bildern, aus emotional aufgeladenen Images bestehen. Das Ruhrgebiet braucht eine neue eigene Ikonographie. 2010 werden ungeahnte Bilder vom Revier um die ganze Welt gehen. Und die Welt soll und wird staunen.

IBA ff.

Einen wesentlichen Grundstein für die Chance Ruhrgebiet hat ganz klar die Internationale Bauausstellung Emscher Park

(IBA) in den Jahren 1989–1999 gelegt – mit der Neubelebung und Umnutzung ehemaliger Industriestandorte, mit Flächenkonversion, Neulanderkundung in der Quartiersentwicklung und im Siedlungsneubau auf vermeintlich unattraktiven Altstandorten, mit Grüngürtel- sowie Rad- und Wasserwegeentwicklung im Ruhrgebiet und nicht zuletzt mit der Verknüpfung all dessen zu einer regionintern und -extern erlebbaren und touristisch vermarktbar „Route der Industriekultur“.

Ohne die IBA würden wir heute wahrscheinlich gar nicht nachdenken über eine Metropole Ruhr. Die Kulturhauptstadt ist ein weiterer Etappenbaustein in diese Richtung. Mit ihr schaffen wir die emotionale Gewissheit für ein neues Revier nach Kohle und Stahl: Schaut her, wir haben eine große und wichtige Geschichte in Deutschlands Zentrum und jetzt schreiben wir sie neu fort.

Stadt der Möglichkeiten

Der Programmbereich „Stadt der Möglichkeiten“ innerhalb des Kulturhauptstadtprojektes befasst sich mit den Themenfeldern Architektur, Städtebau, Wohnen, Urbanität und Bildende Kunst. Es sind allesamt dezidiert kulturell definierte Themen. Sie bestimmen die Lebensraum- und Lebensumfeldqualität der Menschen, die hier zu Hause sind und die sich hier neu ansiedeln. Sie sind – das greift das Kulturhauptstadtmotto für alle Bereiche auf – im Wandel begriffen.

Die Projekte, die im Rahmen der „Stadt der Möglichkeiten“ im Kulturhauptstadtjahr realisiert werden, sollen keinen Feuerwerkscharakter haben; sie haben den Anspruch, Impulse, Grundsteine, Initialzündungen für eine nachhaltige städtebauliche und kulturelle Entwicklung zu sein – ähnlich wie die IBA-Projekte. Da wir wesentlich weniger Zeit und Geld haben, müssen wir umso kreativer, erfindungsreicher und vorausschauender sein.

Es geht im Wesentlichen nicht darum, ein weiteres trendiges neues Haus oder noch ein spektakuläres neues Museum zu bauen, sondern darum, das Vorhandene spannend zu verknüpfen zu Projekten mit Modellcharakter und Strahlkraft, die zur Nachahmung animieren. Ein ideelles Ruhrmuseum, bestehend aus 17 realen Museen mit einer gemeinsamen Idee und einer gemeinsamen Außendarstellung, könnte ein solches Projekt sein. Oder man kann sich in der Fortführung der IBA-Tradition ergänzend zur Route der Industriekultur eine „Route der Wohnkultur“ vorstellen, an der man ablesen und auf der man bei den Menschen zu Hause erleben kann, wie bunt und vielfältig die Ruhrgebietswohnlandschaft bereits ist, wie Lebensmodelle in der Kombination mit Baukultur zu Lifestyle werden.

Chance Demographie, Chance Migration

Ist es ein Fluch, dass das Ruhrgebiet früher und wesentlich heftiger von der demographischen Entwicklung, von Überalterung, Abwanderung und starker ethnischer Durchmischung getroffen wird als der Rest Deutschlands und der westeuropäischen Welt? Nein. Denn wir können die ersten sein, die diese Herausforderungen mit zukunftsfähigen Konzepten und Modellen kontern, indem wir die große Zahl der Senioren und Migranten als besondere Chance begreifen.

„Weniger, älter und bunter“ ist ein Markt, auf den wir uns zügig einstellen sollten. Künftig wird man zwischen den Alteingesessenen auf der einen Seite und den jungen Zuwanderern auf der anderen eine neue lokale Toleranz für ethnische Min-

derheiten schaffen müssen. Andererseits wird die Zugehörigkeit, das Clustering – ob sozial, kulturell, ethnisch oder auch wirtschaftlich – der entscheidende Faktor für die Identifikation mit einem Quartier sein. Das muss künftig mehr bieten als Wohnraum. Es geht nicht mehr nur um Immobilien; es geht um Quartiere, um Lebensräume. Sie müssen – auch architektonisch und bautechnisch – Freiheiten für individuelle oder auch kulturell geprägte Bedürfnisse vorsehen und Serviceleistungen für diejenigen, die nicht mehr auf einen verlässlichen Familienverbund in direkter Nähe zählen können.

Eine Option in diesem Zusammenhang ist die Zusammenführung älterer Menschen in einem eigenen Quartier, in dem man sich über einen gemeinsamen Lifestyle, ein aktives Miteinander im Alter definiert. Wenn man sich die demographischen Daten des Landes genau anschaut, kann man erkennen, dass es dafür mit großer Sicherheit einen Markt geben wird, der sich wiederum bestens mit der hohen Lebensqualität und der ausgezeichneten Gesundheitswirtschaft der Region verzahnen lässt.

Die Wohnquartiere und Lebensräume im Revier müssen bei aller spezifischen Eigenheit für die Zukunft so entwickelt werden, dass sie sich durchlässig, quasi osmotisch miteinander verbinden lassen. Bereits die Planungsprozesse sollten so gestaltet werden, dass sie ein Höchstmaß an Identifikation für die Bewohner sicherstellen und andererseits gastfreundlich, offen und einladend sind.

Ein intensives und kontinuierliches privatwirtschaftliches Quartiersmanagement sowie die Schaffung dauerhaft belastbarer Netzwerkstrukturen aus professionellen Dienstleistern und Ehrenamtlichen ist bei aller Unterschiedlichkeit der Quartiere in jedem Fall unabdingbar. Die staatlichen und kommunalen Sozialsysteme und medizinischen Einrichtungen werden in Zukunft hoffnungslos überfordert sein; das kann man bereits heute sicher prognostizieren. Angesichts der Entwicklung der Alterseinkünfte und der damit verbundenen sozialen Pfl-



© THS/Manfred Vollmer

gekosten wird es unvermeidbar sein, mehr Servicewohnen, also das Wohnen in den eigenen vier Wänden, anzubieten als das Wohnen in Pflegeheimen. Die Wohnungswirtschaft ist gut beraten, sich mit der Entwicklung eines entsprechenden Angebotspektrums für Dienstleistungen darauf einzustellen.

Priorität Bestandsentwicklung

Wir sind im Ruhrgebiet in einer gänzlich anderen Situation als in den Gründerjahren und als nach dem Zweiten Weltkrieg. Hier gibt es eigentlich genügend Wohnraum angesichts der schrumpfenden Einwohnerzahlen. Soviel, dass der Markt längst ein Mietermarkt geworden ist. Aber vielfach können wir nicht mehr das anbieten, was die Menschen suchen. Ihre Ansprüche sind in Wirklichkeit wesentlich individueller als die Wohnungswirtschaft es bislang auf der Agenda hatte. Die Lebenskonzepte sind andere, neue und sie sind diversifizierter geworden.

Die Forderungen nach mehr Wohnraum pro Wohneinheit, nach moderneren Grundrissen und zusätzlichem Komfort beispielsweise werden sich für große Teile der Bevölkerung allerdings nicht durch Abriss und Neubau realisieren lassen. Das ist schlicht nicht finanzierbar; von der Investorensseite nicht, aber auch nicht aus der Sicht der Bewohner. Sie werden vielfach keine großen finanziellen Sprünge machen können angesichts der Tatsache, dass die Schere zwischen reich und arm eher



© THS/Thomas Mayer

größer als kleiner wird. Hier muss es die Aufgabe von Planern und Herstellern sein, intelligente Systeme und Modullösungen zu entwickeln, die sich an die Bestände anschließen bzw. quasi „andocken“ lassen.

Unsere Architektur muss insgesamt alltagstauglicher werden. In Zukunft dürfen wir sie nicht mehr aus der Perspektive der Macher betrachten; wir müssen sie aus der Nutzerperspektive entwerfen. Erst durch die Inbesitznahme von Architektur und die Identifikation der Nutzer mit ihr ist Stadtplanung wirklich erfolgreich. Der Anspruch des Architekten auf Selbstverwirklichung muss dabei in den Hintergrund treten. In Zukunft werden Menschen vor allem Lebensstil mieten und kaufen wollen. Lifestylekomponenten werden zunehmend wichtiger werden.

Die Zukunft der Städte ist kompakt

Die Zeit der strikt voneinander getrennten Stadtsysteme, von Wohnen, Arbeiten und Freizeit, ist vorbei. Die Renaissance der Innenstädte ist in aller Munde. Voraussetzung hierfür ist allerdings die Etablierung bzw. Verstärkung guter verkehrlicher Infrastruktur. Die Stadt der kurzen Wege wird eine sowohl ökonomische als auch ökologische Notwendigkeit werden. Um den Anforderungen der verschiedenen Zielgruppen gerecht zu werden, müssen wir Wohnungstypen nachfragegerecht durchmischen, die einzelnen Stadtquartiere im Sinne einer Profilschärfung emotionalisieren.

Die Zukunft ist urban. In diesem Zusammenhang hat das Ruhrgebiet unschätzbare Vorteile: Keine Region in Deutschland kann vermutlich kurzfristig auf so viele zentrumsnahe Flächen zurückgreifen, die man von der Industrie zurückgewinnt und die oftmals auch noch eine attraktive Wasserlage darstellen. Daraus ergeben sich beinahe automatisch ständig Ideen für neue Konzepte, die die aktuellen Anforderungen der Gesellschaft aufnehmen. Hier müssen Kommunen und Wohnungswirtschaft im Sinne einer Transformation künftig eng zusammenarbeiten. Wenn die Städte kompakter werden, fordern zugleich die „Zwischenräume“ im Ruhrgebiet eine Neudefinition. Sie tragen die Chance zur Kulturlandschaft als stadtnahe Freizeit- und Naherholungsgebiete in sich.

Perspektive Flexibilität – Der Trend zum Mietermarkt und zur Architektur der Situation

Zentrale Aspekte der globalisierten Welt wie Flexibilität und Unabhängigkeit werden immer stärker auch das private Wohn- und damit einhergehend das Investitionsverhalten in Wohnraum und Wohnformen bestimmen. Die vergleichsweise niedrige Eigentumsquote in Deutschland wird in einem globalen Wirtschaftszusammenhang eher sinken als steigen. Zugleich wächst der Anspruch der Menschen nach einer Planung und einer Architektur, die einerseits eine robuste Perspektive aufweist, andererseits aber neue Freiheiten schafft:

eine Architektur der Situation. Stadtplanung wird auf eine gewisse Art offen und interpretationsfähig bleiben müssen, damit sie temporär konkrete Aneignungen möglich macht, ohne ihr spezifisches Profil zu opfern. Die Profilbestimmung der Stadt der Zukunft muss so erfolgen, dass sie über ihre Stärken und besonderen Eigenarten Freiräume erschließt, die es den Bewohnern reizvoll erscheinen lässt, zu bleiben und in Noch-nicht-Bewohnern den Wunsch weckt, hinzuziehen und für eine nicht definierte Zeit die Zelte aufzuschlagen – so lange, bis eine neue Lebensphase oder das Bedürfnis nach einem neuen Lebensstil den Wechsel in ein anderes Quartier attraktiv macht.

Wenn das Ruhrgebiet intelligentes Urban Development betreibt, ist dieses andere Quartier nicht weit; dann bietet die Region ein Spektrum von Lebensräumen, in der jeder zu jeder Lebens- und Entwicklungszeit etwas findet, das er – auch wenn das altmodisch klingen mag – als Heimat, als Zuhause bezeichnen kann. Die Quartiersprofilschärfung und die Diversifizierung von Wohn- und Lebensräumen einzuüben – auch das wird eine Aufgabe der „Stadt der Möglichkeiten“ im Rahmen der Kulturhauptstadt 2010 sein.

2.1 Einführung

Das Thema Wohnen stellt seit Beginn der gemeinsamen Arbeiten am Masterplan Ruhr eine wichtige regionale Klammer dar. In der letzten Publikation Masterplan Ruhr vom Frühjahr 2006 spielte das Wohnen eine zentrale, elementare Rolle. Allen Beteiligten war es wichtig, hieran weiterzuarbeiten und eine Vertiefung zu erreichen. Standen in der ersten Broschüre insbesondere die Fragen nach den Qualitäten und Besonderheiten des Wohnens in der Metropole Ruhr sowie die Wohnbauflächenentwicklung im Vordergrund, so sind es nun der Wohnungsbestand und der Aufbau einer regionalen Wohnungsmarktbeobachtung.

Das nachfolgende Kapitel berichtet zunächst über ausgewählte Daten zum Wohnen in der Metropole Ruhr (Abschnitt 2.2). Behandelt werden auf der Angebotsseite die Themenbereiche Wohnbauflächenpotenziale, Kaufpreise für Immobilien, Baufertigstellungen, Baugenehmigungen und Wohnungsbestand. Auf der Nachfrage- bzw. Bedarfsseite werden Daten zur Bevölkerung, zu den Wanderungen, zur Bevölkerungsprognose sowie zu den Haushalten vorgestellt. Aus den Daten sind Trends und Perspektiven ableitbar, die aufgezeigt und eingeordnet werden.

Hieran schließt sich eine Vorstellung des gemeinsamen Projektes „Regionale Wohnungsmarktbeobachtung in der Städteregion Ruhr“ an (Abschnitt 2.3). Als ein wichtiges Ziel der bisherigen Zusammenarbeit der beteiligten Städte wurde der Aufbau einer regionalen Wohnungsmarktbeobachtung definiert. Die am Masterplan Ruhr beteiligten Städte haben diese Herausforderung aufgegriffen und Ende 2006 mit der Arbeit begonnen. Ein besonderer Dank gilt der kompetenten Unterstützung durch die Wohnungsbauförderungsanstalt NRW (Wfa), die durch ihre fachliche Beratung und Unterstützung sehr zum bisherigen Gelingen beigetragen hat.

Die verstärkte Betrachtung des Themas Wohnungsbestand war ein Ergebnis der bisherigen Zusammenarbeit. In der Folge hat sich eine Kleingruppe damit beschäftigt, deren Ergebnisse in Abschnitt 2.4 vorgestellt werden. Hierbei wird deutlich, dass die zukünftige Entwicklung des Wohnungsbestandes von elementarer Bedeutung für die Städteregion Ruhr ist.

Im Unterschied zu den Kapiteln Städtebau und Stadtentwicklung sowie Region am Wasser werden im Kapitel 2 „Wohnen“ keine lokalen Projekte und/oder Entwicklungen vorgestellt. Statt dessen wurde externen Autoren – denen an dieser Stelle ein herzlicher Dank gilt – die Möglichkeit gegeben, mit einem Gastbeitrag die Broschüre zu bereichern.

Den Abschluss des Kapitels stellt – wie bereits in der ersten Masterplan Ruhr Broschüre – ein eigener Abschnitt zu Zielen und Leitlinien für die Region dar (vgl. 2.5). Die vorhandene „Wohnungspolitische Erklärung“ aus dem Jahre 2006 wurde beibehalten und geringfügig aktualisiert. Die Ziele/Leitlinien sind neu strukturiert und auch ergänzt.

2.2 Wohnen in der Metropole Ruhr:

Daten, Trends und Perspektiven

Eine Vielzahl verschiedener Indikatoren gibt Auskunft über aktuelle und zum Teil auch über zukünftige Entwicklungen zum Wohnungsmarkt bzw. zu den Wohnungsmärkten der Metropole Ruhr. Während zum „Angebot“ Daten aus den Bereichen Wohnbauflächenpotenziale (Baulandreserven), Kaufpreise, Baufertigstellungen, Baugenehmigungen und Wohnungsbestand herangezogen werden können, spiegeln sich „Bedarf“ bzw. „Nachfrage“ in erster Linie in Daten aus den Bereichen Bevölkerungsentwicklung, Wanderungen, Haushalte, verfügbares Einkommen sowie Mieten wider. Aus der Vielzahl der vorhandenen Indikatoren sollen an dieser Stelle einige ausgewählte Daten benannt sowie Trends und Perspektiven aufgezeigt werden. Das gegenwärtig im Aufbau befindliche Projekt „Regionale Wohnungsmarktbeobachtung in der Städteregion Ruhr“ (vgl. Kapitel 2.3, S. 25 ff) wird hierzu perspektivisch deutlich detailliertere Angaben machen.

Wohnbauflächenpotenzial

Die Städteregion Ruhr verfügt nach einer eigenen Erhebung über ein Wohnbauflächenpotenzial für den Bau von rund 54.000 Wohneinheiten. Diese Baulandreserven sind innerhalb der Metropole unterschiedlich verteilt und es gibt Schwerpunkte insbesondere in jenen Kommunen, die über eine vergleichsweise große Fläche verfügen. Die Baulandreserven beinhalten Flächen aus den Flächennutzungsplänen, Flächen aus rechtsverbindlichen sowie in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen sowie klassische Baulücken. Quantitativ reicht dieses Angebot etwa für die nächsten 10–15 Jahre aus. Auch in Zeiten rückläufiger Bevölkerungszahlen (s.u.) findet Wohnungsneubau selbstverständlich weiterhin statt. Dies ist auf die weiterhin vorhandene Nachfrage, die Realisierung individueller Wohnwünsche sowie auf den Abriss und Ersatz von Wohnraum zurückzuführen.



Neubaubereich auf einem Altstandort

Kaufpreise für Immobilien

Die Kaufpreise für Immobilien sind in der Städteregion Ruhr insgesamt moderat einzustufen. Die Entwicklung der Baulandpreise verläuft kontinuierlich auf gleichbleibendem Niveau. Die Kaufpreise für Bauland weisen innerhalb der Städteregion Ruhr erhebliche Unterschiede auf. Die höchsten Preise sind bezogen auf die verschiedenen Teilmärkte in Mülheim an der Ruhr, Essen, Duisburg und Bochum zu erzielen, die niedrigsten

in Hagen und Herne (vgl. Abb. 1). Gleichwohl gibt es natürlich auch hier sehr gute Wohnlagen, die Spitzenpreise aufrufen. Werden die Kaufpreise für neue bzw. gebrauchte Eigenheime betrachtet, so zeichnet sich ein ähnliches Bild. In der Spitze liegen die Städte Mülheim an der Ruhr und Bochum, gefolgt von Dortmund und Essen. Deutlich preiswerter ist es in Herne und Gelsenkirchen.

Frei stehende Ein- und Zweifamilienhäuser in mittlerer Lage (350–800 qm)	Doppelhaushälften und Reihenendhäuser in mittlerer Lage (250–500 qm)	Reihenmittelhäuser in mittlerer Lage (150–300 qm)
270,00 € Essen	260,00 € Mülheim an der Ruhr	310,00 € Mülheim an der Ruhr
255,00 € Duisburg	260,00 € Essen	280,00 € Duisburg
250,00 € Mülheim an der Ruhr	260,00 € Duisburg	245,00 € Bochum
245,00 € Bochum	245,00 € Bochum	240,00 € Oberhausen
230,00 € Oberhausen	230,00 € Oberhausen	231,00 € durchschnittlicher Wert
230,00 € Bottrop	225,00 € durchschnittlicher Wert	225,00 € Essen
218,00 € durchschnittlicher Wert	215,00 € Bottrop	220,00 € Gelsenkirchen
215,00 € Dortmund	215,00 € Dortmund	215,00 € Dortmund
175,00 € Gelsenkirchen	215,00 € Gelsenkirchen	205,00 € Bottrop
160,00 € Hagen	180,00 € Herne	190,00 € Hagen
150,00 € Herne	170,00 € Hagen	180,00 € Herne

Abb. 1: Typische Baulandpreise für baureife Grundstücke für den individuellen Wohnungsbau in Euro/qm im Jahre 2007.
Quelle: Oberer Gutachterausschuss Nordrhein-Westfalen.

	Baufertigstellungen insgesamt	davon Ein- und Zweifamilienhäuser
Duisburg	591	393
Oberhausen	431	248
Mülheim an der Ruhr	315	132
Bottrop	149	43
Essen	880	373
Gelsenkirchen	517	245
Herne	178	122
Bochum	340	149
Hagen	379	182
Dortmund	1.331	744
Städteregion Ruhr	5.111	2.631

Abb. 2 Baufertigstellung in der Städteregion Ruhr im Jahre 2006,
Quelle: LDS und Wfa, eigene Zusammenstellung und Berechnung

Baufertigstellungen

Mit Blick auf die Baufertigstellungen ist zunächst festzuhalten, dass die Fertigstellungszahlen insgesamt rückläufig sind und damit dem bundesweiten Trend folgen. Innerhalb der Region gibt es allerdings erhebliche Unterschiede (vgl. Abb. 2). Das Gesamtniveau liegt mit rund 5.000 Baufertigstellungen jährlich immer noch recht hoch (2005: 4.998; 2006: 5.111). Zum Vergleich: in München wurden im (Ausnahme-)Jahr 2006 15.908 Baufertigstellungen registriert (2005: 4.952), in Hamburg waren es in 2006 3.930 (2005: 2.836) und in Berlin 3 126 (2005: 3.536). Die Entwicklung der Teilmärkte gestaltet sich unterschiedlich und bedarf einer genaueren Betrachtung (vgl. hierzu auch Abb. 3).

Der wichtige Teilmarkt der **Ein- und Zweifamilienhäuser** (Gebäude mit 1 bis 2 Wohnungen) hat sich nach einem deutlichen Hoch zum Ende des letzten Jahrtausends nunmehr auf einem niedrigeren Niveau eingependelt. Die Entwicklung der letzten Jahre weist durchaus Kontinuität auf und stellt mit durchschnittlich über 2.500 Baufertigstellungen rund die Hälfte aller Baufertigstellungen. Innerhalb der Städteregion Ruhr erreicht der Ein- und Zweifamilienhausbau in den Städten Dortmund, Duisburg und Essen die höchsten absoluten Fertigstellungszahlen. Die Fertigstellungen je 1.000 Einwohner zeigen, dass in Dortmund, Oberhausen und Gelsenkirchen relativ gesehen die meisten Ein- und Zweifamilienhäuser

neu gebaut werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die Fertigstellungszahlen aufgrund eines weiterhin vorhandenen Nachholbedarfs und weiterer Fortschritte im Strukturwandel der Region verstetigen werden.

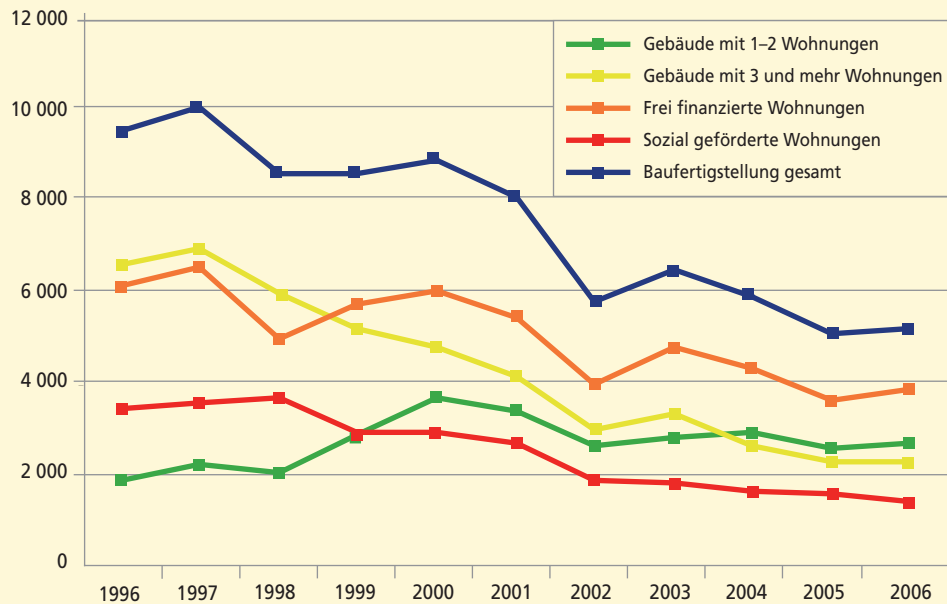


Abb. 3: Baufertigstellungen in der Städteregion Ruhr. Entwicklung der Teilmärkte im Vergleich (Quellen: LDS NRW, Wfa, eigene Zusammenstellung und Berechnung)



Hochwertiger Geschosswohnungsbau findet seinen Markt

Der Mehrfamilienhaus- bzw. Geschosswohnungsbau (Gebäude mit drei und mehr Wohnungen) ist hingegen – nach den quantitativen Bedarfsanpassungen der 1990er Jahre mit hohen Fertigstellungszahlen – durch stark rückläufige Fertigstellungszahlen gekennzeichnet. Im Betrachtungszeitraum der letzten zehn Jahre haben sie sich etwa um zwei Drittel verringert! Die Entwicklungslinie der letzten beiden Jahre liegt relativ konstant bei gut 2.100. Ob dies bereits die Talsohle ist, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt allerdings noch nicht abgeschätzt werden. Die geringen Fertigstellungszahlen im Mehrfamilien- bzw. Geschosswohnungsbau korrespondieren mit den vergleichsweise starken Investitionen der Wohnungsunternehmen in ihre Bestände.

Die Fertigstellungszahlen für den Teilmarkt der sozial geförderten Wohnungen ist in allen Kommunen der Städteregion Ruhr stark rückläufig. Nur in der Stadt Duisburg konnte zuletzt ein deutliches Plus erreicht werden (2005: 184, 2006: 330). Für die gesamte Region haben sich die Fertigstellungszahlen mehr als halbiert. Der Bedarf ist ganz offensichtlich gedeckt – und dies trotz massiv auslaufender Bindungen für den preisgebundenen Wohnungsbestand (s.u.). Es steht nicht zu erwarten, dass in diesem Teilmarkt kurz- bis mittelfristig eine Belebung stattfinden wird, da gegenwärtig ausreichend preiswerter Wohnraum – auch jenseits der sozial geförderten Wohnungen – vorhanden ist.

Auch bei den frei finanzierten Wohnungen hat seit Mitte der 1990er Jahre ein relativ deutlicher Rückgang eingesetzt. Dass die Fertigstellungszahlen des Jahres 2006 (3.754) leicht über jenen des Jahres 2005 (3.514) liegen, ist zunächst erfreulich. Allerdings sollte (noch) nicht von einer Verstetigung oder gar einem Trendumkehr ausgegangen werden. Angesichts des insgesamt gesättigten Marktes werden nur qualitativ hochwertige Wohnungen bzw. Wohnungen in guten Lagen vermietet bzw. verkauft werden können.

Baugenehmigungen

Die Entwicklung der Baugenehmigungen gibt einen kleinen Einblick, wie sich das Wohnungsbaugeschehen in der näheren Zukunft darstellen wird. Die Zahl der Baugenehmigungen hat sich zuletzt nach einer recht rasanten Talfahrt wieder verstetigt bzw. sogar leicht gesteigert. Hierzu haben vor allem die steigenden Baugenehmigungszahlen für Ein- und Zweifamilienhäuser beigetragen, die mittlerweile über die Hälfte aller Baugenehmigungen ausmachen und damit weiter an Bedeutung gewonnen haben (vgl. Abb. 4). Im Vergleich der absoluten Baugenehmigungszahlen liegt die Städteregion Ruhr mit ihren 5.154 Baugenehmigungen in 2006 (2005: 5.003) zwar deutlich hinter München (2006: 7.188, 2005: 8.574) aber vor Berlin (2006: 4.023, 2005: 3.224) und Hamburg (2006: 3.489, 2005: 3.254).

Wohnungsbestand

Der Wohnungsbestand in der Städteregion Ruhr ist mit Blick auf die absoluten Zahlen (s. o. Baufertigstellungen) zunächst durch einen Zuwachs zu charakterisieren. Entsprechend steigt die Wohnfläche in allen Städten (rechnerisch) auch an, wobei es innerhalb der Städteregion Ruhr größere Unterschiede gibt. Die größte Wohnfläche steht den Menschen in Mülheim an der Ruhr und Hagen, die geringste in Bottrop und Oberhausen zur Verfügung (vgl. Abb. 5). Ebenfalls große Unterschiede bestehen beim Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser am Wohnungsbestand. Bottrop liegt mit großem Abstand vor den anderen Städten und deutlich über dem regionalen Durchschnitt. Während Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Duisburg und Dortmund noch (leicht) den Durchschnitt übersteigen, liegen Bochum, Hagen, Herne, Essen und Gelsenkirchen darunter. Der preisgebundene Wohnungsbestand ist in der Städteregion Ruhr sehr stark rückläufig (s. o.). Im Durchschnitt macht er nur noch 13,1 % aller Wohnungen aus. In Gelsenkirchen, Bottrop und Duisburg spielt er noch eine etwas größere Rolle, wohingegen in Essen, Hagen und Mülheim an der Ruhr die niedrigsten Werte anzutreffen sind.

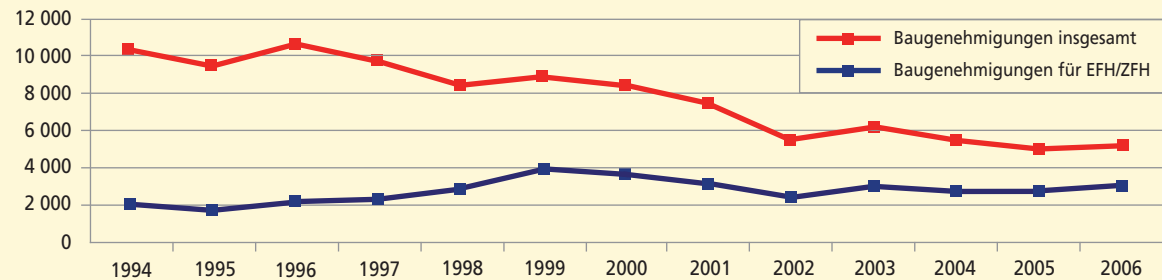


Abb. 4: Baugenehmigungen in der Städteregion Ruhr, Quelle: LDS NRW, eigene Zusammenstellung und Berechnung

	Wohnfläche in qm/Person	Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser in % der Wohneinheiten	Anteil preisgebundener Wohnungsbestand in %
Duisburg	36,69	22,56	16,12
Oberhausen	35,86	27,10	14,73
Mülheim an der Ruhr	41,97	26,17	10,51
Bottrop	36,09	38,72	16,55
Essen	39,14	18,46	9,47
Gelsenkirchen	37,04	15,70	17,53
Herne	36,10	19,67	12,52
Bochum	36,60	21,47	11,44
Hagen	40,18	20,96	9,75
Dortmund	38,60	22,61	13,94
Städteregion Ruhr	37,83	21,85	13,05

Abb. 5: Ausgewählte Strukturdaten zum Wohnungsbestand in der Übersicht (2006), Quelle: LDS NRW nach Wfa, eigene Zusammenstellung und Berechnung

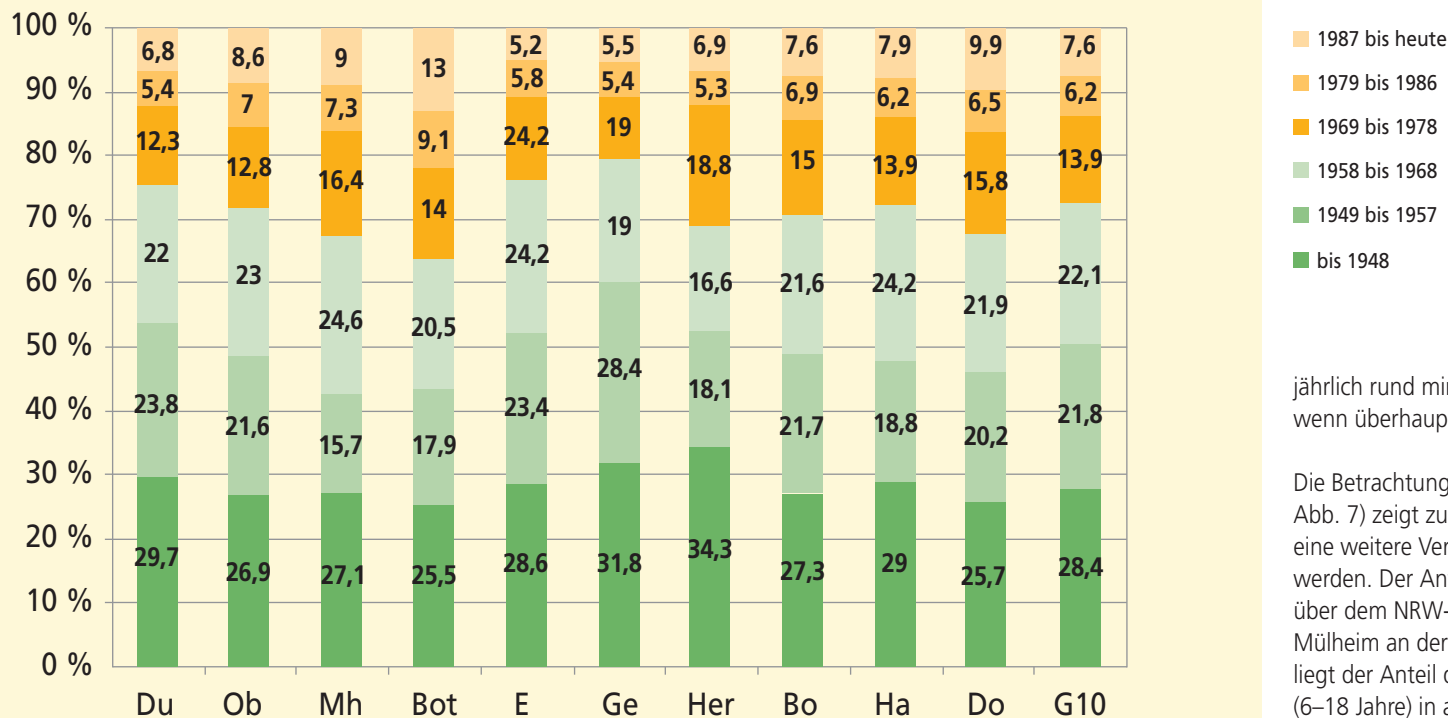


Abb. 6: Wohngebäude nach Altersklassen (2006), Quelle: Wfa, eigene Zusammenstellung und Berechnung.

Die Alterstruktur der Wohngebäude (vgl. Abb. 6) zeigt, dass rund die Hälfte der Wohngebäude in der Städteregion Ruhr 50 Jahre und älter sind. Insbesondere in den Städten Gelsenkirchen, Duisburg, Herne und Essen sind zahlreiche Altbauten aus der Zeit vor 1958 anzutreffen. Überdurchschnittlich viele neuere Gebäude (Altersklasse 1987 bis heute) stehen in Bottrop, Dortmund und Mülheim an der Ruhr und sind das Ergebnis einer regen Bautätigkeit in den letzten Jahren. Das Alter eines Gebäudes sagt zunächst nichts über den Modernisierungsstand und die Wohnqualität aus. Geschlossene Altbaubestände aus der Gründerzeit sind für viele Innenstadtbereiche in der Städteregion Ruhr durchaus typisch und werden allgemein als attraktiv angesehen.

Bevölkerung

Die Bevölkerungsentwicklung der Städteregion Ruhr ist seit Ende der 1980er Jahre rückläufig. Im Zeitraum von 1989 bis 2006 hat die Städteregion Ruhr insgesamt rund 145.000 Einwohner/innen verloren. Der Rückgang der Bevölkerungszahl trifft mittlerweile alle Städte der Region und verläuft in der Gesamtbetrachtung relativ konstant. Einzelne Städte sind von diesem seit langem bekannten Trend stärker betroffen (Gelsenkirchen, Hagen, Essen, Duisburg) als andere (Bottrop, Dortmund). Die Ursachen dieser Entwicklung sind bekannt und in erster Linie auf die negativ verlaufende natürliche Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen. Das Geburtendefizit bzw. der Sterbeüberschuss der Städteregion Ruhr liegt im Saldo bei

jährlich rund minus 12.000. Eine Änderung dieses Trends ist – wenn überhaupt – nur sehr langfristig zu erreichen.

Die Betrachtung der Altersklassen der Bevölkerung (vgl. Abb. 7) zeigt zudem, dass die demographischen Strukturen eine weitere Verstärkung des dargestellten Trends bewirken werden. Der Anteil der über 65-jährigen liegt in allen Städten über dem NRW-Durchschnitt von 19,7 %, insbesondere in Mülheim an der Ruhr (23,6 %) und Essen (22,1 %). Zugleich liegt der Anteil der Jüngsten (unter 6 Jahre) und Jüngeren (6–18 Jahre) in allen Städten unter dem Durchschnitt für NRW – und dies zum Teil auch deutlich (Mülheim an der Ruhr, Essen, Bochum). Nur die Stadt Hagen erreicht in der Altersklasse der unter 6-jährigen den Landesdurchschnitt von 5,3 %. Im Ergebnis heißt dies, dass nicht ausreichend junge Menschen nachwachsen und sich die skizzierten demographischen Entwicklungen weiter verstärken werden.

Wanderungen

Bei den Wanderungsbewegungen lässt sich hingegen eine sehr erfreuliche Entwicklung feststellen. Die Städteregion Ruhr gewinnt seit Ende der 1990er Jahre zunehmend an Bevölkerung durch Wanderungen (vgl. Abb. 8). Im Saldo liegt die Zahl für das Jahr 2006 zwar nur bei plus 242 – aber immerhin im positiven Bereich (vgl. Abb. 9). Den Städten ist es gelungen, an Attraktivität zu gewinnen, so dass (relativ) weniger Menschen fortziehen bzw. mehr zuziehen. Diese Wanderungsgewinne können allerdings nicht die Bevölkerungsverluste, resultierend aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung, ausgleichen.

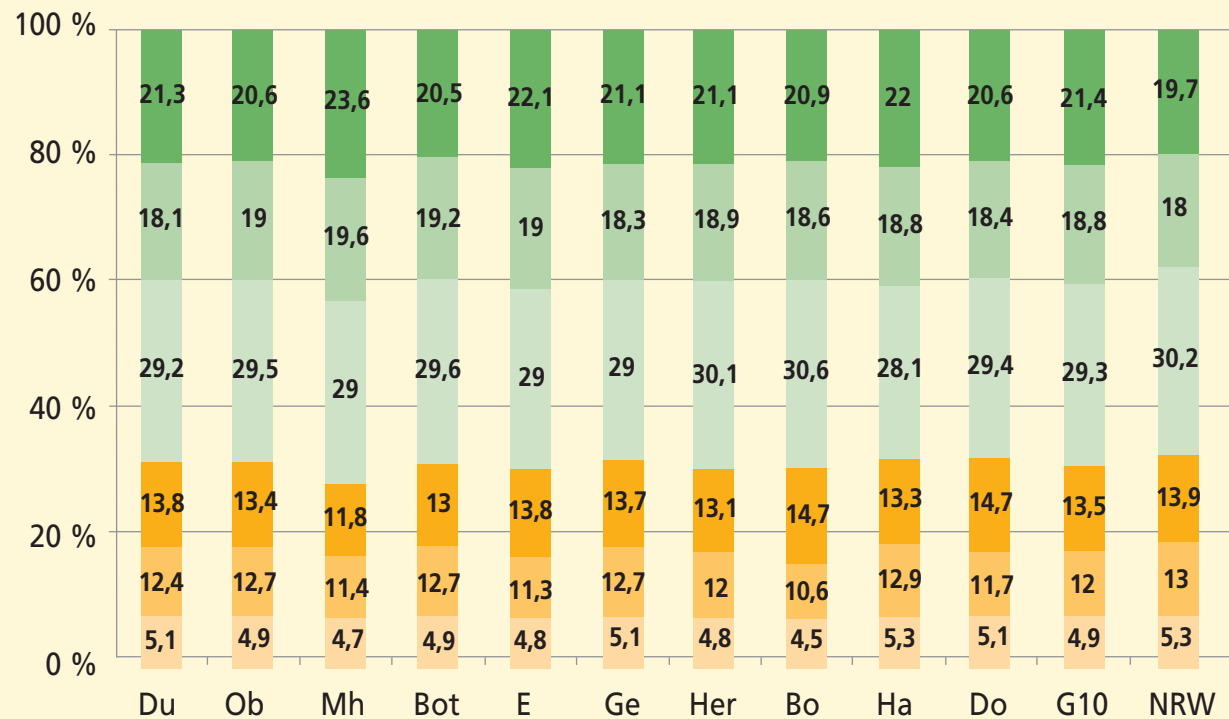


Abb. 7: Altersstruktur der Städteregion Ruhr im Jahr 2006,
Quelle: LDS, eigene Zusammenstellung.

- unter 6 Jahre
- 6 bis unter 18
- 18 bis unter 30
- 30 bis unter 50
- 50 bis unter 65
- 65 und älter

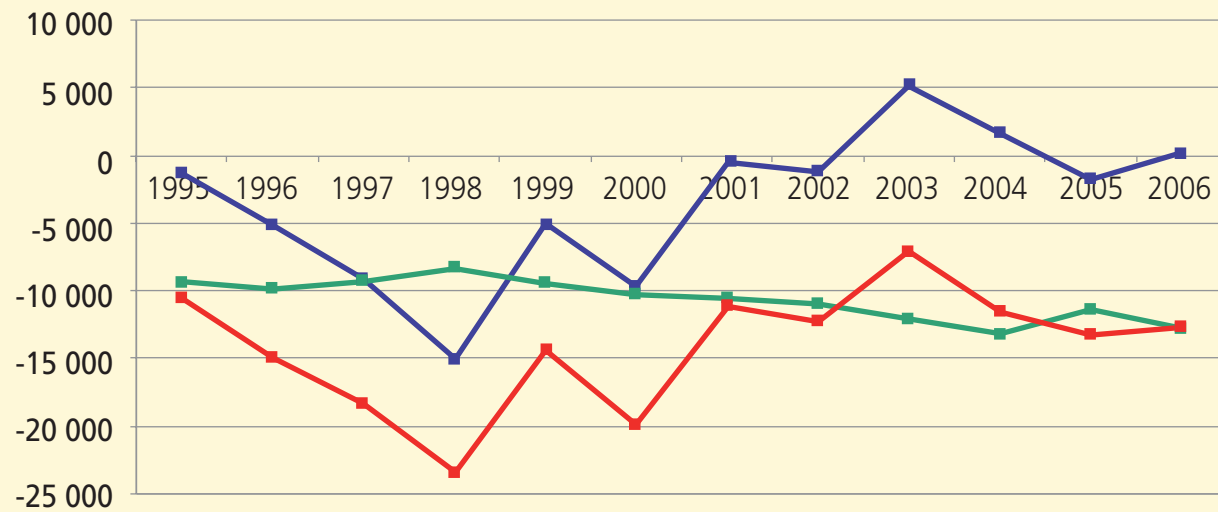


Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich,
Quelle LDS, eigene Zusammenstellung und Berechnung.

- Saldo Wanderungen
- Saldo natürliche Bevölkerungsentwicklung
- Saldo gesamt

	Wanderungen insgesamt			davon Nah- und Umlandwanderungen		
	Zuzüge	Fortzüge	Saldo	Zuzüge	Fortzüge	Saldo
Duisburg	15.690	16.370	- 680	5.852	7.257	-1.405
Oberhausen	7.332	7.141	+ 191	3.674	3.667	+ 7
Mülheim an der Ruhr	6.161	5.754	+ 407	3.235	2.810	+ 425
Bottrop	3.540	3.400	+ 140	2.025	1.838	+ 187
Essen	19.348	19.021	+ 327	7.160	7.782	- 622
Gelsenkirchen	8.488	8.651	- 163	4.059	4.379	- 320
Herne	5.015	5.254	- 239	2.516	2.691	- 175
Bochum	14.497	14.848	- 351	5.918	6.467	- 549
Hagen	5.594	6.183	- 589	2.570	2.790	- 220
Dortmund	21.490	20.291	+ 1.199	7.743	7.514	+ 229
Städteregion Ruhr	107.155	106.913	+ 242	44.752	47.195	-2.443

Abb. 9: Wanderungssaldo der Städteregion Ruhr für das Jahr 2006, Quelle: LDS NRW, eigene Zusammenstellung und Berechnung

Die Betrachtung der Nah- und Umlandwanderungen zeigt, dass die Bevölkerung weiterhin auch Wohnstandorte im ersten bzw. zweiten Ring rund um die Städte sucht. Im langfristigen Trends geht dies aber zurück. Der Saldo des Jahres 2006 weist für die Städteregion Ruhr ein Minus von 2.443 aus. Die Städte Mülheim an der Ruhr, Dortmund, Bottrop und Oberhausen verfügen über positive Wanderungssalden mit ihrem jeweiligen Umland.

Bevölkerungsprognose

Die vorliegenden Prognosen des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW (LDS) zur zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung und der Haushalte für das Jahr 2025 (vg. Abb. 10) zeigen auf, dass sich die absolute Anzahl an Menschen in der Städteregion Ruhr perspektivisch weiterhin verringern wird. In allen Städten liegt der LDS-Prognosewert deutlich über den Angaben für NRW, zum Teil um das Fünf- bis Sechsfache! Der Anteil der Altersgruppe „65 Jahre und älter“ steigt hingegen in keiner der Städte so stark wie der berechnete Durchschnittswert für NRW. Dies ist auf den bereits vollzogenen Alterungsprozess in der Städteregion Ruhr zurückzuführen. Die zukünftige Entwicklung der Altersgruppe „0–18 Jahre“ ist ebenfalls durch überdurchschnittlich negative Prognosewerte gekennzeichnet, d.h. es werden zukünftig relativ weniger junge Menschen in der Städteregion Ruhr leben. Nur die Städte Essen und Dortmund verfügen in diesem Bereich über leicht bessere Durchschnittswerte.

Haushalte

Die Entwicklung der Zahl der Haushalte ist für den Wohnungsmarkt eine entscheidende Größe. Die aktuellen Daten zu den Haushalten weisen aus, dass die Zahl der Haushalte zwar noch steigt und dass sich die Größe der Haushalte tendenziell verringert. Überwiegend gibt es Einpersonenhaushalte in den Städten, gefolgt von den Zweipersonenhaushalten. Haushalte mit drei und mehr Personen stellen die kleinste Gruppe dar. Die LDS-Prognose für die zukünftige

	Bevölkerungsprognose			Haushaltsprognose	
	insgesamt	65 Jahre und älter	0–18 Jahre	Konstante Variante	Trendvariante
Duisburg	- 10,8	+ 1,4	- 22,2	- 8,3	- 6,2
Oberhausen	- 8,4	+ 13,0	- 21,9	- 5,2	- 4,2
Mülheim an der Ruhr	- 10,1	+ 10,9	- 25,5	- 6,1	- 7,4
Bottrop	- 8,2	+ 20,7	- 24,2	- 2,6	- 2,6
Essen	- 8,3	+ 6,2	- 17,4	- 6,2	- 4,6
Gelsenkirchen	- 16,3	+ 0,1	- 28,6	- 13,2	- 13,2
Herne	- 11,0	+ 7,8	- 24,4	- 8,4	- 8,4
Bochum	- 7,4	+ 9,8	- 19,3	- 5,0	- 5,0
Hagen	- 15,2	+ 0,9	- 24,4	- 12,1	- 11,0
Dortmund	- 7,5	+ 9,3	- 17,5	- 5,0	- 4,3
NRW	- 2,6	+ 23,1	- 19,3	+ 1,9	+ 3,1

Abb. 10: Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen für das Jahr 2025, Angaben in %, Quelle: LDS NRW

Entwicklung der Haushalte geht – je nach Stadt – von einer weiteren Zunahme bis etwa Anfang/Mitte der nächsten Dekade aus, bevor die Zahl der Haushalte dann rückläufig sein wird. Sollte sich diese Prognose tatsächlich einstellen, so hätte dies erhebliche Auswirkungen (z. B. Leerstände) auf den Wohnungsmarkt.

Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte innerhalb der Städteregion Ruhr steigt weiterhin an und liegt bei 17.134 € (alle Angaben für das Jahr 2005). Es konnte im Verhältnis zum Landesdurchschnitt (18.724 €) in den letzten Jahren nicht aufholen und liegt weiterhin rund 10 % darunter. Innerhalb der Städteregion bestehen erhebliche Unterschiede. In Mülheim an der Ruhr (20.565 €), Hagen (18.385 €) und Essen (18.281 €) ist das verfügbare Einkommen am höchsten, in Duisburg (15.412 €), Gelsenkirchen (15.536 €) und Herne (15.864 €) am niedrigsten. Der Vergleich mit Hamburg (22.908 €), München (22.613 €) und Berlin (14.797 €) dokumentiert in erster Linie die erheblichen Unterschiede in der Bundesrepublik Deutschland.

Die Städteregion Ruhr zeigt bei den Mieten ein sehr moderates Bild. Im Durchschnitt sind in der Städteregion Ruhr 5,18 € je qm zu entrichten. Eine gewisse Spannweite ist innerhalb der Region gegeben: am teuersten ist es in Bottrop, Bochum und Essen, am preiswertesten in Gelsenkirchen, Herne und Hagen (vgl. Abb. 11). Mieterinnen und Mieter können sich in der Städteregion Ruhr also wohl fühlen. Dies wird auch dadurch deutlich, wenn die durchschnittlichen Mieten für München (10,99 €/qm), Hamburg (7,65 €/qm), Köln (8,07 €/qm), Düsseldorf (7,50 €/qm) und Bonn (7,37 €/qm) Betrachtung finden. Im Umkehrschluss können Vermieter/innen aber nur geringere Gewinne erwirtschaften und in der Folge ggf. auch weniger in ihre Wohnraumbestände investieren.

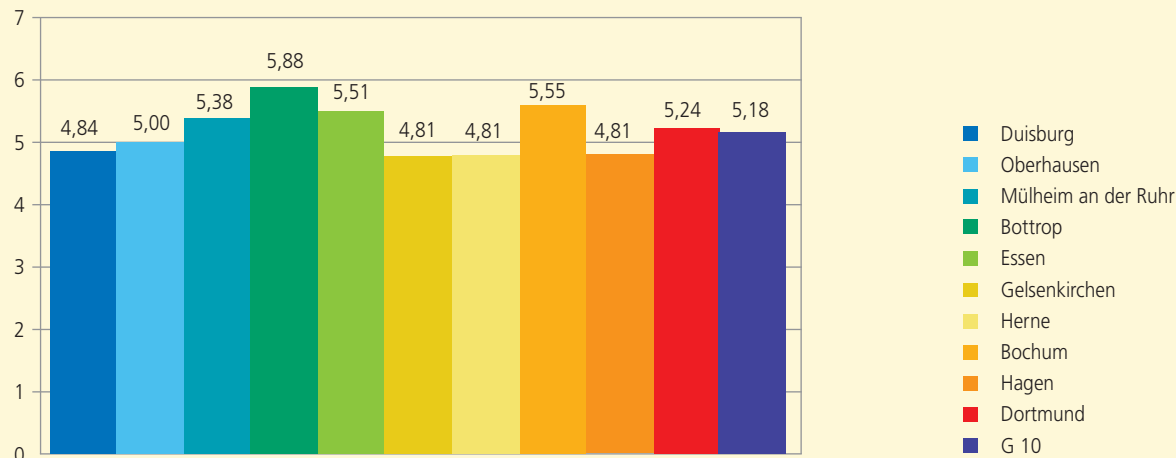


Abb. 11: Durchschnittliche Mieten im Vergleich (Jahr 2006), Quelle: empirica

Fazit

Der Wohnungsmarkt der Städteregion Ruhr zeigt sich weiterhin als ausgeglichen und entspannt. In allen Teilmärkten stehen ausreichend und qualitativ gute Wohnungen zur Verfügung. Auch Wohnbauflächenpotenziale sind genügend vorhanden. Dieses wird insbesondere für den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern gerne genutzt, wie die Baufertigstellungszahlen signalisieren. Darüber hinaus spielt für diesen Teilmarkt der Verkauf von Eigenheimen aus dem Bestand eine große – immer wichtigere – Rolle. Insgesamt stellt sich die Nachfrage nach Wohneigentum und qualitativ hochwertigen Wohnraumangeboten als ein Ergebnis des Strukturwandels dar. Zahlreichen Haushalten ist es aufgrund des wachsenden verfügbaren Einkommens und angesichts relativ moderater Preise mittlerweile möglich, Eigentum zu erwerben.

Die Wanderungsdaten der Städteregion Ruhr (positives Saldo) machen deutlich, dass das Wohnen in den Kernstädten wieder beliebter ist als noch vor wenigen Jahren. Der Trend zur Suburbanisierung ist allerdings noch nicht in allen Städten durchbrochen. Perspektivisch darf zumindest von einer leichten Renaissance der Städte ausgegangen werden. Die Wohnraumangebote in den Kernstädten entsprechen eher der sich sukzessiv verändernden Nachfrage in Folge der Pluralisierung der Lebensstile. Die Städte müssen weiterhin viel leisten, um diesen leichten Trend nicht zum Erliegen zu bringen. Gleichzeitig bedürfen die Folgen des demographischen Wandels großer Aufmerksamkeit und intensiver Begleitung durch die Städte. Hier sind langfristig wirkende Strategien zu entwickeln und umzusetzen, um letztendlich doch Einfluss auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung zu nehmen. Dies erscheint vielen Akteuren gegenwärtig als eine Aufgabe, die der Bewältigung des Strukturwandels nicht nachsteht und der sie sich dennoch stellen müssen.

2.3 Regionale Wohnungsmarktbeobachtung

Zur Stärkung der kommunalen und regionalen Handlungs- und Interaktionsfähigkeit im Bereich des Wohnens hat der Masterplan Ruhr zur Entwicklung und Etablierung einer gemeinsamen Datengrundlage und zum Aufbau einer regional abgestimmten Wohnungsmarktbeobachtung angeregt. Dieser Vorschlag wurde bei verschiedenen Fachveranstaltungen präsentiert und dort als wichtiger Beitrag zur regionalen Entwicklung bestätigt. Fortan gelang es, mittels einer Befragung eine Bestandsaufnahme zu den verschiedenen kommunalen Wohnungsmarktbeobachtungen (s.u.) als Grundlage für die weiteren Aktivitäten in diesem Arbeitsfeld zu erstellen. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind im Rahmen eines ersten Workshops am 25.01.2007 mit Vertretern der beteiligten Städte diskutiert und gemeinsam interpretiert worden. Weitere Workshops fanden statt und hatten die praktische Umsetzung und insbesondere die Auswahl der Indikatoren zum Inhalt. Diesen Aktivitäten der Städteregion Ruhr gehen wichtige – insbesondere methodische – Arbeitsergebnisse durch den Initiativkreis Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung (IK KomWoB) und auch durch den Modellversuch Regionale Wohnungsmarktbeobachtung (RegioWoB) im östlichen Ruhrgebiet voraus.

Der Aufbau einer regionalen Wohnungsmarktbeobachtung ist in der Theorie relativ einfach. Es bedarf der Zusammenfügung der kommunalen Wohnungsmarktbeobachtungssysteme unter regional einheitlichen Indikatoren und Standards, der Verknüpfung mit weiteren Bausteinen (siehe Abb. 12) – und schon ist die regionale Wohnungsmarktbeobachtung fertig? So einfach geht es natürlich nicht. Die kommunal verwendeten Daten entstammen z.T. verschiedensten Quellen, sie sind ggf. unterschiedlich erhoben und aufbereitet oder liegen unter Umständen (noch) gar nicht vor. Eine einfache Addition lokaler Daten sagt darüber hinaus noch lange nichts über die Region aus, so dass auf Grundlage der lokalen Daten zunächst einmal regionale Indikatoren entwickelt werden

müssen, ggf. bedarf es auch der Einbeziehung qualitativer Daten, um ein regionales Bild zu erhalten. Somit ist ein relativ umfangreicher interkommunaler Abstimmungsprozess erforderlich, bevor ein solches Projekt überhaupt starten kann. Die beteiligten Kommunen sind gewillt, diesen Prozess auszugestalten und bringen z. T. schon sehr viel Erfahrung im Umgang mit und in der Interpretation von wohnungsmarktspezifischen Daten mit.

Ausgangslage in den Städten

Um mehr Grundlagenwissen über die Inhalte und die Umsetzung der Wohnungsmarktbeobachtung in den Kommunen der Städteregion Ruhr zu erhalten, ist im Dezember 2006 eine standardisierte Befragung durch die Stadt Dortmund durchgeführt worden. Alle Kommunen haben sich an der Befragung beteiligt, d. h. die Rücklaufquote betrug 100 %. Nachfolgend werden einige Ergebnisse aus der Befragung vorgestellt.

Alle beteiligten Kommunen beschäftigen sich in unterschiedlicher Art und Weise sowie Tiefe mit den Entwicklungen ihrer lokalen Wohnungsmärkte. Einige Kommunen haben hierbei über viele Jahre umfassende Wohnungsmarktbeobachtungssysteme entwickelt, in anderen befindet sich die Wohnungsmarktbeobachtung gegenwärtig erst in der Aufbauphase. Zum Zeitpunkt der Befragung wurden in 2/3 der Städte entsprechende Wohnungsmarktberichte verfasst – und dies auch in sehr unterschiedlichen Zeitabständen (von „jährlich“ bis „unregelmäßig“). Politische Beschlüsse zur Wohnungsmarktbeobachtung durch die Räte liegen in zwei Kommunen vor, drei weitere Kommunen verweisen auf einen entsprechenden Beschluss des Verwaltungsvorstandes und vier Kommunen haben keinen Beschluss. In den meisten Fällen liegt die Zuständigkeit für die Erstellung des Wohnungsmarktberichtes in jenem Amt (Organisationseinheit), das auch die Federführung für das Wohnen in der Kommune inne hat. Aber auch Kooperationsmodelle zwischen verschiedenen Ämtern sind vorhanden.

Inhalte der Wohnungsmarktbeobachtung

Die Inhalte der Wohnungsmarktberichte (und damit der Wohnungsmarktbeobachtung) weisen in wichtigen Teilbereichen Übereinstimmungen auf. So wird allorten zwischen verschiedenen Teilmärkten sowie nach Wohnungsangebot und Wohnungsnachfrage (z. T. auch nach Wohnungsbedarf) unterschieden. In den meisten Wohnungsmarktberichten werden darüber hinaus die Themen Immobilien- und Grundstücksmarkt, Mietenentwicklung/Wohnkosten sowie die voraussichtliche kurz- bis mittelfristige Entwicklung betrachtet. Und selbstverständlich spielen auch Themen wie Leerstände, Fluktuation etc. eine Rolle. Unmittelbare Handlungsempfehlungen werden in den Wohnungsmarktberichten in der Regel nicht gegeben.

Das Grundgerüst der erforderlichen Daten zur Wohnungsmarktbeobachtung rekrutiert sich in den meisten Städten überwiegend aus Daten der jeweiligen Kommune. Dies wird in allen Städten durch Informationen des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik (LDS), der Wohnungsbauförderungsanstalt NRW (Wfa), der Deutschen Bundesbank, des Statistischen Bundesamtes, der Agentur für Arbeit, der örtlichen Energieversorger, der Maklerorganisationen u.v.a.m. ergänzt. Einzelne (wichtige) Aspekte des Wohnungsmarktes bzw. des Wohnungsmarktgeschehens werden darüber hinaus durch gesonderte Erhebungen oder Berechnungen erfasst (z. B. Leerstände, Eigentümerquote), die – überraschend häufig – durch die beteiligten kommunalen Stellen selbst durchgeführt werden. Viele der vorhandenen Daten bedürfen selbstverständlich der weiteren Bearbeitung bzw. der Verknüpfung untereinander, um als Indikator in der Wohnungsmarktbeobachtung Verwendung zu finden. Mehrere Dutzend Indikatoren stellen so die Basis der Wohnungsmarktbeobachtung in den Kommunen der Städteregion Ruhr dar. Jenseits dieser primär datenbezogenen Dimension der Wohnungsmarktbeobachtung gibt es in allen Städten verwaltungsinterne Arbeitskreise zum Wohnen, deren

Arbeitsergebnisse Berücksichtigung finden. Und auch mit den Wohnungsunternehmen wird seitens der Kommunen in den allermeisten Städten der (regelmäßige) Austausch gepflegt (sog. „Runde Tische“ o. ä.). Deutlich weniger häufig bestehen hingegen (regelmäßige) Kontakte zu anderen Marktteilnehmern (z. B. Banken, Immobilienentwickler). Zwei von neun Kommunen erstellen darüber hinaus regelmäßig ein Stimmungsbarometer für den lokalen Wohnungsmarkt mittels einer Expertenbefragung. Ergänzung findet diese Vielfalt an Informationen – bei Bedarf – durch Gutachten, externe Analysen, Expertisen etc.

Erwartungen

Die Erwartungen an die regionale Wohnungsmarktbeobachtung – auch danach wurde im Rahmen der Erhebung in den Städten mittels einer offenen Frage geforscht – sind vielfältig. Neben dem Aufbau von Netzwerken spielt die Verbesserung des Informationsflusses, der Austausch von Fachwissen und Erfahrungen, das Kennenlernen neuer bzw. anderer Sichtweisen eine große Rolle. Hierdurch wird auch eine (bessere) Lösung von Problemen und generell eine weitere Verbesserung der Qualität der Wohnungsmarktbeobachtung erwartet. Darüber hinaus zählen eine bessere Darstellung der Region als Wohnstandort, mehr (Markt-) Transparenz, eine interkommunale Positionierung und der Vergleich mit anderen Regionen zu den Erwartungen. Nicht zuletzt gilt es, über den Aufbau der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung in der Städteregion Ruhr einen Prozess zu initiieren, um im Bereich Wohnen gemeinsame Leitbilder und Ziele, Interessen und Handlungsoptionen zu erkennen. Ein solchermaßen erreichter regionaler Schulterschluss könnte auch Empfehlungen und gemeinsame Strategien enthalten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Wohnungsmarktbeobachtung in der Städteregion Ruhr unterschiedliche Entwicklungsstufen erreicht hat. Auch wenn nicht in jeder der Kommunen jährlich ein eigener Wohnungsmarktbericht erstellt oder publiziert wird, so sind die wesentlichen Strukturen

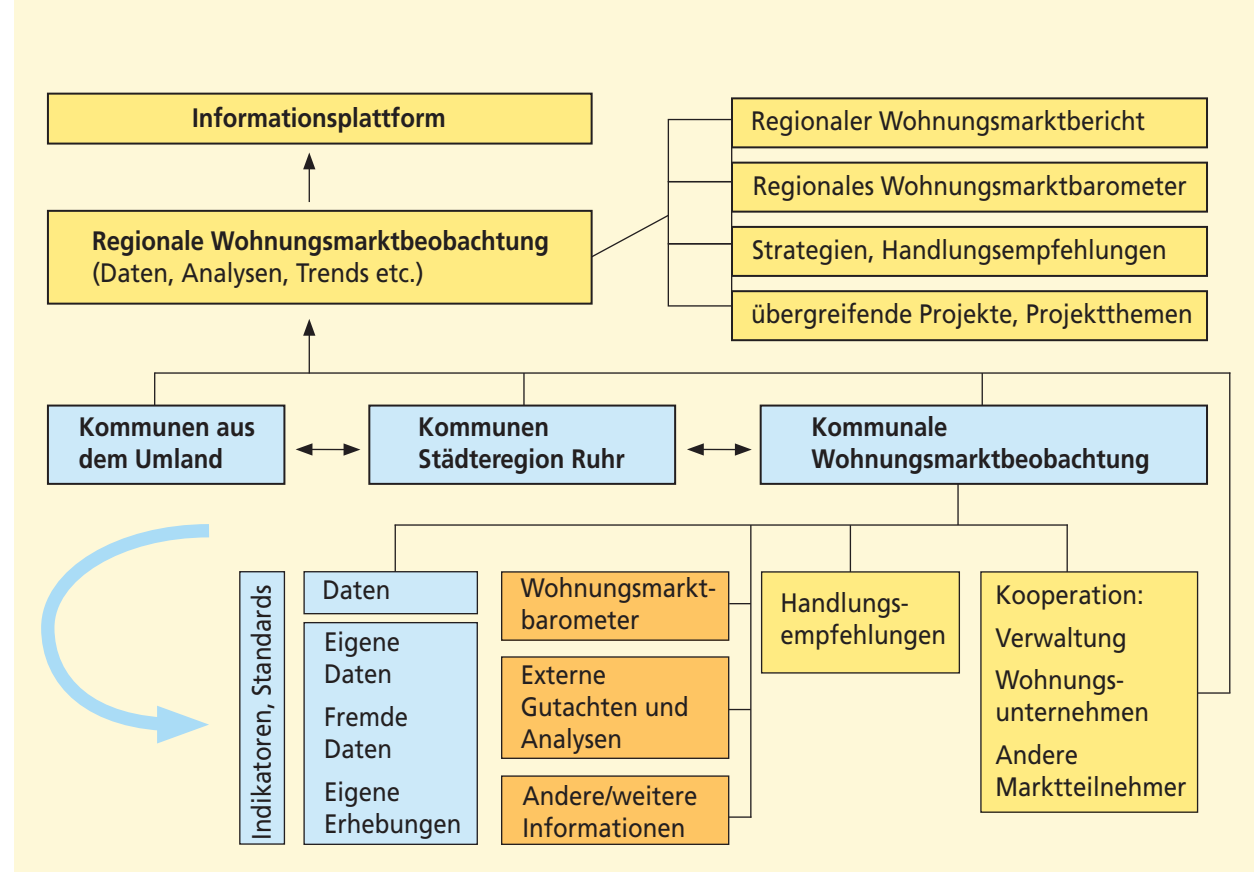


Abb. 12: Strukturschema der kommunalen bzw. der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung

und Inhalte doch vergleichbar. Insgesamt sind die Grundlagen für eine regionale Wohnungsmarktbeobachtung vorhanden. Wichtig erscheint es vor allem auch, dass alle Städte am Aufbau der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung aktiv mitwirken wollen.

Ausgehend von den kommunalen Wohnungsmarktbeobachtungen mit ihren verschiedenen (möglichen) Bausteinen erfolgt die Zusammenführung der Daten und weiterer Informationen für eine regionale Analyse, die wiederum durch ein regionales Wohnungsmarktbarometer ergänzt werden soll. Zusätzlich wäre die Bearbeitung gemeinsamer Projektthemen denkbar sowie die gemeinsame Entwicklung von Strategien und Handlungsempfehlungen.

Aufbau und Umsetzung

Die Ergebnisse aus der Befragung wurden im Rahmen eines gemeinsamen Workshops diskutiert und mit Hinweisen aus den beteiligten Kommunen angereichert. Mit diesen Grundlagen ausgerüstet gelang es, unter Einbeziehung der Wohnungsmarktextperten/-innen der Wohnungsbauauförderungsanstalt NRW (Wfa), die den Aufbau und die Umsetzung der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung in der Städteregion Ruhr fachlich begleiten, ein Projektdesign zu entwickeln, welches die Zustimmung aller beteiligten Städte gefunden hat. Insgesamt handelt es sich um ein recht schlankes Projekt, welches auf eine Geschäftsstelle o. ä. verzichtet und statt dessen eine regionale Aufgabenteilung und die aktive Mitarbeit erfordert. Darüber hinaus soll die

Umsetzung sukzessive über verschiedene Bausteine sowie über mehrere Jahre erfolgen.

Im Jahre 2007 stand die Vorbereitung und die Grundlagenarbeit für die nachfolgenden Jahre im Vordergrund. So wurde zunächst ein einheitlicher Indikatorensatz für die Städteregion Ruhr entwickelt und untereinander abgestimmt, damit in den nächsten Arbeitsschritten die Daten auch in vergleichbarer Form vorliegen. Ausgangspunkt hierzu war eine detaillierte Bestandsaufnahme in allen Kommunen, welche Daten in welcher Form wie Verwendung finden. Die Schwierigkeiten hierbei liegen in den Details der Statistik und zahlreichen lokalen Besonderheiten, die es zu berücksichtigen gilt. Ziel ist es, die zusätzliche Arbeitsbelastung, die sich aus der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung herleitet, so gering wie möglich zu halten sowie gleichzeitig vorhandene Datenreihen zu sichern. Durch eine praxisorientierte Herangehensweise konnte so manche erwartete Schwierigkeit umschifft werden und im Ergebnis liegt ein Katalog von Indikatoren vor, der die datenbezogene Grundlage für die regionale Wohnungsmarktbeobachtung darstellt. Darüber hinaus wurde im Jahre 2007 ein regionales Wohnungsmarktbarometer vorbereitet. Im Rahmen einer regionalen empirischen Erhebung werden dazu Experten/-innen für den regionalen Wohnungsmarkt befragt. Dies bedarf im Vorfeld der Zusammenstellung eines regionalen Adressdatensatzes für die geplante Online-Expertenbefragung und der Harmonisierung vorhandener Fragebögen für den lokalen Wohnungsmarkt zur Sicherung von langfristigen Datenreihen sowie der Erstellung eines gemeinsamen regionalen Fragebogens bzw. einer Ergänzung durch Zusatzfragen zur Region (bei lokalen Fragebögen).

Das Jahr 2008 wird durch die gemeinsame Arbeit zur Analyse der vorliegenden Daten, die Erstellung und Abstimmung der Texte für den Bericht sowie die Durchführung einer regionalen Expertenbefragung (regionales Wohnungsmarktbarometer) geprägt. Die Ergebnisse aus dem regionalen Wohnungsmarktbarometer sowie aus der Analyse der Daten fließen in einen

1. Harmonisierung der bestehenden und Aufbau (bzw. Ausbau) neuer Wohnungsmarktbeobachtungssysteme in der Städteregion Ruhr
2. Durchführung einer gemeinsamen regionalen Erhebung (Expertenbefragung: Wohnungsmarktbarometer)
3. Regionalanalyse und Erstellung eines regionalen Wohnungsmarktberichtes
4. Bearbeitung kommunenübergreifender Projekte oder Projektthemen
5. Einbeziehung weiterer Kommunen/Kreise aus dem Umland
6. Einbeziehung der Wohnungswirtschaft
7. Entwicklung von regionalen Strategien und Handlungsempfehlungen

Abb. 13 Bausteine zum Aufbau und zur Umsetzung der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung

ersten regionalen Wohnungsmarktbericht für die Städteregion Ruhr ein. Dieser Arbeitsschritt ist für das vierte Quartal 2008 vorgesehen.

Bekanntlich enden Wohnungsmärkte nicht an den Grenzen einer Kommune, vielmehr sind sie regional organisiert. Daher ist es sinnvoll und wichtig, auch die sog. „Umlandgemeinden“ der Städteregion Ruhr in die regionale Wohnungsmarktbeobachtung einzubeziehen. Wie und wann sich dies in der Praxis vollzieht und wer alles an dieser freiwilligen Zusammenarbeit zu beteiligen ist, bedarf noch der konkreten Ausgestaltung und (Vor-)Abstimmung.

Die Umsetzung der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung erfolgt sukzessive über mehrere Jahre unter Einbeziehung weiterer Partner und beinhaltet verschiedene Bausteine.

Fazit und Ausblick

Der Anfang ist gemacht – nicht mehr, aber auch nicht weniger. Die regionale Wohnungsmarktbeobachtung ist aus eigener Kraft der Städte auf den Weg gebracht worden und wird zukünftig ihren konkreten Nutzen für die Region und für alle beteiligten Städte und weiteren Partner beweisen. In absehbarer Zeit werden bei einem voraussichtlich vertretbaren (zusätzlichen) Arbeitsaufwand neue Ergebnisse mit Aussage-

kraft für die gesamte Region erzielt. Die Harmonisierung von Daten und die Angleichung (Standardisierung) von Methoden trägt zu einem deutlichen Mehr an Informationen bei. Diese Informationen und Erkenntnisse über Daten, Strukturen und Entwicklungsprozesse sind ein wichtiger Ausgangspunkt für das angestrebte „Gleichgewicht des Wissens“. Dieses ist wiederum eine Grundlage für anzustoßende strategische Entwicklungen und auch für Entscheidungen in den Bereichen Wohnen und Stadtentwicklung. Gleichwohl wird der Aufwand der Bearbeitung darüber entscheiden (müssen), wie häufig ein Wohnungsmarktbarometer und ein regionaler Bericht erstellt werden kann.

Der über die regionale Wohnungsmarktbeobachtung zu erreichende regionale Schulterschluss ist wichtig für die regionale Gesamtentwicklung, da er in einem elementaren Arbeitsfeld der Zukunft auf objektive Sachverhalte aufbauen kann. Darüber hinaus ist im Rahmen der gemeinsamen Arbeit wiederholt deutlich geworden, dass es einer Informationsplattform über Daten und Zahlen hinaus bedarf. Es mangelt gegenwärtig noch an einem regionalen wohnungspolitischen Diskurs, der die zahlreichen Interessen der Städte und Gemeinden, der Unternehmen und Verbände u.a.m. einbezieht. So gestalten wir gemeinsam ein Stück Zukunft für unsere Region.



Dach- und Fassadendämmung senkt die Mietnebenkosten spürbar und trägt zum Energiesparen bei.



2.4 Entwicklung der Wohnungsbestände

Die weitere Entwicklung der Wohnungsbestände ist ein wichtiges Zukunftsthema, nicht nur für die Städte der Metropole Ruhr. Vielfältige Faktoren spielen hierbei eine Rolle, aus denen sich eine Vielzahl an Aufgaben ableitet. Elementar für die Vermietbarkeit von Wohnraum und die Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner ist zunächst die vorhandene oder auch die mittels Modernisierungsmaßnahmen zu erzielende Wohn- bzw. Lebensqualität. Mit dem demographischen Wandel und der Einbeziehung des Wohnumfeldes/Wohnquartiers in eine bestandsorientierte Betrachtung werden zwei weitere aktuelle Aufgabenstellungen umschrieben. Wohnungen sind natürlich auch – dies zeigen die Entwicklungen der letzten Jahre immer deutlicher – Wirtschaftsgüter und geraten z. T. auch zunehmend in den Blick (internationaler) Finanzinvestoren. Perspektivisch gewinnt das strategische Handeln der beteiligten Akteure im Kontext der Bestandsentwicklung immer mehr an Bedeutung. Die kleinräumige Analyse stellt hierbei eine Grundlage für die Entwicklung abgestimmter Strategien dar.

Qualität der Bestände

Die Qualität des Wohnens hat sich immer mehr zu einem Standort- und damit Wirtschaftsfaktor von Städten und Regionen entwickelt. In Zeiten weitreichender Globalisierung ist es erforderlich, dass neben allen Faktoren rund um die ökonomischen Belange von Unternehmen vor allem die Wohnqualität vor Ort stimmt, um Konkurrenzfähigkeit zu entfalten. Gute Arbeitsbedingungen und entsprechende Investitionsoptionen sind rund um den Globus an vielen Orten möglich. Die Möglichkeit, gut zu wohnen ist damit aber nicht unbedingt verbunden. Eine gute Wohnqualität kommt jedoch nicht nur potenziellen ansiedlungswilligen Unternehmen zugute – vielmehr profitieren davon alle Menschen in einer Stadt. Und das muss das Ziel bleiben.

Da unsere Städte bereits zu rund 99 % fertig gebaut sind, richtet sich der Blick seit vielen Jahren naturgemäß auf die

vorhandenen Bestände. Zahlreiche Wohnungsunternehmen sowie private Eigentümer haben in der Vergangenheit bereits große Summen aufgewandt, um Modernisierungsmaßnahmen zu realisieren. (Bauliche) Qualitätsverbesserungen sind erforderlich, um Bestände dauerhaft am Markt zu platzieren und um die Mieterzufriedenheit zu erhalten bzw. zu erhöhen. In zahlreichen älteren Gebäuden wurden neue Fenster eingebaut, Sanitärbereiche und Küchen in Wohnungen erneuert, Treppenhäuser renoviert, neue Briefkästen und Gegensprechanlagen installiert, Grundrisse optimiert. Z. T. wurden Häuser auch nachträglich mit Aufzügen ausgestattet, Balkone wurden angebaut u.v.a.m. Gegenwärtig wird insbesondere in die Energieeffizienz älterer Gebäude investiert, was u. a. an attraktiven Fördermöglichkeiten und neuen gesetzlichen Regelungen (z. B. Energieausweis) liegt und sich im Ergebnis für die Mieter und die Vermieter rechnet. Der durch eine derartige Modernisierung des Bestandes festzustellende Energiegewinn ist oftmals beträchtlich und kann als ein Beitrag zum Klimaschutz eingeordnet werden, der sich „auszahlt“. Diese Bestandsinvestitionen kommen zudem überwiegend lokalen bzw. regionalen (mittelständischen) Handwerksunternehmen zu Gute. In Zeiten rasant wachsender Energiekosten trägt die energetische Optimierung der Wohnungsbestände zu einer Reduzierung bzw. Stabilisierung der Wohnnebenkosten bei.

Auch ein Mehr an intelligenter Haustechnik ist ein möglicher Qualitätsgewinn für die Zukunft. „Das Haus denkt dabei mit“ und es gibt bereits heute zahlreiche innovative Techniken, die das Wohnen noch angenehmer bzw. sicherer machen und sich langfristig durchsetzen werden. Was gegenwärtig noch eher etwas für den Neubausektor zu sein scheint, wird sich zukünftig auch auf den Bestand erstrecken und entsprechende Nachrüstungen werden folgen. Aus dem Bereich der Sicherheit sind z. B. Steuergeräte für automatisierte Brandmeldung, Einbruchsmeldung, Wasser- und Gasschadensmeldung von Interesse. Die Verknüpfung mit Gesundheits- und Pflegediensten (Service rund ums Wohnen) sowie ein Abruf



Attraktiver Wohnstandort am Rande der Innenstadt

von ergänzenden Dienstleistungen (z. B. Lieferdienste von Einzelhändlern) werden sich vermehrt durchsetzen. Ferner erscheint in Zeiten des Klimawandels eine stärkere Begrünung der Wohngebäude im Bestand von Interesse. Stärkere Hof-, Fassaden- und Dachbegrünungen können sich auch auf das Mikroklima positiv auswirken.

Ein großer Teil der Wohngebäude innerhalb der Metropole Ruhr stammt aus den 1950er und 1960er Jahren: 21,8 % aus der Zeit von 1949–1957 und weitere 22,1 % aus der Zeit 1958–1968 (vgl. hierzu Abb. 6 „Wohngebäude nach Altersklassen“ auf S. 20). Addiert man zu diesen Zahlen noch die Gebäude aus der Zeit vor 1948 (28,4 %), so ergibt sich erst ein Gesamtbild für die zu leistende Aufgabe. 72,3 % aller Gebäude sind mindestens 40 Jahre alt, d. h. eine Vielzahl dieser Häuser ist in die Jahre gekommen und Modernisierungsmaßnahmen stehen vielerorts an. Nun sagt das Alter eines Gebäudes allein aber noch lange nichts über den Erhaltungszustand und die Wohnqualität aus. Viele Wohnungsunternehmen in der Metropole Ruhr haben diese Aufgabe schon vor etlichen Jahren aufgegriffen und investieren kontinuierlich in den Erhalt und in die weitere Verbesserung ihrer Objekte. Im Ergebnis verfügt die Metropole Ruhr sogar über einen durchschnittlich gut modernisierten Wohnungsbestand. Leerstände treten insbesondere dort auf, wo erforderliche Modernisierungen ausgeblieben sind und sich mit weiteren negativen Merkmalen (z. B. Lage an einer Hauptverkehrsstraße, Lärm etc.) verknüpfen.

Die empfundene Qualität einer Wohnung ist zweifelsohne von weiteren Faktoren jenseits der eigentlichen Wohnung abhängig. Neben der Gestaltqualität des Wohnhauses sind vor allem das nähere Wohnumfeld und das Wohnquartier von Interesse. Und hierbei stellen sich den Bewohnerinnen und Bewohnern zahlreiche Fragen rund um Themen wie Aufenthaltsqualität, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit, Gastronomie, Gesundheit, kulturelles Angebot, Lärm, Parken, Sauberkeit, Sicherheit, Schule, soziale Mischung der Bevölkerung, Verkehrsanbindung u. v. a. m., die über eine Wohnstandortwahl bzw. das Wohlfühlen im Wohnquartier entscheiden. Ältere, d. h. gewachsene Wohnquartiere haben hierbei gegenüber Neubaugebieten durchaus Vorteile, da hier häufig eine ausgewogene Mischung der genannten Faktoren zu finden ist. Wichtige Aufgabe aller verantwortlichen Akteure (s. u.) ist es, die Stärken und Schwächen der jeweiligen Wohnquartiere zu erkennen und in der Folge daran zu arbeiten.

Ergänzende Neubaumaßnahmen im Bestand werden perspektivisch zunehmend an Relevanz gewinnen. Dies ist in erster Linie mit guten Wohnlagen im Bestand zu begründen, da ältere Wohnquartiere – wie dargestellt – über zahlreiche positive Merkmale verfügen. Der Neubau im Bestand zeigt sich bereits heute im Baulückenschluss und in der sog. Nachverdichtung gewachsener Siedlungen. Zukünftig wird in der Metropole Ruhr aber auch das Thema Abriss und Neubau eine größere Rolle spielen, da die freien, bebaubaren Flächen für den Neubau nicht unerschöpflich, attraktive Baulücken begehrt und die Potenziale für eine (behutsame) Nachverdichtung eher begrenzt sind. Mit dem Neubau im Bestand – insbesondere in der Variante Abriss/ Neubau – ist aber eine Chance auf Qualitätsverbesserung verbunden.

Der demographische Wandel und die Bestandsentwicklung

In den vergangenen Jahren wurde in unzähligen Fachveranstaltungen das Thema demographischer Wandel aufgerufen und aus unterschiedlichsten Blickwinkeln bearbeitet. Dabei ist deutlich geworden, dass sich die Kommunen der Aufgabe überwiegend annehmen und auf die verschiedenen Herausforderungen zusammen mit ihren Partnern Antworten gefun-



Nachverdichtung im Bestand einer 1950er Jahre-Siedlung



Frisch renoviert ...



... und modernisiert



Eingeschränkte Nutz- und Aufenthaltsqualität für Passanten

den haben. Der Aspekt der rückläufigen Bevölkerungszahlen hat sich innerhalb der Metropole Ruhr als in der Praxis deutlich weniger dramatisch dargestellt, als zunächst prognostiziert. Es ist ein langsamer, ein eher schleichender Prozess, an den sich die Städte ganz gut anpassen können und zum Teil auch schon die darin liegenden Chancen erkannt haben. Die zunehmende Wahrnehmung der Alterung der Bevölkerung hat die Wohnungswirtschaft und die Wohlfahrtsverbände erreicht und zu adäquaten Reaktionen geführt. Hingegen findet die Annäherung an den Aspekt des (relativen) Bedeutungsgewinns durch Migranten/-innen und ihrer Integration in die Gesellschaft eher sehr zögerlich statt.

Eine bestandsorientierte Entwicklung für ältere Menschen setzt primär an den drei wichtigen Aktivitätsräumen im Alter – nämlich Wohnung, Wohnumfeld und Wohnquartier – an. Viele der erforderlichen (Anpassungs-)Maßnahmen, die hier nur beispielhaft dargestellt werden können, kommen auch behinderten Menschen oder Familien zu Gute. Wichtig für die Entwicklung der Städte ist es, das Zusammenleben der Generationen in den Städten zu erhalten und weiter zu fördern.

Die Wohnung hat für ältere und alte Menschen im Alltag eine zentrale Bedeutung. Das selbstbestimmte Wohnen in den eigenen vier Wänden und im vertrauten Wohnumfeld gilt gemeinhin als anzustrebendes Ziel. Um dieses zu unterstützen, gibt es in vielen Städten spezialisierte Beratungsstellen für die Wohnraumanpassung. Bei Bedarf beraten sie ältere und alte Menschen bei allen Fragen rund um das Altwerden in der eigenen Wohnung. Darüber hinaus sind unterschiedliche Modelle für sog. betreutes Wohnen entstanden. Setzte dies bis weit in die 1990er Jahre oftmals noch einen Umzug in eine altenorientierte Wohneinrichtung voraus, so ist heute der Verbleib in der eigenen Wohnung durch vielfältige professionelle Angebote aus dem Bereich der Pflegedienstleistungen u.a.m. eher möglich geworden. Auch gibt es mittlerweile zahlreiche Wohnungsunternehmen, die ihren älteren, oftmals sehr langjährigen Mieterinnen und Mietern Dienstleistungen rund um das Wohnen – z. T. auch in Kooperation mit den Verbänden der Wohlfahrtspflege – anbieten (Service-Wohnen).

Alter ist aber nicht gleich Alter. Und das Wohnen im Alter ist ebenso vielfältig wie das Alter(n) selbst. Dies macht deutlich, dass verschiedene attraktive Wohnformen für die sog. dritte Lebensphase entwickelt werden müssen. Altenwohngemeinschaften, generationsübergreifendes Wohnen, Wohnen mit Demenz u.v.a.m. haben sich in den letzten Jahren als Reaktion auf ein sich langsam wandelndes Bild des Alterns etabliert. Grundsätzlich kann das „Wohnen im Alter“ als ein Top-Thema in der wohnungspolitischen Diskussion identifiziert werden. Es wird aber nicht nur diskutiert, sondern auch gehandelt. Viele Wohnungsunternehmen in der Metropole Ruhr haben sehr stark investiert, um die vorhandenen Wohnungen in punkto altenorientierte Ausstattung zu optimieren. Und die Neubauinvestitionen im Geschosswohnungsbau richten sich beispielsweise entsprechend stark hieran aus, was ein deutliches Zeichen für die Marktfähigkeit des Themas ist.

Die Betrachtung des Altwerdens in Bezug auf das unmittelbare Wohnumfeld lenkt den Blick auf weitere wichtige Fragen. Unterschiedliche Ansprüche an das Wohnumfeld sind vorhanden. Belebte Straßenräume erfüllen beispielsweise das Bedürfnis nach „dabei sein“ und geben vielfältige Anreize. Zugleich wird seitens der älteren Menschen oftmals eine geringe Belastung durch den Straßenverkehr beim Wohnen erwünscht (Lärm). Selbstverständlich spielen auch baulich-technische Dinge beim Altwerden im Quartier eine Rolle. So tragen u.a. abgesenkte Bordsteinkanten, längere Grünzeiten an Lichtsignalanlagen (Fußgängerfurten), Fußwegsysteme oder eine stärker fußgängerorientierte Ordnung des ruhenden Verkehrs zu einer erheblichen Erleichterung für die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen bei, die ja überwiegend als Fußgängerinnen und Fußgänger in ihrem Wohngebiet unterwegs sind. Wichtige Ausstattungselemente fehlen in Wohngebieten oft ganz oder sind nicht (mehr) zu gebrauchen. Hier seien vor allem Sitzbänke, öffentliche Toiletten oder auch eine nicht auf die Straße hin orientierte Beleuchtung des öffentlichen Raumes genannt. Gerade eine bessere Beleuchtung würde erheblich zu einer Verbesserung der (subjektiv empfundenen) Sicherheit beitragen.

Ältere Menschen verfügen oftmals über eine sehr enge Bindung an ihr Wohnquartier; sie sind regelrecht „verwurzelt“. Die gewachsene Nachbarschaft, das Wohnquartier als Ort der Begegnung und Ort sozialer Kontakte ist wichtig und vielfach auch eine Stütze bei der Bewältigung des Alltags. Eine bestandsorientierte Betrachtung des Wohnquartiers zeigt auch, dass das Thema Nähe wertvoll ist: Nahversorgung mit Einzelhandel und Dienstleistungen, wohnortnahe medizinische Versorgung, nahe gelegene Haltestellen von Bussen und Bahnen sind Beispiele für die kurzen Wege im Quartier, die im Alter immer wichtiger werden. Noch existieren in weiten Teilen der Städte der Metropole Ruhr solche Strukturen, die es zu erhalten, zu schützen gilt.

Der (relative) Bedeutungsgewinn der Migration ist bereits einleitend angesprochen worden. Die interkulturelle Integrationskraft der Metropole Ruhr ist eine Stärke der Region, die seit vielen Jahrzehnten aufrecht erhalten wird und die es zu bewahren und zu fördern gilt. Arbeit, Sport, Kultur, Freizeit u.a.m. verbinden die Menschen und tragen zur Integration bei. Ausgerechnet das Wohnen trennt aber zuweilen, wenn (unfreiwillige) Segregation Platz greift. Die Entwicklung ethnisch geprägter Stadtteile ist aus Sicht der Stadtentwicklung weder ausdrücklich zu begrüßen noch generell zu verhindern. In der Regel erleichtern ethnisch geprägte Strukturen in Stadtteilen die Integration der neu Hinzuziehenden gleicher Ethnie; dies zeigen zumindest auch die vielfältigen Erfahrungen der Städte in der Metropole Ruhr. Hier gilt es allerdings auch sehr genau hinzusehen, damit nicht die vielfach befürchteten „Parallelgesellschaften“ entstehen bzw. überhand nehmen. Vor Ort entwickelte Leitbilder und Handlungsstrategien für eine (noch) bessere Integration von Migrantinnen und Migranten können helfen, diesen Prozess zu unterstützen. Und hierbei sollte auch das Thema „Integration durch Wohnen“ ausreichend behandelt werden.

Der demographische Wandel beginnt und endet aber nicht bei den älteren Menschen und jenen mit Migrationshintergrund. Vielmehr kommt es darauf an, räumliche Lebenswelten für alle Generationen in den Städten zu planen, sich beispielsweise stärker an den Erfordernissen von Familien zu orientieren und Kinderfreundlichkeit zu realisieren. Nur so ist – natürlich langfristig – auf den demographischen Wandel eine Antwort zu finden, welche die Metropole Ruhr nachhaltig stärkt.

Ein- und Zweifamilienhäuser aus dem Bestand werden in absehbarer Zeit aufgrund der Altersstruktur der Bevölkerung und eines bevorstehenden Generationenwechsels zunehmend auf den Markt kommen. Bereits jetzt ist bei diesen Bestandsimmobilien ein deutlicher Bedeutungsgewinn zu erkennen. Sie

liegen vielfach in attraktiven Lagen in nachgefragten Wohngebieten, in Wohnquartieren mit guter Infrastruktur, und auch die Preise sind im Verhältnis zum vergleichbaren Neubau oftmals günstiger. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass der Verkauf von gebrauchten Bestandsimmobilien im Jahre 2007 den Neubau um etwa das Dreifache übertraf. Für die Kernstädte der Metropole Ruhr ist nicht zu erwarten, dass der perspektivisch weiter zunehmende Verkauf von Bestandsimmobilien aus dem Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser zu Problemen in Form von größeren Leerständen führt, wie dies bereits aus eher ländlich strukturierten Räumen bekannt ist.

Koordinierung der Quartiersentwicklung

Die Entwicklung der Wohnquartiere hängt von zahlreichen Faktoren ab und verschiedene Akteure sind hieran wesentlich beteiligt. Das Wissen über die Rahmenbedingungen und Strukturen von Wohnungsmärkten und Wohnquartieren ist hierbei von großer Bedeutung. Je kleinteiliger dies vorhanden ist, desto besser für eine koordinierende Entwicklung (vgl. Exkurs zur kleinräumigen Wohnungsmarktbeobachtung). Kommunen und Wohnungsunternehmen tragen mit ihren Investitionen in die Wohnungsbestände, in die soziale und kulturelle Infrastruktur, in den öffentlichen Raum u.a.m. zu qualitativen Veränderungen von Quartieren bei. Stimmen sie sich mit ihren Investitionen untereinander ab oder erarbeiten sie sogar eine gemeinsame Entwicklungsstrategie für städtische Teilräume (auf Grundlage einer genauen Analyse), so kann ein regelrechter Entwicklungsschub zu Gunsten einzelner Quartiere ausgelöst werden. Bleiben erforderliche Investitionen hingegen aus, geht dies nicht spurlos an einem Quartier vorbei und der Verfall eines Quartiers setzt unter Umständen ein. Insbesondere Wohnungsunternehmen, aber natürlich auch die privaten Eigentümer und Vermieter haben darüber hinaus – über die Belegung ihrer Wohnungen – Einfluss auf die soziale und ethnische Zusammensetzung von Wohnquartieren. Insgesamt wird deutlich, dass – in Zeiten knapper Kassen – alle beteiligten Partner eine gemeinsame

Strategie, ein gemeinsames Leitbild o. ä. für einen Stadtteil, ein Wohnquartier verfolgen sollten.

Nicht nur im Rahmen der „Sozialen Stadt“ hat es sich als eine wichtige kommunale Aufgabe in Kooperation mit zahlreichen Partnern erwiesen, koordinierend auf die Entwicklung der Quartiere Einfluss zu nehmen. So ist es in verschiedenen Stadtteilen gelungen, Abwärtstrends zu durchbrechen und zu einer Stabilisierung, in einigen Fällen sogar zu einer spürbaren Verbesserung beizutragen. Ein solch langfristiger Prozess bedarf eines integrierten Konzepts, um Wirkungen zu erzielen. Ein wichtiger Baustein dieses Gesamtkonzeptes ist das Quartiersmanagement. Aufgabe des Quartiersmanagements ist es u. a., für die Menschen vor Ort ansprechbar zu sein und bei Bedarf Kontakte zu vermitteln, Bewohnerinnen und Bewohner zu unterstützen und zu motivieren, die Wohnraumeigentümer und Gewerbetreibenden zu aktivieren, Nachbarschaftsgruppen zu organisieren, Projekte zu entwickeln und zu beraten, Nachbarschaftsforen und Quartierskonferenzen einzuberufen und zu begleiten sowie Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Das Quartiersmanagement leistet also keine individuellen Hilfen, vielmehr trägt es zu einer Stärkung der Vernetzung der lokalen Akteure und zu einer gemeinwesenorientierten Weiterentwicklung des Quartiers bei. Diese Arbeit sollte sich verbreitern bzw. Fortsetzung finden.

Eine mit Blick auf die Wohnraumbestände elementare Herausforderung ist es, die (vielen kleinen) privaten Eigentümer für die Quartiersentwicklung zu erreichen und zu aktivieren. Stadtverwaltung und/oder Quartiersmanagement verfügen im Regelfall über gute Kontakte zu den Wohnungsunternehmen. Mit ihnen gibt es eher ein zielgerichtetes, gemeinsames Handeln in den Quartieren. Sie investieren, sie kümmern sich und halten so ihre Bestände in Ordnung. Für die Vielzahl der Einzeleigentümer gestaltet sich die Situation natürlich erheblich schwieriger. Und hier ist die ökonomische Seite oftmals nur ein Teil der zu beobachtenden Probleme. In der Summe verfü-

gen die Einzeleigentümer oftmals zwar über die meisten Wohnungen vor Ort, wie aber kann man beispielsweise einen einzelnen Eigentümer in einem „schwierigen“ Stadtteil, dessen Nachbar ggf. eine zerstrittene Erbengemeinschaft ist, davon überzeugen, dass es (auch) auf ihn bzw. sie ankommt, um einen Straßenzug zu verbessern und das ganze Viertel im engen Schulterschluss zu mobilisieren? Eigentümerbefragungen haben gezeigt, dass es durchaus gelingen kann, Sensibilität und Motivation für eine koordinierte Quartiersentwicklung zu wecken. Einfach ist dies allerdings nicht. In Eigentümerforen schließen sich engagierte Eigentümer (Wohnungsunternehmen und private Vermieter) zusammen. Die Koordination und Moderation sollte über das jeweilige Quartiersmanagement vor Ort laufen. Dieses stellt den Informationsfluss sicher und fördert Aktivitäten aller Art, die dem Quartier als Wohnstandort zugute kommen. Auch ist dies ein Ort, um Maßnahmen untereinander abzustimmen. Die Teilnahme ist freiwillig – und dies ist vielfach das entscheidende Problem, um zu gezielten und verbindlichen Vereinbarungen (inkl. deren Finanzierung) zu kommen. Daher werden innerhalb der Metropole Ruhr die Pilotprojekte zu den „Housing Improvement Districts (HID)“, die gegenwärtig in Nordrhein-Westfalen laufen, mit großen Erwartungen betrachtet.

Im Rahmen des Stadtumbau West ist verstärkt das Thema Abriss bzw. Teilabriss aufgerufen worden. Nun ist der Abriss von Wohngebäuden aber kein „Wunschkonzert“ von Stadtplanern. Vielmehr spielen Rechtslage, Eigentümerstrukturen und andere Sachzwänge die entscheidende Rolle – und nicht die Frage, was städtebaulich wünschenswert wäre. In der Folge bleibt der Abriss in den Städten der Metropole Ruhr – trotz demographischen Wandels – bisher die absolute Ausnahme.

Kleinräumige Wohnungsmarktbeobachtung

Der Großteil der Städte des Masterplan Ruhr verfügt über ein gesamtstädtisches Wohnungsmarktbeobachtungssystem,

das einem ständigen Entwicklungsprozess unterliegt. Diese Weiterentwicklung hat zur Folge, dass die Aussagen bezüglich des Wohnungsangebotes und der Nachfrage qualitativ stetig verbessert werden. Die kommunale Wohnungsmarktbeobachtung stellt aufgrund der breiten Informationsbasis ein Frühwarnsystem für Marktveränderungen dar. Seit einigen Jahren gibt es Überlegungen, diese bislang gesamtstädtische Analyse auf die kleinräumige Ebene zu erweitern, um den steigenden Informationsbedarf aller am Wohnungsmarkt beteiligten Akteure zu decken. Folgende Gründe sprachen bislang aber gegen eine flächendeckende kleinräumige Analyse:

Kapazitätsprobleme

Eine kleinräumige Wohnungsmarktanalyse ist in der Bearbeitung sehr aufwändig. Dortmund verfügt z. B. über ca. 300.000 Wohnungen und mehrere hundert Wohnsiedlungsbereiche. Diese können nicht alle gleichzeitig analysiert werden.

Bewertungsproblematik

Es soll keine reine Problemanalyse von Teilräumen betrieben werden, vielmehr müssen positive Entwicklungspotenziale analysiert werden. Qualitative Daten gewinnen in diesem Zusammenhang an Bedeutung.

Hohe Komplexität

Keine Beschränkung auf den unmittelbaren Bereich „Wohnen“, ein integrativer Ansatz ist erforderlich.

Datenverfügbarkeit

Daten müssen auf kleinräumiger Ebene einfach verfügbar und fortschreibbar sein.

Vor diesem Hintergrund stellte das Amt für Wohnungswesen der Stadt Dortmund in enger Zusammenarbeit mit der Ruhr-Universität Bochum und der Wohnungswirtschaft

methodische Überlegungen für die Konzeption einer kleinräumigen Analyse auf. Diese methodischen Überlegungen fokussieren sich auf die folgenden Bereiche:

- **Leerstandsanalyse** als Hauptindikator zur Auswahl der Untersuchungsgebiete;
- Einsatz eines **Analysemodells**, das sowohl die Stärken und Entwicklungspotenziale als auch die Schwächen eines Quartiers betrachtet (sog. SWOT-Analyse),
- Einbeziehung der **Daten aus dem Portfoliomanagement der Wohnungsunternehmen** mit den kommunalen Daten des Wohnungsmarktbeobachtungssystems.

Bei den anhand der Leerstandsquote ausgewählten Untersuchungsgebieten handelt es sich nicht um statistische Bezirke bzw. Unterbezirke, da sie in ihrer Struktur zu heterogen sind. Vielmehr setzt die kleinräumige Analyse das Quartier in den Fokus der Analyse, um für diese geschlossenen Siedlungsbereiche passgenaue Handlungsempfehlungen entwickeln zu können.

Das Analysemodell basiert auf einer Methodenkombination, wobei die dominierenden qualitativen Experteninterviews und Bewohnerbefragungen durch quantitative Methoden und sekundärstatistische Daten ergänzt werden. Es handelt sich hierbei also nicht – wie bislang überwiegend betrieben – um eine Betrachtung der quantitativen Daten, sondern um eine sehr stark qualitativ ausgerichtete Analysemethode. Ziel ist es, durch die Einbeziehung von Bewohnern und Experten sowohl die Stärken und Entwicklungspotenziale als auch die Schwächen des Quartiers aufzuzeigen. Auf Grundlage dieser vielfältigen quantitativen und qualitativen Informationen sollen in einem nächsten Schritt in Kooperation mit betroffenen Fachbereichen der Stadtverwaltung maßgeschneiderte Handlungsoptionen entwickelt werden. Diese Maßnahmen sollen einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Quartiers und somit auch zur langfristigen Vermietbarkeit der Bestände leisten.

Die Wohnung als Wirtschaftsgut

Die Großverkäufe von Wohnraum an internationale Finanzinvestoren, sog. „Heuschrecken“, haben zuletzt viel Aufmerksamkeit auf die Wohnraumbestände gelenkt und deutlich gemacht, dass Wohnungen nicht nur Heimat von Menschen, sondern auch Wirtschaftsgüter sind, in die zu investieren sich lohnt. Nicht selten haben die getätigten Transaktionen zu Verunsicherungen seitens der Mieterschaft geführt. Anonyme Fonds z. B. aus Nordamerika oder Großbritannien haben Wohnungen zu Tausenden aufgekauft und gelegentlich auch schnell wieder verkauft. Mieter wussten manchmal schon gar nicht mehr, wer aktuell denn der Vermieter ist und an wen sie sich bei Problemen wenden können, da mit den Verkäufen unter Umständen auch die Verwalter gewechselt haben. Für die Städte in der Metropole Ruhr ist bei den Großverkäufen, die ja auch noch durch die Diskussion über die Einführung sog. „Real Estate Investment Fonds (REITs)“ begleitet wurden, deutlich geworden, dass sie sich noch stärker als bisher um die Wohnraumbestände und die dort lebenden Menschen im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten und Ressourcen kümmern müssen. Die aktive Entwicklung der Bestände, das Einmischen und Eintreten für gewachsene Nachbarschaften ist eine eigenständige Aufgabe, die in einigen Städten mittlerweile auch als solche verankert ist. Ferner ist deutlich geworden, wie wichtig der regionale Austausch über die Verkäufe und deren (mögliche) Folgen ist. Und nicht zuletzt sind die Städte froh, dass sie überwiegend gute Beziehungen zu den meisten Wohnungsunternehmen vor Ort pflegen oder sogar z. T. noch ein kommunales Wohnungsunternehmen besitzen, um Einfluss auf die Geschehnisse am Wohnungsmarkt nehmen zu können.

Auch die sog. „Schrottimmobilien“ beschäftigen die Städte in der gesamten Bundesrepublik gegenwärtig sehr und so natürlich auch in der Metropole Ruhr. „Schrottimmobilien“ sind in erster Linie entstanden, weil überbewertete Immobilien (über-

wiegend Eigentumswohnungen) mit falschen Versprechungen (z. B. Steuervorteile! Altersvorsorge! Mietgarantie!) an weitgehend ahnungslose Kleinanleger verkauft wurden, die sich völlig übernommen haben und in vielen Fällen auch getäuscht wurden. Die Immobilien bringen ihren Besitzern nicht die Rendite, die sie sich erhofft haben. Das Thema wirft in erster Linie zahlreiche juristische Fragen rund um den Verbraucherschutz auf. Andererseits sind die „Schrottimmobilien“ als Baukörper physisch vorhanden, oft in einem beklagenswerten Zustand und stehen leer. Sie haben sich zu Fremdkörpern in den Stadtteilen entwickelt und der Wunsch nach Abriss derartiger Objekte wächst zunehmend. Doch (s.o.) so einfach und schnell geht es mit einem Rückbau nicht; sind in vielen Fällen noch nicht einmal die aktuellen Eigentümer bekannt bzw. erreichbar. Und hier stellen sich dann wieder neue juristische und finanzielle Fragen, deren Beantwortung noch aussteht.

Die selbstgenutzte Immobilie im Bestand ist als Investitionsobjekt auch für zahlreiche Privathaushalte von Interesse. Als ein Ergebnis dieser Verkaufsaktivitäten treten bauliche Veränderungen an den und innerhalb der Gebäude auf, es wird investiert und die Wohnqualität wird verbessert. Die neuen Eigentümer verspüren vielfach ein Bedürfnis nach Selbstverwirklichung, was zu teilweise recht kuriosen Auswüchsen führt, die Einfluss auf das (einheitliche) Bild von Siedlungen haben. Gestaltungssatzungen können hier Orientierung geben und gestalterische Vorgaben liefern, wie sich zumindest historisch wertvolle Siedlungen entwickeln sollen, um dieses Kulturgut zu bewahren. In der Metropole Ruhr werden gegenwärtig zahlreiche Siedlungen aus den 1950er/1960er Jahren an Privathaushalte verkauft, oftmals an die bisherigen Mieter. Diese haben das Bedürfnis nach Einfriedung ihrer Grundstücke. Zäune sind in derartigen Wohnungsbeständen mittlerweile allorten anzutreffen und teilen die früher vorhandenen gemeinschaftlichen Freiflächen rund um die Siedlungshäuser in kleine Parzellen.



Privatisierung und Zäune

Fazit und Ausblick

Die Entwicklung der Wohnungsbestände ist ein sehr vielschichtiges Thema und in diesem Abschnitt ist ein Spot auf einzelne für die Metropole Ruhr besonders relevante Aspekte geworfen worden. Hierbei ist deutlich geworden: Wohnungspolitik ist Standortpolitik und bedarf der aktiven Steuerung bzw. Koordinierung durch die Kommunalverwaltung und Kommunalpolitik. Dies gilt insbesondere für den Bestand in der Metropole Ruhr, dessen weitere Entwicklung massiv über die Wohn- und Lebensqualität entscheidet. Und hierzu bedarf es einer lokal entwickelten und untereinander abgestimmten Strategie zur Entwicklung der Bestände. Daten, Fakten und die Nachfrage sollten als Grundlage für Entscheidungen herangezogen werden. Darüber hinaus helfen Leitbilder für Quartiere, die Wohnungsbestände gemeinsam gezielt zu entwickeln. Verschiedene Zielgruppen sind zu erkennen und mit differenzierten Angeboten zu bedienen. Das Wohnen im Alter spielt dabei sicherlich eine sehr wichtige Rolle, allerdings sind weitere Hauptrollen zu besetzen: Familien, Haushalte mit hohem Einkommen, junge aufstrebende Menschen mit Migrationshintergrund.

Der Masterplan Ruhr ist entscheidender Impulsgeber gemeinsamen Handelns für ein starkes Ruhrgebiet – die kommunale Wohnungswirtschaft macht mit!

Dr. Dieter Kraemer, VBW Bauen und Wohnen GmbH, Bochum

In der Tat, der Weg zur gemeinsamen Präsentation, vor allen Dingen zum einheitlichen Handeln in unserer Region, hat sich als langwierig und „dornig“ erwiesen. Erfreulicherweise mehrten sich in letzter Zeit unter dem wachsenden Handlungsdruck die konkreten Ansätze für ein integriertes Entwicklungskonzept für das Ruhrgebiet. In der Außenwirkung hat ohne Zweifel die Wahl der Stadt Essen und mit ihr der gesamten Region zur „Kulturhauptstadt Europa 2010“ den stärksten Impuls gesetzt und auch vor Ort in den Köpfen eine neue Dynamik zur Bündelung der Kräfte der Region im Plan „Kultur Ruhr 2010“ entfacht.

Parallel ist aber mit dem „Masterplan Ruhr“ die Zusammenarbeit der acht großen Revierstädte (durch die Beitritte von Bottrop, Hagen und Hamm inzwischen elf) in ein neues strategisches Stadium getreten, weil erstmals die klaren Konturen eines integrierten Entwicklungskonzepts der Region jenseits kommunaler Planungshoheit gelegt worden sind. Es ist auch inhaltlich ein Markstein, weil im Mittelpunkt nicht mehr eine klassische Gewerbeflächenstrategie steht. Nun sind es die Themenfelder Wohnen in der Städteregion Ruhr, Städtebau/ Stadtentwicklung und Region am Wasser.

Es waren insbesondere diese Schwerpunktsetzungen, die die Unternehmen der kommunal(nah)en Wohnungswirtschaft im Ruhrgebiet auf den Plan gerufen haben, sehen sie doch ihre eigenen Anstrengungen zur nachhaltigen Entwicklung ihrer Wohnquartiere durch dieses Leitbild bestätigt. Am 20. November 2006 haben deshalb die Wohnungsunternehmen der Städte Duisburg (GEBAG), Mülheim an der Ruhr (SWB), Essen (ALLBAU), Gelsenkirchen (GGW), Bochum (VBW), Herne (HGW) und Dortmund (DOGEWO21) eine

Kooperationsvereinbarung geschlossen, auf deren Grundlage sie Ideen und Investitionskraft ihrer Unternehmen für die Region in Zukunft stärker zusammenführen wollen, um den Masterplan Ruhr seitens der Wohnungswirtschaft mit konkreten Projekten zu füllen. Dahinter steht die einfache Logik, dass ein lebens- und liebenswertes Revier in hohem Maße durch die Wohn- und Wohnumfeldqualität mitbestimmt wird und wir als lokale Immobilienakteure entscheidend auf die Prosperität unserer Region angewiesen sind. Mit fast 80.000 Wohnungen in den Kernstädten des Ruhrgebiets agiert die neu geschaffene Kooperation auf Augenhöhe mit den größten privaten Anbietern und setzt gemeinsam in ihrer Geschäftspolitik auf wirtschaftliche, soziale und ökologische Nachhaltigkeit für die jeweilige Stadt und das Ruhrgebiet als Ganzes.

Hintergrund für das engere Zusammenrücken der kommunalen Wohnungsunternehmen ist zweifellos auch der tiefgreifende Wandel in der Immobilienwirtschaft der letzten Jahre. Das Vordringen insbesondere angelsächsischer Finanzinvestoren auf die etablierten Immobilienmärkte gerade im Ruhrgebiet mit einem veränderten, auf kurzfristige Cash-Flow-Maximierung ausgerichteten Geschäftsmodell, welches eher auf kurz- bis mittelfristigen Wiederverkauf des Immobilienbestands als auf langfristige wertsichernde Bestandshaltung setzt, kann nicht ohne Rückwirkungen auf die Qualität der Wohnungsbestände und in seinen selektiven Auswirkungen auch nicht auf die Zukunftsfähigkeit von – insbesondere problematischen – Stadtquartieren sein. Wir wollen demgegenüber mit einem gemeinschaftlichen, auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Handeln im Rahmen der Quartiers- und Stadtentwicklung über die jeweiligen Stadtgrenzen hinaus ein klares Profil für die Zukunft des Reviers zeigen.

Im Einzelnen soll dies durch Kooperation in sechs Handlungsfeldern erfolgen:

- **Nachhaltige unternehmerische Stärke und Kompetenz durch Informationstransfer**

Mit aggregierten Umsatzerlösen von rd. 400 Mio EURO und einem EBITDA von rd. 170 Mio EURO im Jahr 2006 braucht die Kooperation den Vergleich mit privaten Wohnungsunternehmen nicht zu scheuen. Da nur auf der Basis starker Unternehmen die Zukunftsleistungen für die Städte und die Region als Ganzes zu schultern sind, gilt es, die bisher individuellen Stärken durch intensiven Informationsaustausch im Rahmen der Kooperation zu bündeln. Dies gilt gleichermaßen für betriebswirtschaftliches Know how wie auch die intensive Kommunikation von best-practice-Beispielen auf der Wohnungsangebots- und Vermarktungsseite. Denn nur auf der Basis wirtschaftlicher Stärke lassen sich die Mehrwerte für die regionale Entwicklung erbringen.

- **Wertsichernde und wertschöpfende Investitionspolitik schafft zukunftsfähige Stadtquartiere**

Der Masterplan Ruhr hat die Bedeutung der Qualität des Wohnens als entscheidenden Faktor für die Zukunft des Reviers herausgestellt. Damit ist ein unverzichtbares Scharnier und ein erster Orientierungsrahmen für die zukünftige Investitionspolitik der Wohnungsunternehmen geschaffen. Wenn man bedenkt, dass allein im Jahre 2006 rd. 140 Mio EURO durch die kooperierenden Unternehmen in Modernisierungsmaßnahmen und Instandhaltungen geflossen sind, wird das darin enthaltene Chancen- und Steuerungspotenzial deutlich. Die kooperierenden Unternehmen sind darüber hinaus Wegbegleiter für neues Wohnen auf alten Wohnstandorten, nachdem der Abriss von frühen 1950er-Jahre-Objekten endlich hoffähig geworden ist, wie etwa das Beispiel des „Hammer Parks“ in Bochum an der Dorstener Straße zeigt. Auch der Rückbau von Beständen aus den 1960er/70er-Jahren ist für uns als langfristig agierende



Akteure im engen Kontext mit der Stadtteilentwicklung ein Pflichtthema. Hier bietet z. B. das Stadtquartier Tossehof der GGW (in Gelsenkirchen) mit Rückbau und Modernisierung ein überzeugendes Beispiel der Quartiersstabilisierung.

Unmittelbare Anknüpfungspunkte zum Stadtumbau und zur integrierten Stadt- und Regionalentwicklung kann die Investitionspolitik dort leisten, wo aus dem regionalen Rahmen lokale Handlungskonzepte entwickelt wurden und die Bereitschaft zur Kooperation unterschiedliche Akteure zu Verbündeten macht. Hier bietet z. B. das Modellprojekt Niederfeld-See im Norden von Essen in der Allianz zwischen ALLBAU, Emschergenossenschaft, Stadt und Grün einen Modellfall, der den Masterplan mit Leben füllt.

- **Mut zur Innovation**

In der abgestimmten Investitionspolitik steckt auch eine Riesenchance für Innovationen rund um das Wohnen. Dies lässt sich sowohl an neuen Produkten für unterschiedliche Zielgruppen wie auch an technischen Innovationen festmachen. Wir wollen die Auswirkungen des demographischen Wandels nicht als Bedrohung, sondern als Chance z. B. für die Marktführerschaft bei innovativen Angeboten für das Wohnen im Alter sehen. Auch hier liefern die beteiligten Unternehmen mit neuen Modellen des Service-Wohnens, innovativen Wohngruppenkonzepten und integrierten generationenübergreifenden Konzepten entscheidende Zukunftsimpulse. Aber auch hochwertige Wohnangebote für die Akquisition neuer Bewohner des Reviers im Gefolge der erfolgreichen Unternehmensinvestitionen tun Not. Das Ruhrgebiet als Region am Wasser bietet hierfür besondere Chancen. Die GEBAG in Duisburg als Entwicklungspionier im Duisburger Innenhafen hat diese bereits frühzeitig genutzt. Das Produkt Wohnen bietet zudem eine Vielzahl von Möglichkeiten für technische Innovationen und damit auch für Kooperationen mit Firmen und Hochschulinstituten in der Region, sei es bei der spannenden Zukunftsentwicklung

von Smart-Home-Technologien oder im Zusammenhang mit Projekten der Energieeinsparung oder des Einsatzes regenerativer Energie. Auch hier sind die Kooperationspartner Marktführer und wollen diese Rolle weiter ausbauen.

- **Sozialen Frieden und soziale Integration mitverantworten**

Kommunale Wohnungsunternehmen im Ruhrgebiet erarbeiten Konzepte, die täglich den sozialen Frieden in Wohnstandorten und Quartieren sichern. Sie sind damit – gerade in sozialen Umbruchzeiten – einer der wichtigsten Partner für eine verantwortungsbewusste Kommunalpolitik. Die Schaffung und Sicherung von sozialen und Nachbarschaftsnetzwerken ist Teil unserer Arbeit und schafft erst den Spielraum für die Umstrukturierung von Quartieren. Dies schließt auch den großen Erfahrungsschatz im Umgang mit zahlreichen ethnischen Gruppen, die wir in die Entwicklungsprozesse der Region integrieren müssen, ein.

- **Verantwortung für kommunale und regionale Beschäftigung**

Die kommunalen Wohnungsunternehmen sind in dem Umfang, in dem sie in Neubau, Modernisierung und Instandhaltung ihres Bestandes investieren, unverzichtbare Auftraggeber der lokalen und regionalen Wirtschaft. Sie stützen damit entscheidend das örtliche Handwerk und das regionale Baugewerbe und bieten zudem zukunftsfähige Ausbildungsplätze. Auch damit sichern sie die notwendige Basis für die erforderliche Stabilität der regionalen Beschäftigung in der Bauwirtschaft, ohne die die durch den Masterplan induzierten Veränderungsprozesse nicht in vertrauensvoller Atmosphäre zu bewältigen sind.

- **Ausblick**

Wir stehen erst am Anfang eines langen gemeinsamen Weges. Weitere Schritte müssen nun systematisch im Sinne eines Gegenstromverfahrens entwickelt und vereinbart wer-

den. Insbesondere brauchen wir eine enge Abstimmung mit den Städten – auch im Rahmen von Public Private Partnership-Projekten –, um unsere Projekte in die kommunalen und regionalen Entwicklungslinien einzufügen und ihre Vernetzung sicherzustellen. Für einen starken Zukunftsstandort Ruhrgebiet brauchen und suchen wir aber gleichermaßen die Zusammenarbeit mit privaten Planern und Dienstleistern aus dem Bausektor, wie auch dem Bauhandwerk und der Bauindustrie. Auch der Wissenstransfer aus dem Hochschulbereich in konkrete Anwendungsprojekte sowohl der Bautechnik wie auch neuer Produkte für sich wandelnde Kundenbedürfnisse auf dem Wohnungsmarkt ist Baustein unseres kooperativen Handelns. Auch hier setzen wir darauf, dass der Masterplan Ruhr in seiner Weiterentwicklung und Konkretisierung wichtige Orientierungspunkte für ein abgestimmtes Handeln im Sinne einer guten Zukunft für das Ruhrgebiet liefern wird.

Neue Wege der Wohnbauflächenentwicklung als Reaktion auf die demographischen Veränderungen

Prof. Dr. Hans-Peter Noll und Joachim Schares,
RAG Montan Immobilien GmbH, Essen

Das Ruhrgebiet hat seit der Volkszählung im Jahr 1961 bis zum Jahr 2003 etwa 350.000 Einwohner verloren. Mindestens die gleiche Anzahl wird in nur einem Drittel dieser Zeitspanne bis 2020 verloren gehen. Das entspricht annähernd der Größenordnung einer Stadt wie Bochum. Dabei fallen die stadtspezifischen Werte sehr unterschiedlich aus: Dortmund erfährt einen minimalen Rückgang von ca. 1 %, für die übrigen Städte der Masterplanregion wird ein Rückgang von etwa 9 % geschätzt, für die Stadt Gelsenkirchen erwartet man einen Rückgang von etwa 13 %. Die Zahl der Haushalte älterer Personen nimmt stark zu, ebenso auch neue Haushaltstypen wie Einpersonenhaushalte, kinderlose Haushalte und allein erziehende Eltern.

Diese Veränderungen haben vielfältige Auswirkungen, von denen an dieser Stelle die Wirkungen auf die Wohnbauflächenentwicklung aufgegriffen werden. Der skizzierte massive Bevölkerungsrückgang hat zunächst einmal eine verhältnismäßig geringe Wirkung auf die Wohnungsnachfrage, da die Wohnungen nicht von Personen, sondern von Haushalten nachgefragt werden. So stellt die Wohnungsbauförderungsanstalt NRW (WfA) für die Wohnungsmarktre-gion „östliches Ruhrgebiet“ fest, dass die Verringerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße maßgeblich zur Kompen-sation der Nachfrageverluste infolge einer stagnierenden bzw. schrumpfenden Bevölkerungszahl beiträgt.

Dennoch wird im Zusammenhang von Bevölkerungsrückgang und demographischem Wandel bereits heute ein „Wettstreit um Menschen“, also um Einwohner, Steuerzahler, Konsumenten, qualifizierte Mitarbeiter und nicht zuletzt um Mieter und Eigenheimbesitzer diskutiert, der Flächenent-

wickler und Wohnungswirtschaft vor neue Herausforderungen stellt. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor in diesem Wettstreit ist das Thema der Lebens- und Wohnqualität: Welche Angebote sorgen dafür, dass sich Bewohner und Besucher in einem Stadtquartier wohlfühlen? Die möglichen Antworten auf diese Frage sind abhängig von den Milieus, aus denen die Zielgruppen des Quartiers stammen, welche Lebensstile und welche Wohnwünsche sie haben.

Diese Ansätze zeigen, dass eine differenzierte Beschäftigung mit der Quantität und der Qualität der durch die Haushalte ausgelösten Nachfrage erforderlich ist. Wohnungsmarktprognosen für regionale Teilmärkte auf Stadt- oder Landkreisebene bilden heute in der Regel die demographische Dimension über Parameter wie Alter, Familienstand, Einkommen hinreichend konkret ab. Doch die in der Vergangenheit geltende Verbindung zwischen Demographie und Nachfrageverhalten hat sich verändert und erfordert eine differenziertere Betrachtung. Die Individualisierung der Gesellschaft führt zu einer Pluralisierung der Lebensstile und somit zu einer immer heterogener werdenden Nachfrage. Es wird zunehmend wichtiger, die Wohnwünsche der unterschiedlichen Zielgruppen zu kennen, die maßgeblich durch ihre individuellen Werthaltungen, Interessen, Freizeitverhalten und auch ihr Mode- und Kleidungsbewusstsein beeinflusst werden. Um künftig im Wettbewerb bestehen zu können, gilt es die zentrale Fragestellung zu beantworten: „Wer will wie wohnen?“ Und die Beantwortung dieser Frage hat direkte Auswirkungen auf die Wohnbauflächenentwicklung.

Wir beschäftigen uns daher sehr differenziert mit den Themen Milieus und Lebensstile sowie den jeweiligen Anforderungen an das gewünschte Wohnprodukt. Dabei steht für uns als Flächenentwickler nicht allein die architektonische Gestaltung der künftigen Immobilie im Mittelpunkt, sondern die städtebauliche Qualität der Wohngebiete, ihre infrastrukturelle Ausstattung sowie das Potenzial des Umfelds. Ziel

muss es sein, Stadtquartiere zu entwickeln, die sich in ihrer inhaltlichen Ausrichtung auf die zu erwartende Nachfrage aus dem Umfeld beziehen, da erfahrungsgemäß ca. 70 % bis 80 % dieser Nachfrage aus einem Umkreis von ca. 10–15 Fahrminuten stammen.

Lebensqualität entsteht durch ein zielgruppenspezifisches Zusammenspiel der Komponenten Wohnungsangebot, Arbeitsplatzverfügbarkeit, Freiraum und Infrastruktur im Stadtquartier. Die Wohnkonzepte für die einzelnen Quartiere werden mit den Vorstellungen zu anderen Flächennutzungen wie Gewerbe, Einkaufen, Freizeit und Grünflächen in Leitbildern zu stimmigen Gesamtideen der Flächenentwicklung verwoben. Als Flächenentwickler ohne eigene Hochbauaktivitäten werden diese Leitbilder durch die Montan-Grundstücksgesellschaft mbH gemeinsam mit Bau-trägern weiterentwickelt, die im Verlauf des Projekts für die architektonische Umsetzung und Realisierung verantwortlich sein werden. Die Leitbilder geben hierbei dem Standort eine Dachmarke, unter der kleinteilige Quartiere ausgestaltet werden, die sich an unterschiedliche Zielgruppen richten. Aufgrund der Diversifizierung in unterschiedliche Wohnprodukte ist die Zusammenarbeit mit mehreren Bau-trägern gewünscht, um verschiedene Wohnwünsche zu befriedigen und architektonische Monotonie zu vermeiden. Für die jeweiligen Bau-träger ist dieses Vorgehen vorteilhaft, da es eine Verknappung des Angebotes darstellt. Die Konkurrenz von ähnlichen Produkten, die sich an gleiche Zielgruppen richten und somit zu Preisdruck führt, ist so von vornherein ausgeschlossen. In diesen Prozess werden ebenfalls die Kommunen eingebunden, die bei der Erarbeitung der Leitbilder kommunale Interessen einbringen. Es ist dabei von großer Bedeutung, dass alle Teilnehmer gemeinschaftlich an der Umsetzung der abgestimmten Gesamtideen arbeiten.

Diese Methodik bietet der MGG im Wettbewerb mit anderen Flächenentwicklern entscheidende Vorteile, da genaue

Kenntnisse der zu erwartenden Nachfrage die Projektrisiken der einzelnen Bauträger senken und die frühzeitige Einbindung der Kommunen die Realisierungsfähigkeit der Leitbilder erleichtert. Ergänzend sind gemeinsame Informations-, Marketing- und Vertriebsaktivitäten sinnvoll, die den Standort in seiner Gesamtheit in den Mittelpunkt stellen. Damit wird das Fundament für eine unverwechselbare Marktpositionierung gelegt und der Aufwand für die einzelnen Akteure der Entwicklung verringert sich beträchtlich.

Auch für die Kommunen ergibt sich eine Reihe von Vorteilen: Zielgruppenspezifische Wohnbauflächenentwicklungen erhöhen die Zufriedenheit der in einer Kommune lebenden Bevölkerung, da gewünschte Wohnprodukte in der Heimatgemeinde vorgefunden und Umzüge über die Gemeindegrenzen vermieden werden.

Die Berücksichtigung der Anforderungen der in einer Kommune lebenden Bevölkerung führt zu einer unverwechselbaren Positionierung der Gemeinde. Statt im Wettbewerb mit Nachbargemeinden um vermeintlich lukrative Einwohnergruppen zu buhlen, die oftmals im Umfeld im gewünschten Umfang gar nicht vorhanden sind, erfolgt eine markt- und bedarfsgerechte Ausrichtung. Dies verhindert eine Uniformität von Baugebieten, schafft städtebauliche Vielfalt und Qualität.

Die partnerschaftliche Entwicklung unter einem abgestimmten Projektleitbild mit mehreren Bauträgern, die verschiedene Marktsegmente bedienen, erleichtert die Marktgängigkeit und verkürzt so die Vermarktungszeiträume. Die Bauleitplanung integriert die Ansprüche der Zielgruppen auf der städtebaulichen Ebene. Eine Anpassung von Bauleitplänen auf die Anforderungen des Marktes, die derzeit oftmals im Nachgang erfolgt, ist nicht mehr erforderlich.

Die zielgruppenspezifische Positionierung von Wohnflächen in Stadtquartieren leistet einen Beitrag zur Schärfung des urbanen Profils des Ruhrgebietes, sie schafft Räume mit Lebensqualität für moderne Lebensstile und bietet der Metropolregion spannende Möglichkeiten, auf kreative Zielgruppen zuzugehen. Sie unterstützt so die Modernisierung der Region.

2.5 Leitlinien und Ziele für die Region

Die Kommunen der Städteregion Ruhr haben sich bereits im Masterplan Ruhr aus dem Jahre 2006 sehr intensiv mit ihren wohnungspolitischen Zielen und Leitlinien beschäftigt, diese zusammengetragen und abgeglichen. Hierbei war festzustellen, dass große fachliche Übereinstimmungen vorhanden sind. Ausgehend von den gemeinsam erarbeiteten Zielen und Leitlinien haben die beteiligten Kommunen eine „Wohnungspolitische Erklärung“ formuliert, die – in aktualisierter Form – an dieser Stelle wiedergegeben werden soll. Ebenfalls aktualisiert ist die Übersicht zu den Leitlinien und Zielen (vgl. Abb. 14).

Die „Wohnungspolitische Erklärung“ ist Bestandteil und Ergebnis des gemeinschaftlich von den Städten entwickelten Masterplan Ruhr. Ihre Zielsetzung ist es, das gemeinsame Grundverständnis moderner kommunaler und regionaler Wohnungspolitik zu formulieren und diese zukunftsweisend auszurichten. Damit trägt die „Wohnungspolitische Erklärung“ zur weiteren Stärkung des Wohnstandortes bei.

„Wohnungspolitische Erklärung“

1. Wohnen unterstützt Strukturwandel

Das Wohnen ist ein wichtiger Bestandteil des Strukturwandels in der Städteregion Ruhr. Dies ist über lange Zeit nicht ausreichend betrachtet worden, obschon eine Unterstützung und auch Steuerung des Strukturwandels durch das Wohnen erfolgen kann (z. B. Aktivierung von Brachflächen) und sich der Strukturwandel auch auf den Wohnungsteilmärkten immer stärker auswirkt (z. B. Entwicklung der Nachfrage). In der Zukunft soll der Bereich Wohnen mit seinen unterschiedlichen Instrumenten daher stärker aus Sicht des Strukturwandels mit all seinen Potenzialen und Facetten Beachtung finden, um sowohl die Rolle als auch die Aufgaben zu verdeutlichen.

2. Stärke und Qualität in den Vordergrund

Die Städteregion Ruhr verfügt über eine große Vielzahl und Vielfalt unterschiedlicher und bezahlbarer Wohnungen,

die in ihrem Zusammenwirken einen starken Wohnstandort bilden. Dies ist ein großer Vorteil unserer Region gegenüber anderen. Diese Stärken gilt es in der Zukunft weiterzuentwickeln (Stärken stärken) und vor allem die besonderen Qualitäten stärker herauszustellen. Ferner bedarf es vermehrt der Nutzung vorhandener Potenziale (z. B. Wohnen am Wasser) und mehr Mut zum Experiment zur Entwicklung neuer Qualitäten im Neubau und Bestand. In diesem Kontext ist auch die Entwicklung bzw. Herausstellung eines regionalen (Wohn-)Architekturprofils in der Tradition der IBA von Interesse. Auch Wettbewerbe oder andere innovative Instrumente tragen zur Stärkung und Entwicklung von mehr Qualitäten im Wohnen bei. Ein starker Wohnungsmarkt unterstützt in seiner Gesamtheit die Bauwirtschaft und damit die Gesamtkonjunktur.

3. Berücksichtigung der Wohnungsteilmärkte

In der Vergangenheit haben sich unterschiedliche Wohnungsteilmärkte entwickelt. Sie sind hinsichtlich ihrer Weiterentwicklung gleichrangig zu betrachten und bei Bedarf mit entsprechenden wohnungspolitischen Maßnahmen zu begleiten. Die zukünftige Weiterentwicklung der Wohnungsteilmärkte sollte primär auf Qualität und Eigentumsbildung setzen. Dies hat sowohl für den Wohnungsbestand als auch für den Wohnungsneubau Gültigkeit und schließt die Sicherstellung von ausreichenden Wohnraumangeboten zur Wohnraumversorgung für alle Bevölkerungsgruppen ein.

4. Aktive Verwaltung fordern und fördern

Basis einer aktiven kommunalen Wohnungspolitik ist die genaue Kenntnis der Daten und Fakten des Wohnungsmarktes (kontinuierliche Wohnungsmarktbeobachtung). Eine starke kommunale Wohnungspolitik bedarf eines guten organisatorischen Unterbaus in der Kommunalverwaltung. Die Kommunen wollen und müssen zukünftig stärker als bisher die Rolle einer aktivierenden Verwaltung

einnehmen und sich mehr als Moderator wohnungspolitischer Entwicklungen definieren („Wohnungspolitik ohne Geld“). Im Rahmen dieses Prozesses zur Verbesserung der Handlungsfähigkeit sind insbesondere die Förderung der Partizipation (Bürgerschaft) sowie der Kooperation (Wohnungsunternehmen und andere Eigentümer, Verbände, Initiativen etc.) zu berücksichtigen.

5. Netzwerk Wohnen stärkt Stadtentwicklung

Wohnungspolitik ist ein wichtiger Baustein einer zukunftsweisenden Stadtentwicklung. Sie definiert sich u. a. als ganzheitlicher und kooperativer Ansatz. Durch das Zusammenwirken der unterschiedlichen Bereiche werden zahlreiche Synergieeffekte erzielt. Dies kann insbesondere die durch ihre unmittelbaren Wechselwirkungen charakterisierten Arbeitsbereiche positiv beeinflussen: Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt, Forcierung der Wohnbauflächenentwicklung, weitere Aufwertung der Wohnungsbestände, Verbesserung der Wohnquartiere und des unmittelbaren Wohnumfeldes, die Stabilisierung von Nachbarschaften, Bekämpfung von Leerständen, Unterstützung des ökologischen Bauens und Wohnens, Stadtumbau West, Umsetzung integrativer Projekte etc. Durch wohnungspolitische Maßnahmen ist im Zusammenwirken mit weiteren Aktivitäten der Stadtentwicklung auch eine starke Einflussnahme auf die (Nah-)Wanderungen und damit verbunden der Bevölkerungsentwicklung möglich. Dies macht sich auch bzgl. der Umwelt (z. B. Pendler) und der Infrastrukturauslastung positiv bemerkbar.

6. Regionale Kooperation

Das Wohnen ist verstärkt im regionalen Kontext zu betrachten und als Baustein einer gemeinsamen regionalen Entwicklung zu erkennen. Neben einer Stärkung der eigenen Handlungsfähigkeit der Kommunen (s. o.) ist auch der Aufbau bzw. die Weiterentwicklung interaktionsfähiger Strukturen in der Region zu unterstützen, bspw. um regio-

nale Interessen zu bündeln und um gemeinsam zu handeln (Bundes-/Landespolitik, Globalisierung des Wohnens/Verkäufe). Durch die Etablierung einer gemeinsamen Datengrundlage und den Aufbau einer regional abgestimmten Wohnungsmarktbeobachtung wird eine wertvolle Basis geschaffen. Die wachsende Regionalisierung des Wohnens sollte auch darin ihren Ausdruck finden, dass die Fördermittel des Wohnungsbaus in einem ersten Schritt als lokale Budgets zur Verfügung gestellt werden. In einem zweiten Schritt erfolgt dann die regionale Abstimmung. Wichtig wird es hierbei, den Übergang von lokalen zu regionalen Budgets zu organisieren. Denkbar ist es, durch ein Anreiz-System die regionale Kooperation zu befördern (z.B. zusätzliche Mittel für innovative regional bedeutsame Vorhaben und Projekte).

7. Agenda der Wohnungspolitik in der Städtereion Ruhr

Die am Masterplan Ruhr beteiligten Städte sind sich darin einig,

- die kommunale Wohnungspolitik auch in Zukunft als ganzheitlichen, integrativen und kooperativen Ansatz weiter zu verfolgen und entsprechend der fachlich-inhaltlichen Aussagen der Wohnungspolitischen Erklärung fortzusetzen.
- kommunale Handlungskonzepte zum Wohnen zu entwickeln und diese untereinander und mit den zahlreichen Kooperationspartnern abzustimmen.
- die kommunalen Verwaltungs- und Organisationsstrukturen zur Verbesserung der Handlungs- und Interaktionsfähigkeit zu überprüfen und weiter zu optimieren.
- noch stärker miteinander zu kooperieren, was die Fortsetzung des fachlichen Austauschs und insbesondere die regionale Wohnungsmarktbeobachtung beinhaltet.
- die kommunalen Wohnungsunternehmen zu erhalten, um damit auch zukünftig Einfluss auf Prozesse in den

Bereichen Stadtentwicklung und Wohnen nehmen zu können.

- Großverkäufe von Wohnraum mit der gebotenen Aufmerksamkeit zu begleiten und dabei die Interessen einer sozial- und stadtverträglichen Gesamtentwicklung zu verfolgen.
- zukünftig verstärkt eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zum Wohnen (in der Region) zu organisieren (Image-Verbesserung, Investorenansprache, thematische Ausstellungen, regionale Auszeichnungen für „best practice“ etc.).
- durch weiteren Bürokratieabbau (z.B. Beschleunigung bei den Baugenehmigungen) und eine weitere Verbesserung der Beratungsleistungen für Bauwillige das Wohnen in der Region zu stärken.

Leitlinie	Wohnstandort Metropole Ruhr stärken
Ziele	Gleichrangige Betrachtung und Weiterentwicklung aller Teilmärkte Erhalt eines ausgeglichenen Wohnungsmarktes Erhalt der polyzentralen Struktur und Stärkung der Kernstädte: Re-Urbanisierung unterstützen, Suburbanisierung vermeiden; Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt Unterstützung der Eigentumsbildung (Bestand und Neubau) Aufrechterhaltung einer sozialen Wohnungspolitik Sicherstellung von Wohnraumangeboten für alle Bevölkerungsgruppen Image des Wohnens in der Metropole Ruhr weiter verbessern Unterstützung eines familiengerechten Wohnens (Neubau und Bestand)
Leitlinie	Qualitäten des Wohnens in der Region fördern
Ziele	Erhalt und Weiterentwicklung der Besonderheiten und Qualitäten Pflege der Architekturtradition der Region Schaffung neuer Wohnqualitäten in der Region Förderung attraktiver und innovativer (Wohn-)Architektur Aufrechterhaltung und Ausbau der Gebrauchs- und Gestaltqualitäten in den Quartieren
Leitlinie	Strukturwandel unterstützen
Ziele	Aktivierung von Brachflächen für das Wohnen und zur Schaffung neuer Wohnumfeldqualitäten Erschließung und Nutzung neuer Potenziale für das Wohnen für z. B. individuelle Wohnquartiere im höheren Preissegment Unterstützung von Bauwirtschaft und Handwerk und damit der Gesamtkonjunktur

Leitlinie	Kommunale Wohnungspolitik stärken
Ziele	Aufbau eines bzw. Erhalt des guten organisatorischen Unterbaus in der Verwaltung für eine starke kommunale Wohnungspolitik Stärkung der Kommunalverwaltung in ihrer Rolle als Moderator wohnungspolitischer Entwicklungen (aktivierende Verwaltung) Förderung der Partizipation (Bürgerschaft) und der Kooperation (Wohnungsunternehmen, Verbände, Initiativen u.a.m.) durch die Kommune Entwicklung ganzheitlicher und kooperativer Arbeitsansätze in der kommunalen Wohnungspolitik, d.h. Entwicklung kommunaler Handlungskonzepte zum Wohnen Entwicklung eines Frühwarnsystems zur Vermeidung von Überangebot und Leerstand Erfassung von Trends und Erstellung von Potenzialanalysen für einzelne Quartiere
Leitlinie	Regionale Kooperation verbessern
Ziele	Stärkung der regionalen Handlungs- und Interaktionsfähigkeit Definition und Identitätsbildung der Region über das Wohnen Schaffung einer gemeinsamen Datengrundlage, Aufbau und Etablierung einer regional abgestimmten Wohnungsmarktbeobachtung Abstimmung der lokalen Handlungskonzepte und perspektivisch Weiterentwicklung zu einem regionalen Konzept Stärkere regionale Abstimmung der Wohnbauflächenentwicklung wie z.B. im Regionalen Flächennutzungsplan geschehen
Leitlinie	Nachhaltige Wohnbauflächenentwicklung realisieren
Ziele	Priorität der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung Maßvolle Weiterentwicklung der Wohnbauflächen Bereitstellung geeigneter Flächen durch kommunales Bodenmanagement

	Erhalt städtebaulicher Qualitäten bei Nachverdichtung und Baulückenschluss Stärkung gewachsener Zentren durch Siedlungsflächenentwicklung Entwicklung von Wohnbauflächen für verschiedene Zielgruppen Entwicklung von Qualitätskriterien für den Neubau
Leitlinie	Wohnungsbestände weiter optimieren
Ziele	Etablierung der Bestandsentwicklung als Arbeitsfeld kommunaler Wohnungspolitik Sicherung von preiswertem Wohnraum Erhalt und Sicherung der vorhandenen Zentrenstrukturen Weitere Aufwertung von Wohnraum und Umsetzung von Modernisierungsmaßnahmen Wohnungsumbau in Anpassung an die Bedarfssituation Verbesserung der Wohnquartiere und des unmittelbaren Wohnumfeldes Zugänge zu Grünflächen und zum Freiraum erhalten und weiter verbessern Optimierung der Wohnungsbelegung Einbeziehung aller relevanten Akteure Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen Stabilisierung von Nachbarschaften Berücksichtigung der Belange und Anforderungen einer älter werdenden Gesellschaft an die Bereiche Wohnung, Wohnumfeld und Wohnquartier Wohnungswirtschaftliche, städtebauliche und infrastrukturelle Weiterentwicklung der Siedlungen aus den 1950/1960er Jahren Pflege der historischen Siedlungen als Kulturgüter Schaffung von neuem Wohnraum im Bestand Reduzierung von Leerstand durch Abriss dauerhaft nicht nachgefragter Wohnungen

Abb. 14: Leitlinien und Ziele der Wohnungspolitik in der Städtereion Ruhr

3.1 Einführung

Die Themen Städtebau und Stadtentwicklung sind seit Beginn der Arbeit am Masterplan Ruhr inhaltliche Schwerpunkte. Die thematische Weiterentwicklung durch eine sachbezogene Diskussion und das gemeinsame Erarbeiten von (neuen) Inhalten und anstehenden Aufgaben war Gegenstand verschiedener Sitzungen der Arbeitsgruppe.

Im nachfolgenden Kapitel wird zum Einstieg zunächst ein grober Überblick zur geschichtlichen Entwicklung der Region gegeben. Diese Grundlagen sind von Bedeutung, da das heutige Gesicht der Region in besonderem Maße durch die industrielle Vergangenheit geprägt ist. Die sich u.a. daraus ergebenden Stärken, Handlungsbedarfe und Besonderheiten bilden wiederum die Ausgangsbasis, die die heutige und zukünftige Stadtentwicklung berücksichtigen muss.

Neben den vorhandenen räumlichen Gegebenheiten beeinflussen zudem aktuelle Rahmenbedingungen die Entwicklung in der Städteregion. Alle beteiligten Kommunen sind, wenn auch in unterschiedlicher Art und Weise, von demographischen, finanziellen oder organisatorischen Veränderungen betroffen, die ein Umdenken bezüglich bisheriger Einschätzungen sowie Denk- und Arbeitsweisen erfordern.

Die Darstellung der lokalen Projekte nimmt im folgenden Kapitel viel Raum ein. Dabei zeigt sich die ganze Bandbreite von Stadtentwicklung. Was die Qualität der jeweiligen Projekte ausmacht, ist dabei Schwerpunkt der Ausführungen. Die Frage, was städtebauliche Qualität ausmacht und wie die Stadtplanung eine solche erreichen und sichern kann, war Gegenstand eines interkommunalen Workshops. Die Diskussionsergebnisse sind in dieses Kapitel eingeflossen.

Den Abschluss des Kapitels bilden Ziele und Leitlinien für die Region. In den letzten Monaten konnte ein gemeinsames Grundverständnis zum Thema Städtebau und Stadtentwicklung erarbeitet werden, das einen regional abgestimmten Orientierungsrahmen für die weitere Arbeit bildet.

3.2 Geschichtliche Entwicklung des Ruhrgebiets

Stadtlandschaften vor der Industrialisierung

„Nicht sattsehen konnte ich mich an der saftig frischen Vegetation, den prachtvollen Eich- und Buchenwäldern, die rechts und links die Berge krönen, zuweilen sich über die Straße hinzogen, dann wieder in weite Ferne zurückwichen ... Jedes Dorf umgibt ein Haus schön belaubter Bäume und nichts übertrifft die Üppigkeit der Wiesen.“ So hat Fürst Hermann von Pückler-Muskau auf einer seiner Reisen 1826 das Ruhrtal beschrieben.

Die Siedlungsgeschichte der Städte des Ruhrgebietes beginnt im Frühmittelalter.

Entlang des Hellwegs, der Handelsstraße, die vom Rhein zur Weser und zur Elbe führte, wurden im Frühmittelalter an wichtigen Wegekreuzungen karolingische Königshöfe angelegt, die als militärische Stützpunkte und Verwaltungszentren dienten und die Keimzellen der späteren Städte Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund waren. Aber auch zahlreiche Klöster und Stifte, wie die Abtei Werden, hatten sich angesiedelt, und seitdem die kaiserliche Macht im römischen Reich im Spätmittelalter schwand, bildeten sich verschiedene Gebiete unter der Macht zahlreicher Territorialfürsten, unter anderem die Grafschaft Mark, das Vest Recklinghausen, das Stift Essen und die freie Reichsstadt Dortmund.

Die Stadtansicht von 1804, die Dortmund von Süden her zeigt, ein Jahr, nachdem die einst reiche Hansestadt ihre Reichsfreiheit verlor, steht hier beispielhaft für die anderen alten Städte des heutigen Ruhrgebietes, die ebenfalls zu dieser Zeit Ackerbürgerstädte waren. Dortmund hatte 1804 etwa 4.000 Einwohner, die vorwiegend von der Landwirtschaft lebten, entweder direkt oder sie besaßen Vieh und Grundbesitz. Wiesen, Gärten und Getreidefelder lagen außerhalb der Stadtbefestigungen und die fruchtbaren Böden lieferten agrarische Überschüsse, insbesondere Getreide und Flachs.

Die Landschaft wirkte noch weitgehend unberührt, sodass die Aussagen von Fürst Hermann von Pückler-Muskau zutreffend waren.

Anfänge der Industrialisierung

Es gab aber zu dieser Zeit auch schon die Grundlagen, aus denen sich die wenig später einsetzende Industrialisierung entwickelte. Das Gemälde zeigt die älteste Eisenhütte des Ruhrgebietes, die 1835 zur Hüttengewerkschaft und Handlung Jacoby, Haniel & Huysen gehörte. 1835 arbeitete die Hütte bereits über 75 Jahre, die Anfänge der Eisengewinnung im Ruhrgebiet reichen aber weiter zurück. Sie sind aber nur archäologisch nachzuweisen bis in die Zeit um 300 v. Chr., als Raseneisenerz in Rennöfen zu Eisen reduziert wurde. Funde von Raseneisenerz waren auch für den Freiherr Franz von der Wenge zum Diek – Domkapitular zu Münster – 1741 der Anlass, vom Erzbischof von Köln die Erlaubnis zu erbitten, im Vest Recklinghausen nach Eisenstein zu suchen. Am 13. Juli 1753 bekommt er dann auch die Genehmigung, eine Eisenhütte zu betreiben. Am 18. Oktober 1758 nimmt die St.-Antony-Hütte ihre Arbeit am Elpenbach in Osterfeld auf. 1781 wurde dann eine zweite Eisenhütte am Elpenbach angelegt, diesmal aber im Herzogtum Cleve, das zum Königreich Preußen gehörte. Gegründet wurde diese Hütte mit dem Namen Gute Hoffnung von Eberhard Pfandhöfer, der vorher Pächter der St.-Antony-Hütte war, also von Preußen abgeworben wurde. Wenige Kilometer südlich der beiden Hütten kommt es dann 1790 zur Gründung einer weiteren Eisenhütte, diesmal im reichsunmittelbaren Stift Essen durch die Fürstäbtissin Maria Cunigunda, Königliche Prinzessin in Polen und Litauen, Herzogin zu Sachsen. Die Neu-Essen genannte Hütte wurde an der Emscher angelegt und ebenfalls mit Wasserkraft betrieben. Zwar war für alle Hütten genügend Raseneisenerz vorhanden, doch reichte das Angebot an Holzkohle für den Verhüttungsprozess nicht aus.

Die Konkurrenzsituation im „Dreiländereck“ verhinderte somit, dass auch nur eine Hütte rentabel arbeiten konnte. 1808

schafften dann die drei Gesellschafter Jacoby, Haniel & Huysen durch Aufkäufe und Zusammenlegung eine neue Basis, aus der ein Stahlkonzern mit Walzwerken, Maschinenbaubetrieben, einem Schiffswerk und Eisen- und Steinkohlenbergwerken entstand.

Die Basis dafür war Koks-kohle, die, seitdem es gelang, verkockbare Kohle über Tiefzechen zu gewinnen, das Wachstum der Montanindustrie ermöglichte. 1835 begann Franz Haniel, die erste Tiefbauzeche abzuteufen, die allerdings 1842 wegen gewaltiger Wassereinbrüche aufgegeben werden musste. In der Nähe des heutigen Essener Hauptbahnhofes hatte Mathias Stinnes (Zeche Graf Beust) 1842 mehr Erfolg und auch in Bochum begann auf der Zeche Präsident ab 1844 die Förderung. Die Phase zwischen 1835 und 1850 kann als die Initialphase für die wirtschaftliche aber auch die bauliche Entwicklung des Ruhrgebietes angesehen werden. Die ersten Tiefbauzechen entstehen, die Köln-Mindener-Eisenbahnlinie wird 1846 bis 1847 durch das Ruhrgebiet gelegt. 1849 erfolgt in der Friedrich Wilhelms-Hütte in Mülheim an der Ruhr erstmalig die Herstellung von Roheisen in einem von Koks beschickten Hochofen im Ruhrgebiet. Die erste Arbeitersiedlung entsteht ab 1846 in Oberhausen in Verbindung mit dem Werksausbau der späteren Gutehoffnungshütte.

Veränderungen durch die Industrialisierung

Als Unternehmer zu Beginn der ersten großen Industrialisierungsphase im Ruhrgebiet begannen, die Kohle im Tiefbauverfahren abzubauen, den Handel mittels Eisenbahnen und Kanälen zu intensivieren und die Stahl- und Eisenerzeugung voranzutreiben, wurden sie in der Ansiedlung und Ausdehnung ihrer Betriebsbauten kaum durch schon bestehende Strukturen und Bebauung gehemmt. Es gab genug Raum für die Zechen, Fabriken, Verkehrsanlagen und die Folgebauten in dieser durch die relativ kleinen Hellwegstädte und große naturräumliche und agrarische Bereiche gekennzeichneten Region, der eine breite bürgerliche Schicht als Entscheidungs-



Blick vom Essener Rathaustrum nach Westen auf die Krupp'schen Fabriken 1890

träger für eine geordnete Stadtentwicklung fehlte. Es wurde praktisch vielerorts auf der grünen Wiese gebaut.

Stattdessen wurde der Raum durch eine Vielzahl von linearen Strukturen in Form von Infrastrukturbändern durchzogen. Eisenbahnlinien gaben den Städten zunächst zwar Strukturen, diese hatten aber mit einer geordneten Raum- und Siedlungsentwicklung nur wenig zu tun. Im Gegenteil: Es entstanden Zerschneidungen, Barrieren und zum Teil sogar isolierte Lagen.

Von Städtebau im Sinne einer geplanten Stadtentwicklung kann bis zum Ende des 19. Jahrhunderts im Ruhrgebiet nur ansatzweise gesprochen werden. Die industriellen Anlagen und die erforderliche technische Infrastruktur wurden allein nach Maßgabe ihres größten industriellen Nutzens und der Flächenverfügbarkeit platziert.

Diese Entwicklungen sind in den heutigen Stadtstrukturen noch eindeutig ablesbar. Die oftmals als patchworkartig beschriebene Siedlungsstruktur des Ruhrgebiets hat eine ihrer Ursachen in dieser historischen, industriegeschichtlichen Entwicklung.

So wurden zwar, als die vielen Neuansiedlungen begonnen hatten, um die 1850er/1860er Jahre in den alten Heliwegstädten Duisburg, Mülheim, Essen und Dortmund Stadterweiterungspläne vorgelegt, die die rasterförmige Erschließung neuen Baulandes außerhalb der Altstadt projektierten. Eine Ordnung der folgenden Ansiedlungen und Standortweiterungen der Industrie aber konnte meistens nicht erreicht werden. Die vorgesehenen Raster wurden von den Anlagen gesprengt, und von außen drängten sich neue Siedlungskerne, die Zechen und Fabriken, an die geplanten Erweiterungsgebiete heran.

Der erste Plan für die Erweiterung eines alten Stadtkerns im Ruhrgebiet wurde in Mülheim 1829 durch Adolf von Vagedes vorgelegt, aber nie umgesetzt.

1846 erfolgte mit dem Bau des Bahnhofs Oberhausens die Grundsteinlegung für die Gemeinde Oberhausen, die sich dann 1861 bildete. Bereits zwei Jahre vorher war für den Bereich um den Bahnhof sowie die hier liegenden vier Zechen und Eisenhütten ein engmaschiger Rasterplan verfügt worden, der noch heute die Innenstadt Alt-Oberhausens prägt.

Aufgrund der mangelhaften Stadtplanung und der Ansiedlung von Zechen, je nach den Kohlevorkommen auch in dünn besiedelten, ländlichen Regionen des Ruhrgebietes, waren die Wohnmöglichkeiten für die wachsende Zahl der Arbeiter und ihre Familien äußerst dürftig. Das eigene Tagelöhnerhäuschen wie der selbstgebaute Bergmannskotten hatten vorindustriellen Zeiten angehört. Das Mieten einer Wohnung war zur Regel geworden.

Sofern überhaupt ein privater Mietwohnungsbau für die Arbeiter festgestellt werden kann, war er höchst unzulänglich. Durch Umbau und Erweiterung bestehender Häuser versuchten kleinbürgerliche Hausbesitzer, vermietbare Räume zu schaffen. Ehemalige Ställe und Scheunen wurden zu Quartieren umgestaltet und Hinterhöfe bebaut. Ein Raum pro Familie war die Norm.

Ab den 1860er Jahren wurden verstärkt Werkswohnungen und Arbeiterkasernen an den Standorten der Fabriken und Zechen im Ruhrgebiet gebaut. Das Material war meistens Backstein, der als immissionsresistent galt, bereits im Fabrikbau eingesetzt wurde und ab den 1880er Jahren aufgrund der Dampfziegeleien billig herstellbar war. Die Siedlungen, die vielfach mit eigenen Versorgungsmöglichkeiten (Schule, Konsum u.a.) ausgestattet waren, bilden bis heute oftmals die Grundlage für Ortsteile mit eigenen Zentren und damit Basis für die polyzentrale Struktur des Ruhrgebietes.

Welches Ausmaß die städtebauliche Entwicklung erreichte, lässt sich am leichtesten an der Zunahme der Bevölkerung verdeutlichen. Zwischen 1815 und 1914 wuchs im Ruhrgebiet die Bevölkerung um das Fünffache, während im gleichen Zeitraum in Preußen, zu dem das Ruhrgebiet gehörte, die Zahl der Bevölkerung von 10 Millionen auf 40 Millionen stieg. Dabei wuchs allein Essen von 9.000 auf 295.000 Einwohner, Duisburg von 5.000 auf 331.000 Einwohner, wobei allein 1911 durch die Eingemeindung Hamborns 102.000 Einwohner hinzukamen; 1815 hatte Hamborn 2.000 Einwohner. Dortmund wuchs von 4.000 auf 214.000, Gelsenkirchen von 1.000 auf 170.000 Einwohner, Bochum von 2.000 auf 137.000 Einwohner, Mülheim von 5.000 auf 113.000 Einwohner, Oberhausen von 5.600 (1861) auf 94.000 Einwohner, Herne von 700 auf 58.000 Einwohner und Bottrop von 2.200 auf 68.000 Einwohner, das damals größte Dorf Preußens. Die Steigerungen beruhten auf Zuwanderungen, Geburtenüberschuss und Eingemeindungen.

Wenn man bedenkt, dass das eigentliche Wachstum erst in der späteren zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts etwa ab 1865 einsetzte, reduziert sich der zeitliche Rahmen der Entwicklung auf knapp 50 Jahre. Die Zahl der Bergbaubeschäftigten stieg von 50.000 auf 400.000 und die der Beschäftigten in Hütten- und Walzwerken von 40.000 auf 250.000. Die Mobilität war damals so groß, dass jede Familie statistisch alle zwei Jahre umzog, was sich erst mit der Einführung staatlicher Mieterschutz- und Wohnungsbewirtschaftungspolitik und der Tarifverträge nach dem ersten Weltkrieg änderte, als man durch einen Wechsel des Arbeitsplatzes kaum mehr Einkommensveränderungen erreichen konnte und der Wohnraumwechsel beschränkt wurde.

Seine heutige städtebauliche Dimension erreichte das Ruhrgebiet in den Zeitphasen der Zwanziger und frühen Dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts und der Zeit nach dem 2. Weltkrieg von etwa 1950 bis zum Ende der Sechziger Jahre.



Dickelsbachsiedlung Duisburg

Dies waren die Hauptphasen der baulichen Entwicklung und dies lässt sich auch an der Zusammensetzung des heutigen Wohnungsbestandes dokumentieren. War es in der Phase der Industrialisierung bis 1918 besonders der Werkswohnungsbau, der für neuen Wohnraum sorgte, ging mit dem Preußischen Wohnungsgesetz und seinen weitgehenden Reformen im Mietwesen die Wohnbautätigkeit an gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften über. Aus der 1920 gegründeten „Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten im rheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirk“ sollte eine der größten Wohnungsgesellschaften des Ruhrgebiets werden, die ihre Gebäude unter Beteiligung der Firmen und mit Hilfe des Staates finanziert hat. Daneben wurden Städte mit ihren gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften zu einem der größten Auftraggeber für den Siedlungsbau. Ein Beispiel für diese Phase, die jetzt mehr auch die städtebauliche Ausgestaltung und Entwicklung des jeweiligen Stadtgebietes im Auge hatte, ist die Stadt Duisburg, die Formen des Neuen Bauens orientiert an der progressiven holländischen Wohnarchitektur 1926 bis 1927 etwa bei der Dickelsbachsiedlung umsetzte.



Wohnsiedlung 1950er Jahre

Wohnungsgenossenschaften traten jetzt auch verstärkt bei der Schaffung von Wohnraum auf und bildeten eine weitere stabile Gruppe innerhalb des weitgehend durch Mieten geprägten Wohnungsmarktes.

Mit der Weltwirtschaftskrise kam die Wohnungsbauentwicklung fast zum Erliegen und in den Dreißiger Jahren beschränkte sich die Wohnbautätigkeit auf ein quantitativ niedriges Niveau.

Nach den großflächigen Zerstörungen des 2. Weltkrieges hatten sich die Montanindustrien bis Mitte der 1950er Jahre weitgehend erholt und die Nachfrage nach Kohle und Stahl und damit verbunden die Aussicht auf Arbeit machte das Ruhrgebiet zum Zielgebiet von Zuwanderern, Flüchtlingen und Vertriebenen. 1960 erreichte das Ruhrgebiet den Höchststand in der Bevölkerungsentwicklung und mit dem Bevölkerungswachstum aber auch im Zuge der Beseitigung der Kriegszerstörungen kam es zu einer regen Bautätigkeit. Die neuen Wohnviertel und Erweiterungen der bestehenden Siedlungen

ließen die zwischenstädtischen Bereiche weiter schrumpfen und führten zu einem deutlich erhöhten Freiflächenverbrauch. Der Wohnungsbau der 1950er Jahre wurde besonders durch Bau von Bergarbeiterwohnungen forciert. Innerhalb von drei Jahren entstanden nach 1951 90.000 Wohnungen allein für diese Beschäftigtengruppe.

Die Krise des Bergbaus in den 1960er Jahren führte teilweise parallel zu strukturellen Veränderungen. Bergwerke und später auch Stahlwerke wurden stillgelegt, Industriebauten wie Fördertürme und andere Bezugspunkte der bisherigen Entwicklung wurden abgerissen. Halden wurden begrünt und mit dem Ausbau der Innenstädte zu funktionalen Zentren entstanden neue Orientierungspunkte. Aber auch Trabantsiedlungen, Hochschulen, Einkaufszentren und Freizeitzentren wurden neue Bezugspunkte.

Die Städtebilder, die die Entwicklungsbedingungen des Ruhrgebietes sichtbar machten, schwanden. Aus aufgegebenen Bergbau- und Stahlstandorten wurden Gewerbegebiete, der Strukturwandel breitete sich von Süden nach Norden aus. Mit der Internationalen Bauausstellung Emscher Park, die 1989 antrat, um in zehn Jahren die Emscherregion im Ruhrgebiet unter ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekten zu erneuern, gelang es, einen Teil dieser schwindenden sichtbaren Industriekultur zu erhalten und neuen Nutzungen zuzuführen: das Hüttenwerk Duisburg-Meiderich, der Gasometer in Oberhausen, die Zeche Zollverein in Essen, die Jahrhunderthalle in Bochum oder die Kokerei Hansa in Dortmund. In die Zeit der IBA fielen aber auch der Beginn des Emscherumbaus, die Planung des Emscher-Landschaftsparks, und der Bau von Landmarken wie dem Tetraeder in Bottrop. Daneben kam es zu Entwicklungen wie der Neuen Mitte Oberhausen mit dem Nucleus „CentrO“, mit der sich die Stadt auf einer ehemaligen Stahlwerksbrache und den sie umgebenden Freiräumen entlang des Rhein-Herne-Kanals und der Emscher auf über 700 ha neue Strukturen und Bezugspunkte gab.

Was blieb?

Von den unterschiedlichen Zeitphasen der Entwicklung des Ruhrgebietes haben bestimmte Phasen das heutige Aussehen der Stadtlandschaften besonders geprägt. Nur vereinzelt lassen sich bauliche Zeugnisse aus der vorindustriellen Zeit finden und auch die Gebäude, die in der ersten Phase der Industrialisierung entstanden sind, blieben kaum erhalten, sondern wurden aufgrund der jeweiligen neuen Erfordernisse ersetzt. Als feste städtebauliche Größen haben sich allerdings die Siedlungen der Montanindustrie erwiesen, die die Stillelegung und den Abriss der Industriebetriebe überdauert haben. Die Wohnbedingungen änderten sich hier weniger oder konnten leichter angepasst werden als die Anforderungen der Industrie an ihre Bauten, die meistens auch nicht mit neuen oder veränderten Nutzungen zu vereinbaren waren. Erhalten geblieben sind auch die Verkehrsinfrastruktur der Montanindustrie, die Kanäle sowie Eisenbahnlinien und -anbindungen der Altstandorte, heute vielfach Ansatzpunkte für attraktive neue Nutzungen.

Aber auch Gebäude der Gründerzeit bis zum ersten Weltkrieg und aus den Zwanziger Jahren sowie den Fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts blieben flächenhaft erhalten und prägen zusammen mit den Neubauten die Stadtbilder der Städte des Ruhrgebietes.

Exkurs

Seit dem Frühjahr 2008 ist zum 250-jährigen Bestehen der St.-Antony-Hütte eine Dauerausstellung in dem noch erhaltenen Wohn- und Kontorhaus der späteren Gutehoffnungshütte eröffnet worden. Dort wird neben einem Überblick über die wechselvolle Geschichte der Hütte auch ein Einblick in die Technikgeschichte präsentiert.

Seit dem Jahr 2006 werden im Bereich der ehemaligen St.-Antony-Hütte aber auch umfangreiche Ausgrabungen durchgeführt. Archäologen vom Landschaftsverband Rheinland haben bereits wesentliche Teile der erhalten gebliebenen Fundamente freigelegt. Das Rheinische Industriemuseum hat jetzt Pläne zur neuen Nutzung des Geländes vorgelegt: bis zum Kulturhauptstadtjahr 2010 soll das Gelände rund um den ersten Hochofen des Ruhrgebiets für Besucher erschlossen werden, ein Park für Industriearchäologie soll entstehen, inmitten einer mittlerweile völlig andersartig ausgerichteten Stadtlandschaft des Ruhrgebietes.

3.3 Rahmenbedingungen und Aufgaben der Zukunft

Transformationsprozesse

Stadtentwicklung – und damit auch eine ihrer physischen Ausdrucksformen, nämlich die des Städtebaus – ist ein andauernder Prozess von Veränderungen und Transformationen.

Die Konversion nicht mehr benötigter Brachflächen und Immobilien, die Anpassung des Gebäudebestandes durch Modernisierung/Erneuerung, Umbau/Umnutzung, Erweiterung, aber auch Abriss, ist ein permanenter Prozess, den die Kommunen beobachten, begleiten, moderieren und im Rahmen ihrer Instrumente und Ressourcen natürlich auch ein Stück weit mit steuern können.

Dazu gehören insbesondere der Umgang mit den Wohnbeständen, die Schaffung und der Erhalt von Arbeitsplätzen und die Ausgestaltung der vielschichtigen sozialen Infrastruktur. Gerade letztere steht vor großen Herausforderungen, wenn es um neue Angebotsformen, Anpassungen/Umnutzungen, Schließungen und sogar Abrisse geht. Denn hiermit sind vielfach auch soziale Spannungen und stadt(teil)kulturelle Verluste verbunden, die von der Bevölkerung gefühlsmäßig oftmals nur sehr schwer akzeptiert werden. Aber auch das Angebot, die Qualität und die Erreichbarkeit von Grün- und Freiflächen – in einem in weiten Teilen sehr dicht besiedelten Raum wie dem Ruhrgebiet – sind mitentscheidend für die Lebensqualität der Menschen.

In der Städteregion Ruhr hat der wirtschaftliche Strukturwandel der letzten vier Jahrzehnte viele derartige Transformationsprozesse in Gang gesetzt. Er hat damit auch immer wieder neue Chancen für Veränderungen im Siedlungs- und Stadtgefüge mit sich gebracht, aber gleichzeitig auch Verschiebungen in den Gewichten und in der Bedeutung von Teilräumen – wie etwa den Zentren und Stadtteilen – ausgelöst.



Raum für Veränderung und Transformation: die (Industrie-)Brachen im Ruhrgebiet

Neben den sich verändernden ökonomischen Rahmenbedingungen (globale Einflüsse auf Beschäftigung und Investitionen, Investitionsmöglichkeiten bzw. -bereitschaft, Renditeerwartungen, Wertschöpfung, Beschäftigungs-/ Arbeitslosensituation, Einkommen/Kaufkraft etc.) haben demographische Entwicklungen (Stichwort: „weniger, älter, bunter“) und sozio-ökonomische Veränderungen (z. B. Individualisierung in der Gesellschaft, Ausdifferenzierung von Lebensstilen) die Rahmenbedingungen räumlicher Entwicklungs- und Veränderungsprozesse massiv beeinflusst und werden dies auch in Zukunft tun.

Die demographischen Veränderungen

Bevölkerungsstatistiken und -prognosen zeigen, dass die Städteregion Ruhr durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung sukzessive Einwohner verliert. Auch wenn die Wanderungen im Saldo derzeit keine zusätzlichen Einwohnerverluste erzeugen, können selbst positive Wanderungssalden den Einwohnerrückgang nicht wirklich aufhalten.

Damit verbunden sind vielschichtige Effekte wie Einnahmeausfälle bei Steuern und Finanzzuweisungen, ein Verlust an Kaufkraft, der Verlust von wirtschaftlicher Tragfähigkeit von Einrichtungen und Angeboten bzw. eine Unterauslastung der



Erforderlich: Neue bauliche Strukturen angepasst an die demographischen Veränderungen

sozialen, aber auch der technischen Infrastruktur und Veränderungen bei der Wohnungsnachfrage, die jeweils weitreichende Konsequenzen für die Zukunft unserer Städte haben. All diese Prozesse vollziehen sich in der Städteregion zwar „relativ“ langsam, in ihren Trends und Konsequenzen sind sie jedoch bereits erkenn- bzw. vorhersehbar.

Vor diesem Hintergrund ist es ein stadtentwicklungspolitisches Ziel, die hier lebenden Menschen in der Region zu halten und neue Bewohner hinzu zu gewinnen.

Familien und Haushalte wurden in den vergangenen Jahrzehnten langsam aber stetig ebenfalls kleiner. Die Zahl der Zwei-Personen- und Single-Haushalte nimmt dabei weiterhin zu. Während die absolute Zahl der Haushalte (als bestimmende Größe für die Wohnungsnachfrage) in den letzten Jahren immer noch anstieg, befinden sich die Kernstädte des Ruhrgebietes nun an bzw. kurz vor einem Wendepunkt. Es mehrten sich die Anzeichen, dass nun auch die Zahl der Haushalte zurückgehen wird. Dies ist im übrigen eine Entwicklung, die bekanntermaßen in der Städteregion Ruhr eher einsetzt als in anderen Ballungsregionen der alten Bundesländer.

Gleichzeitig steigt der relative Anteil der Älteren an der Gesamtbevölkerung, weil insbesondere die Zahl der jungen Menschen abnimmt. Aber auch die absolute Zahl der Älteren wird wegen einer weiterhin zunehmenden Lebenserwartung ebenfalls noch weiter ansteigen; insgesamt wird damit das Durchschnittsalter der Bevölkerung steigen.

Verschiedenste Ursachen haben in den letzten zwei Jahrzehnten zu einer spürbaren Zuwanderung von Menschen aus dem europäischen aber auch nicht-europäischen Ausland nach Deutschland und damit auch ins Ruhrgebiet geführt. Dies hat die ethnische Zusammensetzung der Bevölkerung in unseren Städten vielerorts erkennbar verändert.

Vor dem Hintergrund insbesondere der dargestellten demographischen Veränderungen erhält eine stärker zielgruppenorientierte Stadtentwicklung – wie beispielsweise eine familien- und kinderfreundliche bzw. altengerechte Stadtpolitik – eine größere Bedeutung, wenn auch die Bedürfnisse und Belange anderer Bevölkerungsgruppen ebenfalls ernst genommen werden müssen.

Konkrete Handlungserfordernisse ergeben sich insbesondere hinsichtlich

- der qualitativen und quantitativen Anpassung der Wohnungsbestände an eine sich verändernde Nachfrage,
- der Sicherung und des Ausbaus der stadträumlichen Qualitäten (Stadt der kurzen Wege, vor allem durch Erhalt der Nahversorgungsmöglichkeiten und Stärkung der Zentren, Attraktivierung der Stadtteile, Erhalt und Ausbau der Grünstrukturen, Verbesserung der weichen Standortfaktoren wie z. B. des soziokulturellen Angebotes und die Bürgerorientierung von Politik und Verwaltung),
- des Abbaus von Defiziten in abwanderungsgefährdeten Quartieren sowie
- einer bedarfsgerechten, zielgruppenspezifischen Anpassung der Infrastruktur.

Die Handlungsmöglichkeiten der Städte liegen hier vor allem in der Schaffung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen und in der (Aus-)Gestaltung des Wohnumfeldes. Neben Angeboten der sozialen Infrastruktur und werden einer ausreichenden Anzahl an Betreuungs- und Bildungsangeboten die „Spieleitplanung“ und der für Kinder nutzbare Raum in den Stadtteilen verstärkt in den Fokus rücken.

Seniorenrechtliche und barrierearme – besser noch barrierefreie – Wohnungen, ein spezielles Dienstleistungs- und Betreuungsangebot sowie wohnortnahe Angebote zum Einkaufen und zur Freizeitgestaltung rücken viel stärker in das Blickfeld der Bevölkerung und der Akteure in Politik und Verwaltung. Hier haben die Städte der Region aufgrund der bereits vorhandenen vielfältigen und dichten Angebote z. T. gute Ausgangsbedingungen, um diesen Bedürfnissen zu entsprechen.

Daraus resultieren aber auch neue Anforderungen an die Stadtentwicklung und damit insbesondere auch an das Wohnumfeld und den Wohnungsbestand. Es wird nämlich darum gehen, derzeit (noch) vorhandene Angebote und Qualitäten in dem erforderlichen Umfang zu sichern.

Die derzeitige Bevölkerungs- und Sozialstruktur stellt aber auch Herausforderung und Chance für das Zusammenleben der Menschen in den Ruhrgebietsstädten dar. Insbesondere wenn es gelingt, beispielsweise das Verhältnis zwischen Alt und Jung, Deutsch und Nichtdeutsch durch soziale, kulturelle und politische Maßnahmen sowie durch die tatkräftige Unterstützung vieler der hier lebenden Menschen positiv zu gestalten.

Trotz aller Integrationsbemühungen der letzten Jahre ist das Verhältnis von Deutschen, Nichtdeutschen bzw. Menschen mit einem „Migrationshintergrund“ vielerorts immer noch geprägt durch geringe Kontakte bzw. fehlende Kommunikation, verbunden mit einem Nichtverstehen, Missverständnissen und

teilweise sogar Misstrauen; dies hat in Teilräumen der Städte zu Segregation, Desintegration und Polarisierung geführt. Die Integrationsbemühungen müssen daher weiter verstärkt werden.

Aufgabe der Zukunft ist es, die soziale, religiöse und kulturelle Vielfalt mit all ihren Unterschieden als ein Merkmal der Stadtgesellschaft zu akzeptieren und das Zusammenleben aktiv mit möglichst vielen Beteiligten zu gestalten. Für eine aktive Integrationspolitik ist es unabdingbar, dass möglichst viele relevante Akteure und auch die Fachdisziplinen aus den Verwaltungen in die Entwicklung und Umsetzung integrationsfördernder Maßnahmen eingebunden sind.

Der Lebensraum der Städte bzw. der Städteregion muss so gestaltet und genutzt werden können, dass alle Altersgruppen und Ethnien hier wohnen, arbeiten und leben können. Sowohl der Generationenvielfalt als auch einer interkulturellen Vielfalt muss in den Quartieren und Stadtteilen Raum gegeben werden. Hierzu sind in den Quartieren Orte und Anlässe, insbesondere auch für interkulturelle Begegnungen, erforderlich. Die Integrationsfähigkeit der Stadtgesellschaft wird eine der Schlüsselqualifikationen für die weitere Entwicklung dieser Region sein.

Die Wirtschaftsentwicklung

Auch angesichts großer Leistungen in der Vergangenheit hinsichtlich des Aufbaus neuer Wirtschafts- und Gewerbestrukturen und damit der Schaffung neuer Arbeitsplätze hat die Region nach wie vor einen Bedarf an Wirtschaftsunternehmen, die Arbeits- und Ausbildungsplätze bereitstellen, den Menschen Erwerbsmöglichkeiten bieten und nicht zuletzt den Städten darüber (Steuer-)Einnahmen ermöglichen.

Die Rahmenbedingungen, Potenziale und Möglichkeiten zur Wirtschaftsförderung sind in der Städteregion unterschiedlich ausgeprägt. Während einige Städte über umfangreiche Flä-

chenpotenziale verfügen, sind in Teilen der Städteregion kaum noch Flächen verfügbar, die für Industrie- und Gewerbeflächenansiedlungen nutzbar gemacht werden können.

Neue Betriebsansiedlungen bzw. -erweiterungen sind dabei tendenziell eher im tertiären Sektor zu erkennen bzw. zu erwarten. Die Entwicklung dieses Bereichs vollzieht sich vorrangig in den Zentren bzw. an ihren Rändern sowie in Büro- und Dienstleistungsquartieren, aber weniger in den klassischen Gewerbe- und Industriegebieten.

Ein Augenmerk muss darauf liegen, vorhandenen Betrieben Entwicklungsmöglichkeiten – insbesondere auch im Sinne von flächenhaften Erweiterungen – zu bieten. Dies wird aber nicht immer am Altstandort möglich sein. Deshalb ist die Schaffung bzw. das Vorhalten von Flächenreserven in der Städteregion und ihren Teilregionen, auch durch die Konversion vormals bereits gewerblich bzw. industriell genutzter Flächen von großer Bedeutung. Aber auch die zentralen innerstädtischen Bereiche mit ihren vielfältigen Dienstleistungsangeboten, müssen weiterhin einen Beitrag zur Arbeitsstättenentwicklung leisten.

Die künftige Wirtschaftsentwicklung der Städteregion muss – mehr als in der Vergangenheit – davon geprägt sein, einen regionalen Nutzen bzw. Mehrwert hinsichtlich der Zahl der Arbeitsplätze, ihrer Qualitäten und Zukunftsorientierung, der erforderlichen Qualifikationen und der damit verbundenen Wertschöpfung zu erzeugen, damit die Städteregion national und international noch stärker als attraktiver Wirtschaftstandort wahrgenommen wird.

Für viele ansiedlungswillige Unternehmen spielt nämlich vor dem Hintergrund einer Arbeitsmarktreion Ruhrgebiet und eines globalisierten Wettbewerbs zunächst oftmals weniger der „Mikrostandort“ in einer Stadt als vielmehr die Struktur und Lage der Städteregion (zentrale Lage zu den Absatzmärk-



*Gewünscht: Zukunftsorientierte Firmen in attraktivem Umfeld
(hier: Gewerbegebiet Erinpark, Castrop-Rauxel)*

Aufgabe: Entflechtung von Gemengelage und Sicherung bestehender Betriebsstandorte





Zunehmend alltäglicher Anblick in den Innenstädten: Ladenleerstände und Ein-Euro-Shops

ten, gute Verkehrserschließung, Qualifikationen der Arbeitskräfte, Fühlungsvorteile zu anderen Wirtschafts-, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen etc.) eine entscheidende Rolle. Hier gilt es, kooperative Strukturen zwischen den Hauptakteuren der Wirtschaftsförderung zu schaffen bzw. weiter auszubauen, gemeinsam und abgestimmt zu agieren und sich als wirtschaftlich starke und lebenswerte Region zu präsentieren. Dabei wird es auch weiterhin viele Unterschiede zwischen den Städten mit all ihren vielfältigen Begabungen und Stärken geben. Diese Arbeitsteiligkeit muss noch stärker erkannt, genutzt und auch nach außen dargestellt werden.

Mit den wirtschaftlichen Veränderungen der letzten Jahrzehnte und einem globalisierten Wettbewerb treten veränderte Anforderungen an den Standort und damit auch an die Stadtentwicklung in den Vordergrund. Und hier sind es vor allem die so genannten „weichen“ Standortfaktoren, die mittlerweile zum Teil längst einen Aufstieg zu den „harten“ Faktoren vollzogen haben.

Die Lebens- und die Wohnqualität für die Mitarbeiter (und deren Familien) spielt dabei eine besondere Rolle. Eine gut ausgebaute Infrastruktur, attraktive Wohnstandorte, ein differenziertes Freizeit- und Erholungsangebot, ein breit gefächer-

tes Kulturangebot sowie die Kooperationen mit und zwischen unterschiedlichsten Bildungseinrichtungen sind Faktoren, die die Entscheidungen der Unternehmen für einen Standort, aber insbesondere auch der Menschen für diese Region maßgeblich beeinflussen.

Bedeutungs- und Funktionsverluste zentraler Bereiche

Die zentralen Bereiche der Städte sind stark geprägt durch Dienstleistungsbetriebe unterschiedlichster Art. Der Einzelhandel stellt dabei eine wichtige Größe dar. Er hat für viele Innenstädte und Stadtteilzentren eine Leitfunktion. Er erzeugt „Frequenz“, d. h. die Kunden und Besucher dieser zentralen Bereiche nutzen insbesondere die dortigen Einzelhandelsangebote, um dann auch andere Besorgungen und Geschäfte zu tätigen.

Insbesondere Stadtteil- und Nahversorgungszentren geraten dabei immer häufiger unter einen großen Wettbewerbsdruck. Dadurch dass sich Betriebe aus den zentralen Lagen zurückziehen und andere meist autoorientierte Standorte bevorzugen, entstehen in der Folge in den zentralen Bereichen vielerorts erkennbare – zum Teil langfristige – Leerstände. Dies verstärkt einen seit Jahren erkennbaren Bedeutungsverlust der gewachsenen Innenstädte und Stadtteilzentren und gefährdet damit – u. a. durch eine schlechtere Erreichbarkeit insbeson-

dere für breite, nicht motorisierte Bevölkerungsgruppen – vielerorts auch die Nahversorgung der Bevölkerung.

Bezogen auf die generelle Entwicklung des Einzelhandels lässt sich feststellen, dass sich diese Trends in den letzten Jahren noch einmal verschärft haben.

Die demographische und die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung deuten auf Veränderungen in der verfügbaren Kaufkraft hin. Auf Grund stagnierender Realeinkommen und infolge abnehmender Bevölkerungszahlen ist die reale einzelhandelsrelevante Kaufkraft tendenziell rückläufig. Dennoch werden immer noch erhebliche Investitionen in neue Verkaufsflächen getätigt, da der Wettbewerb zwischen den Handelsunternehmen und ihren unterschiedlichen Betriebsformen durch eine aggressive Markt-, Standort- und Preispolitik gekennzeichnet ist, d. h. es erfolgt derzeit immer noch eine rasante Ausdehnung der Filialen auf größere, für den PKW-Kunden noch besser erreichbare und in der Folge oftmals nicht integrierte Standorte.

Der Einzelhandel besitzt aber nicht nur eine Versorgungsfunktion für die Bevölkerung, er stellt zudem auch einen wichtigen Beschäftigungsbereich dar und prägt zudem die Stadt vielerorts auch städtebaulich und stadtstrukturell. Er trägt entscheidend zur Zentrenbildung bei und belebt die Stadt- und Ortsteile.

Vor diesem Hintergrund wird offensichtlich, dass die Erhaltung und Stärkung der gewachsenen Zentren eine weitere wesentliche stadtentwicklungspolitische Aufgabe darstellt. Neben verbindlichen Zielaussagen und planerischen Grundlagen in Form von Zentren- und Nahversorgungskonzepten kommt hier der funktionalen und gestalterischen Qualität der Zentren eine entscheidende Bedeutung zu. Die Innenstädte und Zentren sind weiter zu beleben und als Erlebnisstandorte aufzuwerten.



Wichtig: Belebung und Stabilisierung der Zentren durch neue Publikumsmagnete und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums (hier: Beispiel Innenstadt Duisburg)

Das Bild eines Ortes, eines Quartiers oder Stadtteils wird insbesondere über den öffentlichen Raum wahrgenommen. Von diesen ist vielfach die Lebens- und damit verbunden die Alltagsqualität der Städte abhängig. An ihn werden verschiedenste Anforderungen von unterschiedlichen Nutzern gestellt, er ist ein Ort der Begegnung und der Integration.

Der öffentliche Raum unterlag in den letzten Jahrzehnten vielfältigen Wandlungen und unterliegt darüber hinaus auch einem gewissen „Verschleiß“. Zudem ist er wesentlich „kommerzialisierter“ als noch vor zwei Jahrzehnten (stationäre und mobile Werbeanlagen, Warenpräsentation außerhalb der Ladenlokale, z.T. massive Ausweitung der Außengastronomie etc.).

In den Städten sollte wieder mehr Aufmerksamkeit und Verständnis dafür geschaffen werden, dass der öffentliche Raum in den Innenstädten und Zentren zwar vielfältige Funktion erfüllen muss, dabei aber nicht immer allen Nutzungsansprüchen und -wünschen gleichzeitig gerecht werden kann. Die Wohnnutzung beispielsweise verträgt sich nur in einem sehr eingeschränkten Maße mit gastronomischen Angeboten, insbe-

sondere mit der Außengastronomie in den Abendstunden. Es gilt, entsprechend der jeweiligen „Hauptnutzung“, Nutzungskonzepte zur Einordnung in das örtliche Gefüge und die Umgebung zu erstellen. Das Ziel muss eine möglichst harmonische, dem jeweiligen Ort angemessene Gestaltung des öffentlichen Raumes einschließlich aller Möblierungselemente sein.

Verkehrsstraßen können und sollen auch nicht die gleichen Ansprüche erfüllen wie belebte Innenstadt- oder Quartiersplätze. Wichtig ist die Angemessenheit, das Eingehen auf das jeweils Einzigartige und Notwendige an diesem Ort. Werbeanlagen, Bodenbeläge, Beleuchtung und auch die technische Infrastruktur sind darauf auszurichten. Es gilt, übergreifende Kriterien für gestalterische und städtebauliche Anforderungen an den öffentlichen Raum zu diskutieren und umzusetzen, um Aufenthaltsqualität zu sichern bzw. zu schaffen.

Öffentlicher Raum ist jedoch nur so lange für die Benutzer attraktiv, wie er gepflegt ist und als sicher wahrgenommen wird. Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen der Kommunen wird eine wesent-

liche Aufgabe darin bestehen, den öffentlichen Raum, soweit möglich, für alle Nutzergruppen attraktiv zu gestalten und ein Mindestmaß an Pflege und Unterhaltung sicherzustellen. Denn Verwahrlosungstendenzen lassen die Lagequalität von Quartieren – mit all ihren Folgen – schnell absinken.

Neuordnung der Stadtlandschaft und integrierte Stadtentwicklung

Neben den durch den Rückzug der Montanindustrie entstandenen großen Brachen werden zukünftig auch kleinere Brachflächen bzw. Leerstände in den Fokus der Stadtentwicklung rücken. Immobilien in den Gewerbegebieten der 1970er Jahre „stehen“ brach, Wohnhäuser in Einfamilienhausgebieten aus dieser Zeit stehen in den nächsten Jahren vor Eigentümer- bzw. Nutzerwechseln, wobei die potenziellen Nachfrager, nämlich die Anzahl der Familien mit Kindern, sinkt und Infrastruktureinrichtungen werden, wie bereits beschrieben, geringer nachgefragt bzw. ausgelastet sein.

Auch die Immobilien der beiden großen christlichen Kirchen stehen vor einem spürbaren Wandel. Kirchengemeinden



Ein Bild unserer Tage: Aufgegebener Kirchenstandort sucht Nutzer

werden zusammengelegt und auch deren Immobilien stehen z. T. inzwischen für völlig andere Nutzungen zur Verfügung, vereinzelt werden sie sogar gänzlich geschlossen und abgebrochen. Gewerbeimmobilien und große Einzelhandelsimmobilien „stehen“ z. T. ebenfalls brach, um nur einige Entwicklungslinien zu skizzieren.

Für all diese „Spezial-Immobilien“ gilt es geeignete neue Nutzungskonzepte und gegebenenfalls Betreiber zu finden. Dies kann jedoch nicht allein von den planenden Verwaltungen ausgehen. Hier sind Eigentümer, Investoren und künftige Betreiber an vielen Stellen gefragt, um je nach Standort und dessen spezieller „Begabung“ eine Nachnutzung, Abriss und Neubau, aber möglicherweise auch die „Entdichtung“ durch einen endgültigen Abriss und damit die Schaffung von neuen Freiraumqualitäten in den Quartieren als eine geeignete Antwort und Strategie auf diese Entwicklungen und Herausforderungen ins Auge zu fassen.

Es gibt aber auch immer noch Bereiche, in denen das enge Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen zu Konflikten führt (z.B. Gemengelagen mit emittierenden Betrieben, starke Belastungen durch Verkehrsstraßen, unmaßstäbliche Bebauung etc.). Derartige Konfliktbereiche zu „entschärfen“ ist in vielen Städten bereits seit Jahrzehnten eine Aufgabe der Stadtplanung bzw. -erneuerung und wird dort, wo sich Chancen bieten, auch eine Aufgabe künftiger Stadtentwicklung bzw. -erneuerung sein.

Bereits in den frühen 1990er Jahren – vorausgegangen waren bereits seit Anfang der 1980er Jahre vielfältige Programme und Maßnahmen der Stadterneuerung, z. B. in Form der Sanierungsplanung und der Wohnumfeldverbesserung – wurden Maßnahmen ergriffen, um Stadtteile und Quartiere zu stabilisieren.

Programme wie „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“, „Soziale Stadt NRW“, „URBAN“ und „Stadtumbau West“ wurden bzw. werden in einer Vielzahl von Stadtteilen dieser Städteregion als Mittel der Stadterneuerung eingesetzt. Dabei werden nicht mehr nur städtebauliche Aspekte behandelt, sondern erstmalig rückten soziale, kulturelle/bildungspolitische und ökonomische Gesichtspunkte stärker in die Betrachtung. Hier wurden unter Einbeziehung der verschiedensten Akteure vor Ort bemerkenswerte Erfolge erzielt.

Die bereits dargestellten komplexen Herausforderungen und Aufgaben zeigen, dass integrierte/vernetzte Ansätze und Strategien zur Stadterneuerung eine Voraussetzung für die Bewältigung der Probleme sind. Heute steht der Stadterneuerung ein vielfältiges Instrumentarium zur Verfügung, mit dem auf die wachsende gesellschaftliche Dynamik, neue ökonomische Entwicklungen sowie demographische Veränderungen reagiert werden kann.

Handlungsmöglichkeiten der Kommunen

Neben all den beschriebenen Anforderungen an die Stadtentwicklung haben sich die Einflussmöglichkeiten der Städte aber verändert. Um die kommunalen Haushalte innerhalb der Städteregion ist es überwiegend schlecht bestellt. Konnten bis vor einiger Zeit die Kommunen die Stadtentwicklung mit dem Einsatz eigener bzw. kofinanzierter Fördermittel unterstützen, fällt den Städten heute oftmals nur noch die Aufgabe eines Initiators und Moderators zu, allerdings mit einigen planerischen Instrumenten.

Es gilt deshalb, vorhandene – zunehmend private – Ressourcen zu erschließen und so zu steuern, dass für alle Beteiligten ein Mehrwert entsteht. Die Akteure in den Verwaltungen müssen Entwicklungen erkennen, aktiv agieren und darüber mit der Wirtschaft und den Privaten kommunizieren, um gemeinsam für die Region und in der Region zu wirken.

Instrumente und Strategien müssen hieran angepasst werden. Die Städteregion hat, wie schon dargestellt, Erfahrungen mit integrierter Stadtentwicklung; im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscher Park sowie den Programmen „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ bzw. „Soziale Stadt NRW“ haben die Städte diesen Ansatz zum Gegenstand ihres Handelns gemacht. Nicht nur unter Berücksichtigung der begrenzten Ressourcen gilt es, diese Kenntnisse zu nutzen und für eine langfristige und möglichst ganzheitliche Stadtentwicklung einzusetzen.

3.4 Qualität im Fokus von Stadtentwicklung und Städtebau

Im wirtschaftlichen Alltag hat sich der Begriff „Qualität“ als ein allgemeiner Wertmaßstab etabliert, der die Zweckangemessenheit eines Produkts, einer Dienstleistung oder eines Prozesses zum Ausdruck bringen soll. Als eine der einfachsten Definitionen für Qualität gilt hier die Regel: Qualität ist die Übereinstimmung von Ist und Soll, also die Erfüllung von Erfordernissen und Erwartungen.

Qualität im Städtebau und in der Stadtentwicklung kann vielerlei bedeuten: vom hochwertigen Bauen und anspruchsvoller Baukultur bis hin zur Bedeutung, dass die gebaute Lebenswelt „einfach“ den Ansprüchen der Nutzer an ihr Wohn- und Lebensumfeld genügt!

Qualitäten im Städtebau und der Stadtentwicklung lassen sich z.B. unter funktionalen, gestalterischen, sozialen und ökologischen Aspekten betrachten. Dabei kann nach Standortqualitäten, Objektqualitäten, Nutzungs-/Gebrauchsqualitäten, städtebaulichen Qualitäten und ökologischen/energetischen Qualitäten unterschieden werden. Letztendlich gehören dazu aber auch Aspekte der Verfahrens- und Prozessqualitäten, d.h. beispielsweise Kommunikation und Kooperation als Teil einer Planungskultur.

Die Qualität von Einzelobjekten als Teil einer Gesamtstruktur mit ihren Kubaturen, Formen, Materialien und Farben sowie der Geschossigkeit (und damit letztlich der Maßstäblichkeit), bestimmen die Qualität hinsichtlich der Einfügung einzelner Objekte in die umgebenden Strukturen. Die Aspekte des Klimaschutzes sowie der stark gestiegenen und voraussichtlich weiter steigenden Energiepreise erfordern ein besonderes Augenmerk bzgl. der energetischen Ausgestaltung von Neubauten bzw. der entsprechenden „Nachrüstungen“ im Bestand.



Architektonisch und städtebaulich hochwertiger Neubau, der sich optimal in die vorhandenen Strukturen einpasst und dennoch Akzente setzt

Die Lage eines Grundstücks oder Plangebietes im Raum, seine Nähe oder Entfernung z. B. zu vorhandenen Strukturen der wohnungsbezogenen Versorgung, die räumliche Nähe zu Grün- und Freiflächen bzw. zu erlebbaren/nutzbaren Gewässern, die äußere Erschließung/Anbindung durch Verkehrssysteme – insbesondere durch umweltfreundliche Verkehrsmittel – beeinflussen die Lage- bzw. Standortqualität in besonderer Weise; aber auch Belastungen aus unterschiedlichsten Emissionsquellen können diese Qualität – allerdings negativ – beeinflussen.

Die Nutzungsqualität richtet sich eher auf funktionale Aspekte. Die alltäglichen Distanzen und Wegelängen bzw. die Erreichbarkeit von wohnortspezifischen Angeboten, die unter Komfort- und Sicherheitsaspekten gestalteten öffentlichen Räume, insbesondere auch mit Blick auf Familien mit Kindern und Senioren, sind solche Qualitätsmerkmale.

Die städtebaulichen Qualitäten sind beispielsweise durch Merkmale wie bauliche Dichte, Nutzungsmischung, Durchgrünung, maßstäbliche Bauweisen und klar erkennbare

Übergänge vom Siedlungsraum in die freie Landschaft bestimmt. Auch die kleinklimatische Situation in den Stadtteilen und Wohngebieten wird von einer Reihe dieser Aspekte merklich beeinflusst.

Die bauliche Mischung z. B. in Form verschiedener Wohnraumangebote für unterschiedliche Nutzergruppen gehört ebenfalls mit zur städtebaulichen Qualität eines Quartiers und beeinflusst darüber hinaus z. T. sogar auch die soziale Durchmischung.

Die Gestaltung der öffentlichen Räume und deren Begrünung ist ein weiteres wichtiges Element qualitätsvoller Stadtgestaltung. Der Pflegezustand des öffentlichen Raumes bzw. der ihn umgebenden Gebäude prägt aber diese Qualitäten mit. Wildes Plakatieren, Abfälle auf der Straße, Vandalismus-schäden an Möblierungselementen und Graffiti auf Hauswänden und sonstigen Flächen etc. verstärken den Eindruck von Verwahrlosung und tragen – zumindest im Unterbewusstsein des Betrachters – zu einem negativen Gesamtbild eines Raumes bei.



*Errungenschaften früherer Konkurrenzsituationen:
Die Gartenstadtsiedlungen in der Region mit ihrer Vielzahl an
architektonischen, städtebaulichen und Gebrauchsqualitäten*

Warum Qualität gerade jetzt von Interesse ist

Generell lässt sich sagen, dass man sich um gute architektonische und städtebauliche Qualität in Zeiten des Wohlstandes – als Ausdruck des Wohlstandes und der Individualität – und in Zeiten großen Wettbewerbs besonders bemüht.

Wohlstandszeiten wie etwa in alten Handelsstädten mit einem breitem Bürgertum, die eine entsprechende Baukultur über die Jahrhunderte hervorgebracht haben, gab es im Ruhrgebiet eher nur punktuell in den alten gewachsenen Handelszentren Dortmund, Essen und Mülheim an der Ruhr. Vorwiegend erfolgte Städtebau in der Städteregion jedoch eher pragmatisch den funktionalen Anforderungen entsprechend und angepasst an die industrie-geschichtlich gewachsenen (Infra-)Strukturen.

Heute müssen wir uns in der Städteregion angesichts des Bevölkerungsrückgangs zunehmend, vor allem gegenüber dem Umland oder anderen (wirtschaftlich prosperierenden) Regionen, auf einen großen Wettbewerb um Menschen,

Konsumenten und fachlich versierte Mitarbeiter einstellen. Damit die Zukunftsfähigkeit des Standortes als Lebens- und Wirtschaftsraum gewährleistet werden kann, sollen Menschen gehalten und neue hinzugeworben und Innenstädte funktionsfähig und lebendig erhalten werden, innovative Firmen sollen am Platz bleiben bzw. hier ihren Sitz finden.

Zentraler Ansatzpunkt ist eine gute Lebens- und Wohnqualität – hier besteht aber gerade Anpassungsbedarf, weil die Gesellschaft „bunter“ wird und somit die Ansprüche vielfältiger, aber auch höher werden.

In Zeiten der beginnenden Industrialisierung dieses Raumes, als die einzelnen Bergwerke in Konkurrenz untereinander um Mitarbeiter buhlten, wurde zum Teil aufwändiger Siedlungsbau betrieben. Hier entstanden die noch heute in der Region zu bewundernden, architektonisch und städtebaulich interessanten Werksiedlungen, die den Mitarbeitern ein hohes Maß an Wohn- und Lebensqualität boten.

Nun steht die Region vor anderen Herausforderungen: Die Städte sind größtenteils gebaut, die finanziellen Ressourcen sehr begrenzt, so dass Überlegungen anzustellen sind, wie Lebens- und Wohnqualität in einem überwiegend gebauten Umfeld mit einem „überschaubaren“ Budget (nämlich nahezu leere öffentliche Kassen!) bei gleichzeitig steigenden Ansprüchen und differenzierteren Konsumentenbedürfnissen gesichert und gesteigert werden können.

Und hier lässt sich bereits auf erfolgreiches Handeln der letzten Jahrzehnte aufbauen. Bereits Ende der 1980er Jahre wurden Strategien entwickelt, die daran ansetzten, die in der Region vorhandenen Potenziale und Chancen zur Steigerung der Lebensqualität zu identifizieren, sie für neue regionale Visionen zu nutzen und alle Akteure zu animieren und Kräfte zu bündeln, diese Visionen wahr werden zu lassen.

... auf überörtlicher Ebene

Mit den Konzeptionen zur Internationalen Bauausstellung Emscher Park, zum Aufbau des Emscher Landschaftsparks und zur Entwicklung des Neuen Emschertals wurden übergeordnete Leitvorstellungen für eine qualitätvolle Entwicklung der Städteregion geschaffen. Auch die Initiativen „Fluss Stadt Land“ oder „Das Ruhrtal“ zählen zu den Initiativen, in denen sich Städte mit dem gemeinsamen Interesse zusammengeschlossen haben, neben freiräumlichen auch städtebauliche Leitvorstellungen und konkrete Projekte zur Belebung der Wasserachsen im Ruhrgebiet zu entwickeln (siehe auch Kap. 4.2.1–4.2.4). Aufbauend auf ihren Leitideen zur Aufwertung des Raums sind – unter Ausnutzung und Inwertsetzung der vorhandenen Potenziale – bereits zahlreiche Projekte zur Landschaftsgestaltung und zum hochwertigen Städtebau realisiert worden (Neubelebung und Umnutzung ehemaliger Industriestandorte, Flächenkonversion, Neulanderkundung in der Quartiersentwicklung und im Siedlungsneubau auf vermeintlich unattraktiven Altstandorten, Grüngürtel- sowie Rad- und Wasserwegeentwicklung, Verknüpfung all dessen zu einer regionsintern und -extern erlebbaren und touristisch vermarktbar „Route der Industriekultur“).

Wettbewerbe wie z. B. „Stadt macht Platz“ der Landesinitiative StadtBauKultur oder auch „Ab in die Mitte“ zielen darauf, den Strukturwandel in NRW durch gutes Planen und Bauen intensiv zu unterstützen und insbesondere die Zentren aufzuwerten.

Der Zuschlag für den Titel der Kulturhauptstadt 2010 eröffnet dem Ruhrgebiet besondere Chancen, sich als lebendige Metropolregion mit Zukunft zu positionieren und zu präsentieren. Prof. Petzinka, Kurator für den Programmbereich „Stadt der Möglichkeiten“: „Mit ihr schaffen wir die emotionale Gewissheit für ein neues Revier nach Kohle und Stahl.“ Gerade der Programmbereich „Stadt der Möglichkeiten“ beschäftigt sich mit den kulturell definierten Themenfeldern Architektur,

Motor für zukunftsfähige freiräumliche und städtebauliche Entwicklung in der Region: die Planungen zum Emscher Landschaftspark und Neuen Emschertal



Städtebau, Wohnen, Urbanität und Bildende Kunst, die allesamt die Lebensraum- und Lebensumfeldqualität der Menschen, die hier zu Hause sind, aber auch derjenigen, die hinzuziehen, bestimmen.

Das „Konzept Ruhr“, welches im Jahr 2007 von den Ruhrgebietskommunen verfasst wurde, zeichnet erstmals eine gemeinsame Entwicklungsperspektive für das gesamte Ruhrgebiet, indem nicht nur ein Programm von Städtebauprojekten abgestimmt, sondern auch Leitlinien für die Entwicklung des Raumes (die „ruhrbasics“) kooperativ formuliert wurden. Somit stellt das Konzept die strategische Plattform für die nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung der Metropole Ruhr in der nächsten (EU-)Förderdekade dar. Durchgängiges Anliegen des Konzeptes ist es, den Zusammenhang von städtebaulicher Qualität und wirtschaftlicher Entwicklung sichtbar zu machen.

Acht kommunale Wohnungsgesellschaften haben sich im Verein „WIR – Wohnen im Revier“ zusammengeschlossen und sich zum Ziel gesetzt, einen engen Erfahrungsaustausch zu betreiben. Sie sehen darin die Chance, aus den Erfahrungen der anderen Städte profitieren und im kooperativen

Handeln das Wohnen im Ruhrgebiet als wichtigen Standortfaktor weiterentwickeln zu können. Der Verein hat es sich beispielsweise zur Aufgabe gemacht, gemeinsame Standards zum altengerechten Wohnen zu vereinbaren, sich angesichts steigender Energiepreise und wachsender Ansprüche an die ökologische Qualität des Wohnens über Modernisierungsstrategien auszutauschen, die Wohnqualität in den Stadtteilen



Kooperation für eine Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung in der Metropole Ruhr: die Aktivitäten rund um das Konzept Ruhr

und Städten auch durch gemeinsames kulturelles Engagement zu verbessern sowie ihre betriebswirtschaftlichen Abläufe zu vereinheitlichen und somit durch die Kooperation voneinander zu profitieren (siehe Kap. 2.4 Gastbeitrag Dr. Kraemer).

An dieser Stelle ließen sich viele weitere Beispiele anführen, auf die hier wegen der Konzentration auf wesentliche, zentrale Aussagen aber verzichtet wird.

... auf lokaler Planungsebene in den Städten

Zahlreiche Akteure engagieren sich auch innerhalb der Städte: Sie gestalten attraktive neue Wohn- und Gewerbebereiche mit hohem Grünanteil auf ehemaligen Gewerbebrachen, schaffen grüne Wegeverbindungen und bauen sie zu einem attraktiven System aus. Es werden aber auch sogenannte Leuchtturmprojekte mit Ausstrahlungswirkung auf die ganze Stadt realisiert; ehemals vorwiegend industriell genutzte Wasserflächen und Ufer Räume werden als potenzielle Erlebnisräume wahrgenommen und städtebaulich entwickelt. So entstanden und entstehen neue Erholungsräume und attraktive Standorte für das Wohnen und Arbeiten.

Angesichts sich zunehmend entspannender Wohnungsmärkte arbeiten viele Vermieter – allen voran die Wohnungsgesellschaften (siehe oben) – daran, sich auf die verändernden Präferenzen bei der Wohnungswahl einzustellen und entspre-





Ausgangspunkt für Identifikation und Engagement: Interessen- und Standortgemeinschaften wie hier am Beispiel Innenstadt Gelsenkirchen

chende Planungen für die Aufwertung ihres Wohnraumangebotes zu treffen. Offensichtlich wird, dass diejenigen Bestände künftig die geringsten Vermietungschancen haben werden, die den gestiegenen Ansprüchen ans Wohnen v.a. hinsichtlich Größe, Zuschnitt, Ausstattung, Energiekosten (häufig auch als zweite Miete bezeichnet) unzureichend genügen. Gefährdet sind hier beispielsweise 50-er Jahre-Wohnungen, die mit geringen Baustandards in den Nachkriegsjahren realisiert worden sind, um die große Nachfrage schnell befriedigen zu können. Hier sind in den vergangenen Jahren schon erhebliche Investitionen in Modernisierungen getätigt worden. Da jedoch auch bei großen Modernisierungsbemühungen perspektivisch nur die Bestände langfristig vermietbar sein werden, deren Lage und Umfeld den Kriterien der Nachfrager genügen und entsprechende Merkmale (z.B. gute Infrastrukturausstattung, Ausstattung mit Grünflächen etc) aufweisen, wird seit Jahren ebenfalls großes Augenmerk auch auf die Gestaltung des Umfeldes gelegt

Und insbesondere die Quartiere sind es, die künftig den Ausschlag bei der Vermietung geben werden. Im Quartier erfährt der Bewohner Zugehörigkeit, die angesichts der immer bunter werdenden Gesellschaft an Bedeutung gewinnt. Die Akteure auf dem Wohnungsmarkt sehen es daher zunehmend als eine Aufgabe an, lebendige Quartiere mit zielgruppenspezifischen

Angeboten zu gestalten, mit denen sich die Bewohner identifizieren. („Sie müssen – auch architektonisch und bautechnisch – Freiheiten für individuelle oder auch kulturell geprägte Bedürfnisse vorsehen und Serviceleistungen für diejenigen, die nicht mehr auf einen verlässlichen Familienverbund in direkter Nähe zählen können.“) Die Städteregion hat hier aufgrund ihrer polyzentralen Gliederung derzeit noch viele Vorteile: Stadt der kurzen Wege mit guter Versorgungsinfrastruktur, diverse soziale Angebote etc. Es wird jedoch darauf zu achten sein, dass und wie bestimmte Standards in der Infrastrukturausstattung gehalten werden können. Die Aufgabe erfordert in hohem Maße einen über die reine städtebauliche Planung hinausreichenden interdisziplinären Planungsansatz, der auch soziale und kulturelle Aspekte einbindet.

Reiche Erfahrungen insbesondere mit dem interdisziplinären Arbeiten und kooperativen Lösungsansätzen konnten die Städte der Region seit Jahrzehnten innerhalb der Stadterneuerungsgebiete sammeln. In den heutigen über die Stadterneuerungsprogramme „Soziale Stadt“ oder „Stadtumbau West“ geförderten Gebiete wird darauf aufgebaut. Hier kommen vermehrt auch neue Instrumente zur Auslösung privater Investitionen zum Einsatz. „Business- oder Housing Improvement Districts“ – räumlich abgegrenzte Bereiche, in denen die Grundeigentümer sich selbst für eine bestimmte Zeit zur Finanzierung von Maßnahmen zur Sanierung, Umfeldverbesserung oder anderer gemeinsamer Interessen verpflichten – gehören hier sicherlich zu den bedeutendsten Beispielen für die heute so wichtigen öffentlich-privaten Partnerschaften (PPP). Im Umgang mit der Aufgabe Stadterneuerung besonders geübt ist die Stadt Gelsenkirchen. Sie hat neue Wege in der Stadterneuerung beschritten und die Stadterneuerung zur gesamtstädtischen Daueraufgabe erklärt (siehe Kap. 3.5.6).

Einen Eindruck über die vielfältigen Handlungsansätze zur Sicherung und Steigerung städtebaulicher Qualität geben die Ausführungen der Städte in den folgenden Kapiteln 3.5.1–3.5.10

Bilanz

In der Gesamtbetrachtung lässt sich feststellen, dass es in der Städteregion ein großes Engagement und vielfältige Ansätze gibt, die Lebens- und Wohnqualität zu steigern bzw. den künftigen Anforderungen anzupassen. Durch gezielte städtebauliche Entwicklung konnten die Städte bereits insgesamt positive Rahmenbedingungen für private Investitionen in der Metropole Ruhr schaffen.

Die zunehmende Zahl an Kooperationen ist auch ein Beweis dafür, dass sich so effektiver arbeiten lässt. Aufgrund der komplexer werdenden Themen- und Aufgabenstellungen und der nur beschränkt vorhandenen (Finanz-)Ressourcen wird es darum gehen müssen, diese Kooperationen auszuweiten und auszubauen.

Bedarf gibt es, regionale Zielvorstellungen zu entwickeln und dazu Strategien auszuarbeiten, wie in überwiegend gebauten Stadtstrukturen für die unterschiedlichen Fragestellungen nachhaltig Qualität erzeugt bzw. gesichert werden kann (z.B. von stärker zielgruppenorientiertem Planen mit dem Focus Quartier, Aufrechterhaltung von Infrastruktur, Planung neuer Siedlungen mit aufgelockerten Bauformen in innerstädtischen Lagen, Realisierung gestalterisch hochwertiger „Leuchtturmprojekte“ mit Strahlkraft über Rückgewinnung von Freiflächen bis hin zu Abriss unattraktiver, schlecht gelegener Bausubstanz). Best Practice-Analysen können hier wertvolle Ergebnisse ermitteln.

Zielgerichtetes Handeln setzt hier jedoch insbesondere Partizipation, Öffentlichkeitsarbeit, aber auch (verwaltungs-)interne Kommunikation voraus. Nur so kann ein gemeinsames Bewusstsein der für Planen und Bauen Verantwortlichen und der Nutzer für die Probleme, Aufgaben und Lösungsansätze, aber auch für die Qualitäten des bislang schon Erreichten geschaffen werden. Nur hierüber lässt sich Geschlossenheit und Entschlossenheit im Handeln gewährleisten, die letztlich nicht



nur für ein effektiveres Arbeiten, sondern auch für die Außenwahrnehmung – z. B. von ansiedlungsinteressierten Firmen, Menschen, bei der Akquisition und Vergabe von Fördermitteln – bedeutsam sind.

Die Frage wird sein, welche Rolle den öffentlichen Akteuren dabei zukommen kann/sollte. Zweifellos wird Qualitätsdiskussionen und -offensiven noch breiterer Raum einzuräumen sein, wobei diese interdisziplinär und auf allen fachlichen und räumlichen Planungsebenen erfolgen sollten. In den Planungs- und Bauverwaltungen kommt bereits eine Vielzahl an Instrumenten zur Sicherung und Schaffung städtebaulicher Qualitäten zum Einsatz. Während städtebauliche Wettbewerbe in vielen Kommunen bereits Standard sind, bilden dialogorientierte Instrumente jedoch noch die Ausnahme. Hier kann von den Städten in der Region gelernt werden, die beispielsweise durch die Einrichtung von Gestaltungsbeiräten, Konsultationskreisen oder fachlich breit ausgerichteten und bis zu monatlich (!) tagenden Foren zur Stadtbaukultur oder Baukommunikation mit gutem Beispiel vorangegangen sind. Eine sehr interessante Aktion stellt die Kampagne SEHEN LERNEN der Initiative StadtBauKultur NRW dar. Sie will mit vier Bausteinen – einem digitalen Baukultur ABC, der Aktion SEHSTATION, einer Publikationsreihe für den interessierten Bürger, für Kinder und Jugendliche und einer begleitenden Plakatkampagne im öffentlichen Raum – die Öffentlichkeit aufrufen, sich mit der gebauten Umwelt auseinanderzusetzen.

Die Wahrnehmung von Missständen erfordert ein geschultes Auge frei nach Goethe: Man sieht nur, was man weiß. Wo liegen die Missstände in unseren Städten? Welche Qualität streben wir an? Wie lässt sie sich erreichen? Dies alles sind Fragen, die (politische) Entscheidungsträger, Planer, Ausführende und Nutzer am besten im Dialog beraten

*Beispielhafte PR-Aktion:
Die SEHSTATION will in ausgewählten NRW-Städten erleb- und erfahrbar machen, welche Verfahren, Kriterien und Leitlinien für gute städtische Räume notwendig sind, mit dem Ziel, das Gelernte in der eigenen Umwelt selbst anzuwenden. Der Bürger soll den direkten Zusammenhang zwischen der Gestaltung seiner Umwelt und seinem persönlichen Wohlergehen erfahren und langfristig mehr Qualität von seiner gebauten Umwelt einfordern bzw. persönlich umsetzen können.*





Masterplan zur zukünftigen Entwicklung der Duisburger Innenstadt

3.5. Städtebau und Stadtentwicklung in der Region

3.5.1 Stadt Duisburg – Städtebauliche Entwicklung

Neben vielen Einzelprojekten in den verschiedenen Stadtteilen konzentriert sich die Stadtentwicklung der Stadt Duisburg insbesondere auf den Bereich der Innenstadt. Die Stadt möchte den Schwung nutzen, der mit der vorbildlichen Entwicklung des Duisburger Innenhafens in den vergangenen Jahren freigesetzt werden konnte. Mit der kompletten Überplanung der Innenstadt sollen urbane Funktionen zeitgemäß neu definiert und entwickelt werden. Für Bewohner und Besucher der Stadt soll urbaner Raum dort erschlossen werden, wo heute teilweise Brachen oder überproportionierte Verkehrsflächen vorzufinden sind. Grundlegendes Ziel der Entwicklungsperspektive ist es, der seit Jahren abnehmenden Kaufkraftbindung der Innenstadt und der zurückhaltenden Investitionsbereitschaft privater Investoren entgegenzuwirken.

Für Duisburg wurde zu diesem Zweck im April 2006 das international renommierte Planungsbüro Foster + Partners, London, beauftragt, einen Masterplan zur zukünftigen Entwicklung der Duisburger Innenstadt zu erstellen. Dieser wurde im Februar des Jahres 2008 der Öffentlichkeit präsentiert.

Das Büro Foster + Partners ist in Duisburg keine unbekannte Größe. Bereits Anfang der 1990er Jahre hat dieses Büro unter seinem Leiter, dem bekannten Architekten Lord Norman Foster, die Umgestaltung des Duisburger Innenhafens maßgeblich mitgestaltet. Anhand des vom Büro vorgelegten Masterplanes zur Entwicklung des Innenhafens konnte in einem Zeitraum von knapp 15 Jahren ein neuer urbaner Raum mit Vorbildcharakter nicht nur für Duisburg, sondern für eine ganze Region, geschaffen werden.

Die positiven Erfahrungen, die Duisburg mit der Entwicklung des Innenhafens gemacht hat, sollen auf die Innenstadt übertragen werden. Der Innenhafen fungiert bei der Entwick-

lung der Innenstadt als Bindeglied zwischen der ebenfalls geplanten weiteren Entwicklung des direkten Umfeldes der Ruhr – mit dem innovativen und einzigartigen Projekt „Living Bridge“ über dem Ruhrtal und der Entwicklung der City.

Folgende Aspekte sind Kennzeichen bei der Umsetzung des Masterplanes:

- Stärkung des Wohn-, Büro- und Dienstleistungsprofils der Innenstadt,
- Nachverdichtung und Aufwertung des Wohnwertes,
- Stärkung des urbanen Charakters durch Entwicklung signifikanter Großstrukturen,
- Etablierung der Marke „Duisburg am Wasser“,
- Weiterentwicklung der Innenstadt als Ort mit herausragendem Kultur- und Freizeitprofil,
- Stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger mit dem Ziel einer nachhaltigeren Mobilität,
- Attraktivere Gestaltung der Parkanlagen und Plätze der Innenstadt. Diese sollen untereinander verbunden und mit benachbarten, großen Freiräumen (Ruhraue, Stadtwald, Sportpark Wedau, Rheinpark) vernetzt werden,
- Stärkung der Einkaufsfunktion des unmittelbaren City-Bereiches,
- Neudefinition der städtebaulichen Basis für den Einzelhandel in der Innenstadt. Hierbei soll die Qualität stärker in den Vordergrund rücken,
- Intensivere Nutzung der innerstädtischen Wohnpotenziale,
- Stärkere Anbindung der Altstadt West an den Innenhafen.



Duisburger Innenhafen mit dem geplanten Euro-Gate



Der neu gestaltete Opernplatz

Der Masterplan für die Duisburger Innenstadt umfasst mit 2,7 ha den gesamten Bereich der City. Als sinnvolle vorrangige Entwicklungs- und Umgestaltungsareale sind die folgenden Bereiche vorgesehen:

- **Hauptbahnhof**

Der Hauptbahnhof ist ein wichtiges Bindeglied für mehrere Stadtteile und die Innenstadt. Sowohl die Bahnanlagen selbst als auch die direkt benachbarte Autobahn 59 haben aber auch eine gewisse Trennfunktion. Mit der geplanten Überbauung der A 59 werden zukünftig in unmittelbarer

Nähe zum Hauptbahnhof Flächen zur Verfügung stehen, die es nahe legen, eine neue Gesamtnutzung des bahnhofs-nahen Areals inklusive eines städtischen Platzes zu entwickeln.

- **Königstraße**

Als Hauptverbindung zur Altstadt und Haupteinkaufsstraße ist die Königstraße als zentrale innerstädtische Achse sehr breit angelegt. Zu breit, um die Atmosphäre einer Shopping-Mall auszustrahlen. Da nur eine Seite dieser Straße durchgängig mit Schaufenstern und Geschäften ausgestat-

tet ist, bleibt die Königstraße weit hinter ihren Möglichkeiten zurück. Durch Umgestaltungen wird diese Straße zukünftig deutlicher als bisher zweigeteilt werden: In einen Einkaufsbereich und parallel hierzu in einen Bereich, in dem die Aufenthaltsfunktion die vorrangige Rolle spielt.

- **Altstadt im Bereich zwischen Innenhafen und Hauptbahnhof**

Die historische Altstadt soll in ihren ursprünglichen Grenzen wieder erkennbar und anziehend werden. Priorität bei der Entwicklung haben die maßvolle Rückführung einzelner überdimensionierter Straßenabschnitte sowie die Schaffung einer Bebauung für die städtebauliche Fassung des historischen Rathausplatzes.

- **Innenhafen zwischen Schwanentor und Marientor**

Die erfolgreiche Entwicklung des Innenhafens soll fortgesetzt werden. Hierbei ist insbesondere der in den letzten Jahren nur in Teilbereichen umstrukturierte westliche Teilabschnitt bis zum Marientor vorrangig zu entwickeln.

Bei der umfassend geplanten Weiterentwicklung der Duisburger Innenstadt sollen sich erhaltende und erneuernde Elemente die Waage halten. Als „neue Elemente“ sind alle Maßnahmen zu beschreiben, die eine zeitgemäße und zukunftsgerichtete Wohn-, Arbeits- und Freizeitsituation im urbanen Zentrum ermöglichen.

Seit einiger Zeit wird ein „Zurück“ in die Städte beobachtet. Die Zeit der Stadtfucht geht zu Ende. Dieser Trend ist allerdings nur dann zu beobachten, wenn die Stadtbewohner trotz der zentralen Wohnlage neben gepflegten Grünanlagen vielfältige Einkaufsmöglichkeiten sowie unterschiedliche Freizeit- und Kulturangebote vorfinden. Ebenso wichtig ist, den potenziellen Innenstadtbewohnern die Möglichkeit der Mobilität durch den öffentlichen Nahverkehr und ein gutes soziales Umfeld zu geben.



Modell der geplanten „Lebenden Brücke“ über der Ruhr

Um dies im Zentrum von Duisburg zu erreichen, muss neben der beschriebenen Wohnverdichtung eine Neuinterpretation und Korrektur öffentlicher Räume – wie z. B. dem neuen „Opernplatz“ sowie dem neugestalteten „König-Heinrich-Platz“ – erfolgen. Straßen und Plätze, die in den 1960er-Jahren vornehmlich für den Autoverkehr eingerichtet wurden, sollen künftig mehr als Orte des Bleibens und der Begegnungen wahrgenommen werden.

Ohne allzu großen Aufwand wird es möglich sein, innerstädtische Brachflächen, die nicht unmittelbar bebaut werden können, zu begrünen und Duisburg somit zu einer „Stadt der wachsenden Gärten“ zu machen.

Alle im Masterplan angestrebten Aktivitäten sind strategisch so auszurichten, dass ihre Realisierung als Impuls für selbstwachsende Strukturen dienen und private Investitionen nach sich ziehen.

3.5.2 Oberhausen: Städtebau und Stadtentwicklung – Potenziale erkennen, Chancen nutzen

Flächenentwicklung hat natürlich unter anderem auch immer etwas mit der Verfügbarkeit von Flächen zu tun. Bei der heutigen Siedlungsstruktur und dem damit verbundenen relativ geringen Anteil an disponiblen Flächen stößt die Siedlungsentwicklung und damit auch die städtebauliche Entwicklung zunehmend an Grenzen.

Im Ruhrgebiet und natürlich auch in Oberhausen hat der ökonomische Strukturwandel zu einer Vielzahl von Brachen, ungenutzten Arealen, aber auch leerstehenden Immobilien geführt, die ohne Planung bzw. Um- und Neubau nicht mehr ohne Weiteres genutzt werden können.

Diese Flächen und Objekte in unterschiedlichsten Lagen, verschiedensten räumlichen Dimensionen und mit vielfältigen „Begabungen“, erfordern differenzierte, lagespezifische und häufig auch marktkonforme, d.h. oftmals also primär renditeorientierte Lösungsansätze.

Dabei gelingt es, zum Teil über den Einsatz von qualitätserzeugenden Instrumenten (Wettbewerbe, Rahmenplanungen etc.), auch besondere Qualitäten mit Blick auf den Städtebau zu erzeugen.

Kleinere Bauflächen bzw. Objekte ermöglichen dann aber oftmals „nur“ das Einpassen eines Objektes in das Umfeld, ohne größere Ausstrahlung auf die Umgebung. Größere Flächen bzw. Objekte bieten hingegen die Möglichkeit einer auf die Umgebung ausstrahlenden, strukturgebenden Gestaltung. Hier ist es für alle an der Planung Beteiligten in der Regel eine besondere Herausforderung, das neue Objekt, den neuen Teilraum, optimal in das Umfeld einzupassen und eine höchstmögliche Gesamtqualität zu erreichen.



Neubau der Stadtparkasse in der Innenstadt von Alt-Oberhausen

Eine Reihe aktueller, unterschiedlichster Projekte aus dem Oberhausener Stadtraum soll hier vorgestellt werden.

Die Stadtparkasse Oberhausen hat am Standort ihrer Hauptstelle in der Innenstadt von Alt-Oberhausen ein neues Verwaltungsgebäude errichtet. An dieser Stelle hatte es bis Mitte der 1960er Jahre unter anderem eine Freifläche mit Spielplatz gegeben. Für drei Jahrzehnte dominierte dann in diesem Bereich eine sehr raumgreifende und unmaßstäbliche, wenig in die Umgebung integrierte Bebauung mit einem großen Parkhaus sowie z. T. großflächigen Einzelhandelsflächen und Gastronomie.

Mit dem Neubau des Verwaltungsgebäudes und der Gestaltung der Freiflächen im unmittelbaren Umfeld sowie des angrenzenden öffentlichen Raumes wird nun an diesem Ort zwar eine markante neue Architektur errichtet, die Gestaltung des Außenbereiches als Grünfläche gibt der Innenstadt hier aber auch ein Stück fehlenden Freiraums zurück. Der angrenzende öffentliche Straßenraum wird in die Gestaltung mit einbezogen. Eine zentrale Haltestelle des ÖPNV („City Ankunft“) in der Innenstadt sowie die Querschnittsgestaltung der vorbeiführenden Straße runden den Umgestaltungsprozess an dieser Stelle ab.



Neuordnung eines Baublocks in der südlichen Innenstadt
(Südbad/Willy-Jürissen-Halle/Anne-Frank-Realschule)



Neubau des Südbades

Ein Tornado hat im Sommer 2004 u.a. in der Innenstadt von Alt-Oberhausen zum Teil erhebliche Schäden auch an Gebäuden angerichtet. Das Südbad wurde dabei so stark beschädigt, dass eine Sanierung wirtschaftlich nicht darstellbar war und an diesem Standort zurzeit ein neues Hallenbad gebaut wird. Diese Chance wird auch dazu genutzt, große Teile dieses Blocks neu zu strukturieren. Der Abriss eines Bunkers und die Ausweisung neuer Wohnbauflächen sowie die Errichtung von Sport-/Spielflächen zur Aufwertung dieses Standortes erfolgen sukzessive.



Gelände der ehemaligen Zeche Sterkrade – Konzeptansatz für ein neues, innenstadtnahes Wohngebiet



Gelände der ehemaligen Zeche Oberhausen – Planungsvariante aus der Machbarkeitsstudie 2006

Das Gelände der ehemaligen Zeche Sterkrade mit rund 13 ha westlich der Sterkrader Innenstadt bietet die Chance, innenstadtnahes Wohnen in einem größeren Umfang zu realisieren. Derartige zentrale Flächen stehen ansonsten in der Regel für solche größeren Wohnbauentwicklungen kaum noch zur Verfügung. Zwischen 300 und 350 Wohneinheiten sollen hier abschnittsweise realisiert werden. Die Renaturierung eines zur Zeit verrohrten Bachlaufes sowie die Anbindung dieses

Gebietes an eine bereits bestehende regionale Fuß- und Radwegeverbindung („HOAG-Trasse“) sind Qualitätselemente, die diesen Standort neben der Nähe zur Innenstadt besonders attraktiv machen.

Ein weiteres ehemaliges Zechengelände im südöstlichen Teil der Stadt (Zeche Oberhausen) – unweit der Stadtgrenze zu Essen und Mülheim – wird seit vielen Jahren zwar in Teilen

industriell/gewerblich genutzt, Teile dieser Fläche liegen aber auch gänzlich brach. Die Nutzungen entsprechen derzeit aber nicht der Lagequalität dieses Standortes.

Es wird nun versucht, über eine städtebauliche Rahmenplanung hier schrittweise neue Strukturen unter anderem mit gewerblichen Nutzungen, Wohnungsangeboten sowie Gemeinbedarfseinrichtungen zu realisieren. Auch hier sollen

über vorhandene Grünstrukturen und eine ehemalige Bahntrasse neue zusätzliche Qualitäten bzw. Lagevorteile erzeugt werden. Eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Anbindung nach Norden hin bis in den Bereich des Gehölzgartens Ripshorst sowie an den Rhein-Kanal sind dabei herausragende Merkmale. Zudem profitieren auch die umliegenden Wohngebiete von dieser Entwicklung.

Ein Teilabschnitt der sogenannten Emscherinsel zwischen der Konrad-Adenauer-Allee und der Bahnstrecke Oberhausen-Emmerich bildet einen weiteren Standort einer angestrebten Umstrukturierung. Auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie „Sportpark Emscher“ wird zur Zeit die Neuordnung, Umstrukturierung und Angebotserweiterung dieses Standortes betrieben. Die Hauptplanungsziele liegen dabei in den Bereichen Ökologie, Sport, Freizeit, Bildung, Gesundheit und Verwaltung, wobei präventive Gesundheitsangebote mit im Vordergrund stehen sollen. Die vorhandenen Sportanlagen zwischen Rhein-Herne-Kanal und der „Neuen Emscher“ bilden die entscheidende Standortvoraussetzung. Damit soll dieser Standort zu einem Ankerprojekt im Emscher Landschaftspark mit überregionaler Bedeutung entwickelt werden.

Ferner bietet der Standort im westlichen Teil der Neuen Mitte Oberhausen die Chance, eine Reihe von derzeit getrennten Teilbereichen für Fußgänger und Radfahrer, besser miteinander zu vernetzen. Dies stärkt natürlich neben den Sport- und Gesundheitsaspekten generell auch das Naherholungsangebot in einem zentralen Bereich der Stadt.

Projektraum „Emscher-Sportpark“ mit angrenzendem Grafenbusch (nördlich) und Kaisergarten (südlich)



3.5.3 Städtebauliche Projekte und Entwicklung in Bottrop

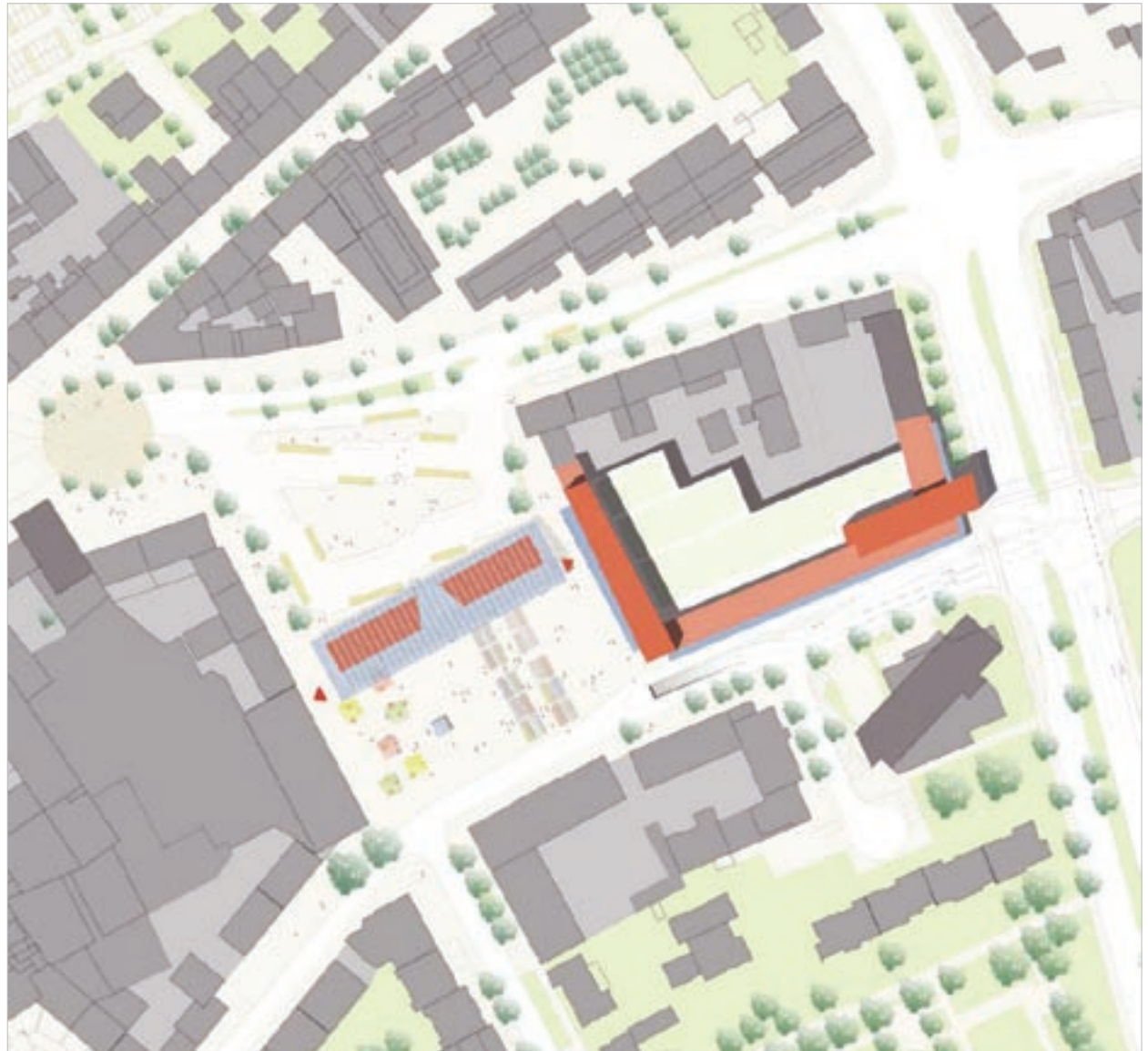
Bottrop steht vor einer großen städtebaulichen Veränderung. Über die Zukunft des größten Arbeitgebers der Stadt Bottrop wird 2012 endgültig entschieden. Mit dem Ende des Steinkohlenbergbaus im Jahr 2018 wird der Stadt ihre bedeutendste wirtschaftliche Basis entzogen. Auch wenn die Entscheidung noch einmal revidiert werden sollte, Bottrop muss heute schon die Weichen stellen, um den anstehenden Strukturwandel im Bergbau zu vollziehen. Und das nicht zuletzt auf den 170 ha Betriebsflächen, die heute durch den Bergbau in Bottrop genutzt werden. Bottrop ist aber nicht nur Arbeitsstandort für viele Menschen, sondern auch als attraktiver Wohnstandort, nahe am Freiraum des Naturparks Hohe Mark, gefragt.

Städtebauliche Einzelprojekte als Teile der Stadtentwicklung

Auf der Grundlage des im Jahr 2004 rechtsverbindlich gewordenen Flächennutzungsplanes wurde im Oktober 2005 eine Vielzahl von Projekten zur nachhaltigen Entwicklung beschlossen, die zum Ziel haben, die wirtschaftliche Basis zu stärken, den Wohnstandort zu qualifizieren, die Freiraumqualitäten zu stärken und die verkehrliche Situation zu verbessern.

Innenstadt – Berliner Platz

Im Zentrum dieser Entwicklungsprojekte steht die Innenstadt. Sie erhält durch die Erweiterung der Verkaufsmöglichkeiten und die Aufwertung der Bereiche um den Berliner Platz einen Erneuerungsschub, nachdem die Fußgängerzone und die Haupttangente Horster-/Osterfelder Straße in den letzten zehn Jahren neu ausgebaut und gestaltet wurden. Mit dem Abriss des fast 50 Jahre alten Hallenbades entsteht ein ergänzender Einkaufsbereich um den Berliner Platz. Der Platz selbst wird von seiner Funktion als Parkplatz befreit und stattdessen zu einem attraktiven Innenstadtplatz für Veranstaltungen und zum Verweilen umgestaltet. In diesem Zusammenhang wird auch der



Lageplan zur Neugestaltung des Berliner Platzes



Ansicht und Lageplan zur Neugestaltung des Berliner Platzes



Zentrale Omnibus Bahnhof, der bisher direkt an den Berliner Platz grenzt, durch zwei Gebäude gefasst und auf die neuen Anforderungen hin umgebaut und überdacht.

Innenstadt – Wohnen

Die Innenstadt ist aber auch ein wichtiger Wohnstandort in der Stadt, der im Rahmen des Programms Stadtumbau West zurzeit hinsichtlich seiner Mängel untersucht wird und in den nächsten Jahren gemeinsam mit den Eigentümern modernisiert werden soll. Eine Umfrage hat eine hohe Bereitschaft erkennen lassen, den Wohnungsbestand hinsichtlich sich wandelnder Wohnansprüche modernisieren zu wollen. Erste Eigentümerforen haben stattgefunden und sind auf sehr großes Interesse gestoßen.

Stadterneuerung – Wohnen

Das Wohnen wird aber auch im Bottroper Süden modernisiert und gefördert, insbesondere im Stadterneuerungsgebiet Lehmkuhle/Ebel/Welheimer Mark. Die Aufwertung des Bottroper Südens knüpft dabei an die positiven Erfahrungen, die seit den 1980er Jahren im Stadterneuerungsgebiet Boy/Welheim gesammelt und umgesetzt wurden, an. In der Welheimer Mark ist insbesondere die Wohnungsmodernisierung durch die THS hervorzuheben, die zusammen mit einem Wohnungsneubau von Reihen- und Doppelhäusern neue Qualitätsmaßstäbe setzt.

Im Rahmen des Emscherumbaus werden diese Ortsteile zudem neue Freiraumqualitäten erhalten, die zu einer Aufwertung wesentlich beitragen werden. Insgesamt verfügt Bottrop auf der Grundlage des neuen Flächennutzungsplanes über ein Wohnbaupotenzial von 3.500 Wohneinheiten, das sich vollständig auf Flächen bezieht, die flächenschonend in Baulücken und Innenbereichen liegen, oder Flächen, die bestehende Wohnbereiche arrondieren. Das Ziel, das hier verfolgt werden soll, ist die Einwohnerzahl Bottrops bis zum Jahr 2015 in etwa zu halten.

Gewerbeentwicklung – Bestand und Zukunft

Die Ziele für die wirtschaftliche Entwicklung sehen vor, die bestehenden Betriebe zu stärken und ihnen Entwicklungs-

möglichkeiten zu geben, den Strukturwandel fortzusetzen und insbesondere zukunftsfähige Betriebe anzusiedeln. Im Rahmen der nachhaltigen Verbesserung der bestehenden Gewerbegebiete Kruppwald/Knippenburg wurde dieses Gebiet als ECO INDUSTRIAL PARK vom Land NRW ausgezeichnet und wird jetzt gemeinsam mit den ansässigen Firmen nachhaltig erneuert. Ein Bündel an Maßnahmen, von der verkehrlichen Verbesserung, der Nutzung von Regenwasser, energetischen Einsparungen bis hin zu begleitenden sozialen und gestalterischen Verbesserungen, stehen hier bevor.

Gemeinsam mit der Gemeinde Hünxe und dem Kreis Wesel wurde ein interkommunaler Gewerbepark entwickelt, der ab Anfang 2009 für luftfahrtbezogene Betriebe Flächen bereithält, um den Strukturwandel am Flugplatz Schwarze Heide zu unterstützen.

Insgesamt gibt es ein Potenzial von etwas über 100 ha an neuen aber auch wiedernutzbaren gewerblichen Bauflächen an unterschiedlichen Standorten im Stadtgebiet. Seit den 1970er Jahren ist es bisher gelungen, alle aufgegebenen Bergbauflächen wieder zu aktivieren. Betriebe mit mehr als 4.000 Beschäftigten haben sich darauf niedergelassen. Dieses Ziel wird auch für die in Zukunft freiwerdenden Bergbauflächen verfolgt.

Neue Energien

Energie und ihre Nutzung wird aber auch in Zukunft ein besonderer Ansatz für die wirtschaftliche Entwicklung sein.

Erstmals soll die großtechnische Umsetzung einer Aufbereitungsanlage von Faulgas zu gasförmigem Wasserstoff verfolgt werden. Dabei werden wichtige Erkenntnisse für zukünftige Einsatzzwecke erwartet. Damit soll die Entwicklung der Wasserstoff-Infrastruktur vorangetrieben und die Markteinführung beschleunigt werden. Standort der vorgesehenen Pilotanlage ist die Kläranlage Bottrop der Emschergenossenschaft. Der erzeugte Wasserstoff soll über eine separate Wasserstoffleitung zur Grundschule/Sonderschule Welheimer Mark geleitet



werden. Die Schulen werden dort über ein Wasserstoff-Blockheizkraftwerk mit Wärme versorgt. Der erzeugte Strom wird in das ELE-Netz eingespeist. Zur mobilen Nutzung des erzeugten Wasserstoffes plant die Emschergenossenschaft die Errichtung einer Wasserstofftankstelle für den eigenen Fuhrpark.

Die Bottroper Entsorgungs- und Stadtreinigungsgesellschaft hat auf dem Gelände der ehemaligen Deponie Donnerberg eine Solaranlage für ca. 350 kW Leistung errichtet. 36 nachgesteuerte Spiegel sorgen dabei für eine optimale Ausbeute der Einstrahlungsenergie. Im Rahmen der Verpflichtung zur Sicherung des Deponiekörpers wird diese Fläche intelligent nachgenutzt.

Freizeit verbringen

Dass Bottrop ein Teil des Ruhrgebietes ist, wird mit der Fertigstellung des „Ruhrstadt-Hotels“, einem Jugendhotel in Bottrop Boy, besonders deutlich. Das Ruhrstadt-Hotel in Form einer Röhre, als gedankliche Anknüpfung an den ehemaligen Chemiestandort der Huls AG, bietet preiswerte Übernachtungen für Jugendliche, Schüler und alle Menschen, die sich noch nicht

alt fühlen und das Ruhrgebiet erkunden wollen. Die Nachfrage des ersten Jahres lässt erkennen, dass hier noch Entwicklungspotenziale bestehen. Die vorhandenen touristischen Ziele Bottrops, wie Movie Park, Alpincenter oder Tetraeder und des Ruhrgebietes stehen im Mittelpunkt der Interessen. Das Kulturhauptstadtjahr wird diese Nachfrage noch erhöhen.

In direkter Nachbarschaft zum Jugendhotel entstand das Jugendkombihaus als ein Veranstaltungsort für Bottrop und die Region.

Der Sportpark Bottrop an der Parkstraße/Hans-Böckler-Straße entwickelt sich nach dem Neubau des Jahnstadions und dem im Bau befindlichen neuen Hallenbad zum Mittelpunkt für die überregionalen Sportaktivitäten in Bottrop.

Wunderwald, Erklärwerk, Kulturrastplätze, emscher@home und der Kulturkanal sind Projekte im Rahmen der Kulturhauptstadt, die Freizeit und Kultur weiter verändern werden. Oft sind es kleine Projekte, die wiederum neue anstoßen. So entstand zum Beispiel das „Luftschutz-Theater“ an der Aegidistraße aus rein privater Initiative ohne öffentliche Förderung. Alles Projekte, die in ihrer Vielzahl und Unterschiedlichkeit das Bild von Bottrop und dem Ruhrgebiet verändern.



Das Luftschutztheater



Das Ruhrstadt Hotel

3.5.4 Städtebauliche Projekte in Mülheim an der Ruhr

Mit einem Grün-, Wald- und Freiflächenanteil von gut der Hälfte des Stadtgebietes besitzt Mülheim an der Ruhr eine herausragende Standortgunst innerhalb eines europäisch bedeutsamen Ballungsraumes. Um diesen Standard zu erhalten, sollen für die städtebauliche Entwicklung möglichst wenig Flächen im Außenbereich in Anspruch genommen werden, und es gilt die Devise: Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Als Flächenpotenziale stehen u.a. ehemalige Bahnanlagen und Gewerbeflächen zur Verfügung. Ein markantes Beispiel für Flächenrecycling zu Zeiten des großen Zechensterbens im Ruhrgebiet stellt das RheinRuhrZentrum an der Stadtgrenze zu Essen dar, das 1973 auf einem ehemaligen Zechengelände entstanden ist.

Das wichtigste aktuelle städtebauliche Projekt ist Ruhrbania, das bereits in der ersten Broschüre zum Masterplan Ruhr ausführlich beschrieben wurde und im Zusammenhang mit der Region am Wasser näher vorgestellt wird.

Das Kernprojekt Ruhrpromenade verfolgt hauptsächlich das Ziel, die besondere Lagegunst der Innenstadt direkt an der Ruhr hervorzuheben, indem durch bauliche Maßnahmen die City näher an den Fluss gerückt wird und das Flussufer in attraktiver Form zugänglich gemacht wird. Nachdem die ersten vorbereitenden – vorrangig verkehrs- und entsorgungstechnischen – Baumaßnahmen eingeleitet bzw. bereits abgeschlossen wurden, soll noch in diesem Jahr mit der grundlegenden Umgestaltung des Ruhrufers begonnen werden.

So wurde im Jahre 2007 damit begonnen, das ehemalige Stadtbad in ein Wohngebäude „Palais am Stadtkai“ mit exklusiven Wohnungen umzuwandeln, und direkt nebenan soll mitten in der City ein neues Hafenbecken entstehen.



Palais am Stadtkai mit Hafenbecken

Ein weiteres richtungsweisendes Projekt des Städtebaus stellt der geplante „Interkommunale Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim“ dar, der als Gewerbeflächen-Kooperationsprojekt erstmalig in Nordrhein-Westfalen zwischen zwei Großstädten initiiert wurde.

Auf einem ca. 7 ha großen Areal des Flughafengeländes, das in unmittelbarer Nähe zu einer Anschlussstelle der Autobahn A 52 gelegen ist, sollen Bürogebäude für innovative Technologie- und Dienstleistungsbranchen mit internationaler Ausstrahlung entstehen. Mit der angestrebten hochwertigen Architektur sollen insbesondere Firmen, die mit ihren internationalen Geschäftsbeziehungen die gute verkehrliche Erschließung des Standortes mitsamt seiner Nähe zum internationalen Flughafen Düsseldorf zu schätzen wissen, angesprochen werden. Die Entwicklung dieses Büro- und Gewerbeparks soll – nicht zuletzt aufgrund seiner einzigartigen Lage – die Perspektiven der Region fördern und stärken. Im Sinne einer zukunftsorientierten Strukturpolitik und offensiven Wirtschaftsförderung gehören Einzelhandelsnutzungen sowie flächenintensive Logistikbranchen dabei nicht zu den anvisierten Zielgruppen.

Bei der Realisierung neuer Wohngebiete ist der Wohnpark Witthausbusch besonders hervorzuheben, da es sich hier um eine gelungene Konversionsmaßnahme von einem Kasernengelände zu einem landschaftlich attraktiv gelegenen Wohnquartier handelt.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr beauftragte die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG NRW) mit dem Erwerb und der treuhänderischen Entwicklung der ehemaligen Wrexham-Barracks im Stadtteil Holthausen. Für die Stadt ergab sich Mitte der 1990er Jahre die Gelegenheit, über acht Hektar Bauland in einem grünen Umfeld zu schaffen, wo bis Mitte 1994 noch die britische Rheinarmee stationiert war. Das neue Wohnquartier Witthausbusch ist direkt in den Stadtteil Holthausen integriert.

Hoch über dem Ruhrtal liegt der Wohnpark, der seinen Namen wirklich verdient. Wer hier residiert, hat es nicht weit zum Naherholungsgebiet Witthausbusch und dem weiträumigen Landschaftsschutzgebiet Mendener Höhe. Rund 380 Wohneinheiten, sowohl Miet- und Eigentumswohnungen als auch Einfamilienhäuser, sind hier bisher entstanden; Potenzial



Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim

für weitere Wohneinheiten ist noch vorhanden. Es wurde auf ein flächensparendes Erschließungssystem Wert gelegt, das die Verkehrsberuhigung in der Siedlung unterstützt. Das parkübergreifende Fuß- und Radwegenetz lädt zum Spazieren und Fahrradfahren ein. Zur Entwässerung der öffentlichen Verkehrsflächen wurde ein System aus Sammelkanälen, Rigo- len und Versickerungs- sowie Rückhaltebecken installiert. Eine hochwertige Infrastruktur ist vollständig fertiggestellt. Die LEG NRW führte gemeinsam mit der Stadt alle erforder- lichen Schritte – von der Grundstücksfreimachung, der Schaf- fung von Planungsrecht, der Altlastensanierung bis hin zur Erschließung und Vermarktung – durch, um das insgesamt 16 Hektar große Militärgelände seiner Folgenutzung zuzuführen. Bis heute wurden bereits über 90 % des Baulands an Bauträ- ger, Baugesellschaften sowie private Bauherren veräußert. Die Bautätigkeit im Bereich der Reihenhausbauweise im Süden der Fläche geht zügig voran. Noch zwei Flächen, der Nord- und der Südriegel auf dem zentral gelegenen ehemaligen Exerzierplatz, stehen zur Vermarktung an. Hier ist Geschoss- wohnungsbau in dreieinhalbgeschossiger Bauweise möglich. Durchgehend war und ist es Ziel, hier städtebaulich und architektonisch gehobene Qualitätsstandards zu realisieren.



Wohnpark Witthausbusch (Luftschrägbild 2003)

Um dem in den meisten deutschen Städten festzustellenden Rückgang sowie der Überalterung der Bevölkerung entgegenzuwirken, wurde mit „100 Häuser für Familien“ ein besonders auf junge Familien zugeschnittenes Wohnbauprogramm entwickelt und an einem Standort bereits erfolgreich umgesetzt. Das vom Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr beschlossene Programm „100 Häuser für Familien“ ist ein mittlerweile viel beachteter Baustein im Konzept der kinder- und familienfreundlichen Stadt. Es findet nicht nur rege Nachfrage bei den bauwilligen Familien. Anfragen aus der überregionalen Presse und von anderen Städten zeigen, wie aktuell die Problematik und wie interessant der von Mülheim an der Ruhr beschrittene Weg ist.



„100-Häuser-Programm“ in Saarn, Hagenauer Straße



„100-Häuser-Programm“, Bebauungsvorschlag Sellerbeckstraße in Dümpten

Die Stadt Mülheim an der Ruhr stellt etwa 100 geeignete Baugrundstücke preiswert zur Verfügung, die von Bauträgern zu vorweg definierten Kaufpreisen bebaut werden. Die Bau-träger werden über Auswahlverfahren ermittelt, die zu jedem einzelnen Bauabschnitt durchgeführt werden.

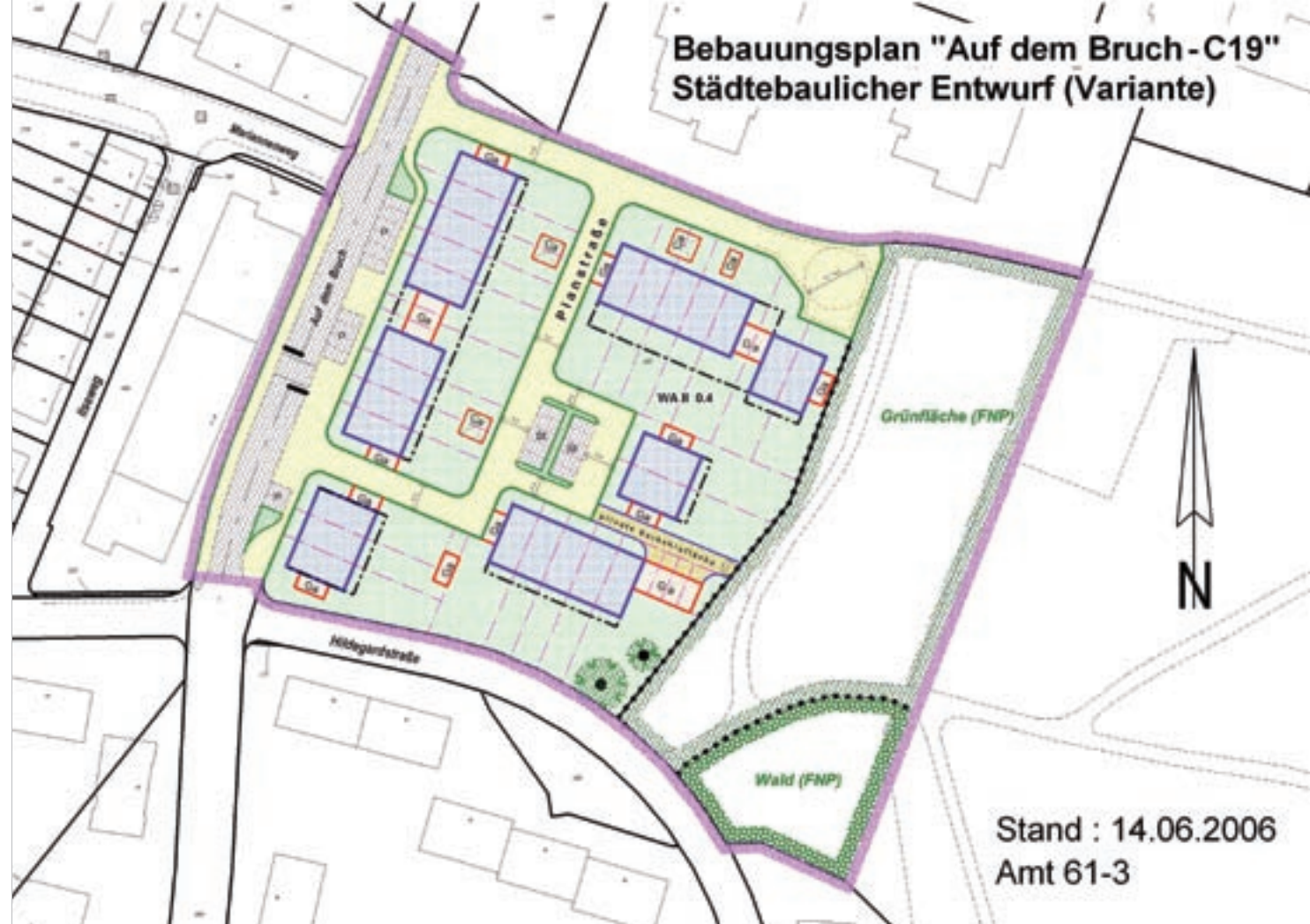
Die Häuser, die im Rahmen des Projektes errichtet werden, sollen sowohl den Ansprüchen des flächen- und kostenspa-renden Bauens genügen, als auch gut an die Wohnbedürf-nisse von Familien angepasst sein. In der Hauptsache werden somit Einfamilienreihenhäuser entstehen. Der Kauf eines Eigenheims soll für die Familien zu einem deutlich unter dem sonst üblichen Niveau liegenden Kaufpreis möglich sein.

„100-Häuser-Programm“ in Saarn, Hagenauer Straße
Die ersten 28 Häuser wurden zwischenzeitlich im Stadtteil Saarn an der Hagenauer Straße fertiggestellt. Bei den Fami-lien, die in diesem Bauabschnitt zum Zuge kamen, spielten Auswahlkriterien wie Einkommensniveau und Kinderzahl eine bedeutende Rolle.

Die nächsten Häuser sollen in Dümpten an der Sellerbeck-sstraße errichtet werden. Hier können bereits im kommenden Jahr etwa 47 Reihenhäuser zur Vermarktung kommen. Die besonders familienfreundliche Lage des Baugebietes zeichnet sich dadurch aus, dass zwei Spielplätze, ein Bolzplatz, mehrere Kindertagesstätten, eine Grundschule und eine Gesamtschule in unmittelbarer Nachbarschaft bzw. fußläufiger Entfernung vorhanden sind.

Ein Supermarkt und eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr runden das Bild ab.

Im Jahre 2007 wurde auch der Bebauungsplan „Auf dem Bruch – C 19“ rechtskräftig, so dass auf dem Grundstück der ehemaligen Grundschule voraussichtlich etwa 26 Einfami-lienhäuser entstehen können, die im Rahmen des Programms



„100-Häuser-Programm“, Bebauungsplan „Auf dem Bruch“ in Dümpten

„100 Häuser für Familien“ auf den Markt gebracht werden sollen. Auch dieses Grundstück zeichnet sich dadurch aus, dass es unmittelbar neben einer öffentlichen Grünanlage mit integriertem Spielplatz liegt. Mit dem Auswahlverfahren für den Bau-träger ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

Der städtische ImmobilienService führt keine Vormerklisten für interessierte Familien; konkrete Kaufanfragen sind zu gegebener Zeit an den ausgewählten Bau-träger zu richten.

3.5.5 Städtebauliche Projekte in Essen

In Essen gibt es eine Reihe von Beispielen mit guter städtebaulicher Qualität. Das sind historische Altstadtkerne, die bekannte Gartenstadt Margarethenhöhe, Wohnviertel aus der Gründerzeit oder den 1920er/1930er Jahren mit vorbildlichen städtebaulichen Qualitäten oder auch Beispiele aus der neuesten Zeit mit städtebaulich beispielgebender Wohnbebauung. Jetzt sollen weitere Beispiele guter Qualität im Städtebau in Essen vorgestellt werden, die zurzeit für Büros/Dienstleistungsbereich und für den Wohnungsbau geplant werden.

Hauptverwaltung E.ON-Ruhrgas

Der zentrale Planungsanlass zur Durchführung des Planverfahrens ist die vorgesehene Ansiedlung der Hauptverwaltung von E.ON-Ruhrgas auf den Grundstücken des ehemaligen Grugastadions, eine Umsiedlung vom jetzigen Standort Ruhrallee an die Norbertstraße.

Der neue Standort gehört räumlich zum Stadtteil Rüttenscheid und grenzt unmittelbar an die jenseits der Norbertstraße liegende Messe Essen an.

Die Anbindung des Plangebietes an das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz ist ebenso optimal wie über die A52 an das großräumige Straßennetz. Auch die Anbindung des Standortes durch den öffentlichen Personennahverkehr ist durch Buslinien und die U-Bahn hervorragend gewährleistet. Die Ansiedlung der Hauptverwaltung eines international tätigen Unternehmens setzt hohe Qualitätsstandards für einen geeigneten Standort voraus.

Neben einer guten Erreichbarkeit sind weitere Voraussetzungen das Image einer Stadt/Region und die städtebauliche Attraktivität des Umfeldes.

Diese herausragende Bedeutung ist am Standort Norbertstraße (ehem. Grugastation/Festwiese) gegeben. Aus Sicht



Zukünftiger Anblick der Hauptverwaltung E.ON-Ruhrgas.

der Stadtentwicklung handelt es sich um einen integrierten Standort. Die vorhandene hochwertige Wohn- und Mischnutzung im Umfeld, die Nähe zu Infrastruktureinrichtungen, Dienstleistungsbereichen, zur Messe und zur Gruga machen den Standort städtebaulich attraktiv.

Durch ein renommiertes Architekturbüro (J.S.K., Joos, Slapa, Krüger-Heyden) wurde das bauliche Konzept für die zukünftige Hauptverwaltung erarbeitet. Dieses sieht neben einer bis zu 5-geschossigen Riegelbebauung zwei bis zu 17-geschossige Bürotürme vor.

Der Neubau der Hauptverwaltung für E.ON-Ruhrgas soll von einer großzügigen Wasser- und Parklandschaft umgeben

werden, die den 2.000 Mitarbeitern Pausen- und Erholungszonen bieten und zur weiteren Begrünung des Stadtteils Rüttenscheid beitragen soll.

Thyssen Krupp Quartier

Die Thyssen Krupp AG verlegt ihren Hauptsitz von Düsseldorf nach Essen – sozusagen „back to the roots“.

Der künftige Standort liegt westlich nahe der Innenstadt und angrenzend an den Dienstleistungs-, Einzelhandels- und Bürostandort „Weststadt“.

Das neue Hauptquartier kennzeichnet den Beginn der konkreten Entwicklung der Flächen des Kruppgrürtels.

Der Standort ist über das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz gut an die Stadt und an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Mit der direkten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr durch Straßenbahnen und Busse ist auch hier eine gute Erreichbarkeit gegeben. Der Entwurf für das Thyssen Krupp Quartier stammt von den Architekten und Planern Chaix & Morel et Associés, Paris und ISWD, Köln.

Der Entwurf zeigt hervorragende innen- wie außenräumliche Qualitäten.

Die städtebauliche Struktur wird bestimmt durch eine Verflechtung aller Gebäudestandorte auf dem Campus mit ihren unmittelbaren Freiräumen und dem zentralen Flanierboulevard des Kruppürtels.

Durch Freiflächen und eine großzügige Wasserachse erhält das gesamte Quartier einen besonderen städtischen Erlebnisraum.

Die ThyssenKrupp AG plant und realisiert das ThyssenKrupp Quartier in Essen auf einem innerstädtischen Areal von über 20 ha. Das ThyssenKrupp Quartier für insgesamt mehr als 2.000 Mitarbeiter umfasst sowohl das neue ThyssenKrupp Headquarter als auch weitere Büro- und Verwaltungsgebäude des Konzerns. Darüber hinaus ist ein Multifunktionsgebäude mit ThyssenKrupp Academy und Konferenzzentrum geplant, ein Hotel sowie weitere ergänzende Nutzungen mit insgesamt rd. 100.000 qm sind außerdem vorgesehen.

Die Fertigstellung des ersten Bauabschnittes mit Headquarter und Multifunktionsgebäude ist für Ende 2008 und die des zweiten Bauabschnittes mit den Segmentführungsgesellschaften und den Gebäuden für die operativen Einheiten für Herbst 2010 geplant.

Insgesamt wird das ThyssenKrupp Quartier neue, qualitativ hochwertige Akzente für Essen und die Region setzen.



Das künftige Tor zum Krupp-Gürtel



Riehlpark während der Umbauphase (Luftbild)



Modell der schon realisierten neuen Wohnbebauung

Wohnen am Riehlpark

Das neu bebaute Gebiet liegt im Westen der Stadt Essen im Zentrum vom dicht bebauten Stadtteil Frohnhausen und grenzt im Süden direkt an den Riehlpark, der für die Bewohner der umliegenden Stadtquartiere als „grüne Lunge“ einen hohen Freizeitwert hat. Infrastruktureinrichtungen, Dienstleister, Einzelhandel und Markt liegen in Fußgängerentfernung. Das Quartier ist über die Hauptverkehrsstraßen und durch den öffentlichen Personennahverkehr gut an die übrige Stadt angeschlossen.

Die ehemals vorhandene Bebauung entsprach nicht mehr den heutigen Vorstellungen von Qualitäten im Städtebau und Wohnungsstandard.

Nach dem Abriss von 20 Häusern aus dem Jahre 1935 realisierte die Wohnbau eG an gleicher Stelle ein großes Neubauprojekt. Der Entwurf der Architekten Ader und Klee- mann stellte die städtebaulichen Aspekte in den Vordergrund und griff die vorherrschende Blockrandbebauung im dicht besiedelten Stadtteil bei den neuen Überlegungen auf. Am Riehlpark wurde die Bebauung etwas zurückgenommen, um eine bessere Belichtung der Wohnungen zu erreichen.

Im Innenbereich entstanden zwei unterkellerte Gebäuderiegel.

Der gesamte andere Bereich des Wohnkomplexes ruht auf einer Tiefgarage mit ca. 100 Stellplätzen.

Es entstanden Wohnungen unterschiedlicher Größe, 79 Zwei- bis Vierraumwohnungen, 20 Maisonettewohnungen. Insgesamt 51 Wohnungen wurden seniorengerecht ausgeführt. Außerdem wurde ein barrierefreier Wohnbautreff für Jung und Alt eingerichtet.

Die Gesamtanlage wurde mit vielen Frei- und Grünflächen als Ergänzung zum Naherholungsgrün des Riehlparkes gestaltet.

Trotz hochwertiger Ausstattung haben die Wohnungen einen für den Stadtteil Frohnhausen angemessenen Mietpreis.

Urbanes Wohnen Veronikastraße/Walpurgisstraße

Das 2,5 ha große Plangebiet liegt im Stadtteil Rüttenscheid in Fußgängerentfernung zum Giradecenter, zur Dienstleistungs- und Einkaufszone Rüttenscheider Straße und damit nahe dem Mittelzentrum. Ebenso liegen weitere Infrastrukturangebote in gut erreichbarer Nähe. Der Anschluss für den Individualverkehr ist gut, Bushaltestellen und U-Bahnanschluss gibt es in der Nähe.

Das seit längerer Zeit als Fläche zum Parken und als Logistikfläche für die Messe genutzte Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Rüttenscheid soll zu einer städtebaulich qualitätvollen Nutzung und zur Abrundung und Aufwertung des Stadtteils entwickelt werden.

Südöstlich angrenzend soll auf einer ehemaligen Gartenanlage ein neues, urbanes und integriertes Wohngebiet entwickelt werden.

Im Übergang zu angrenzenden bestehenden Wohngebieten soll städtebaulich eine Ergänzung und Abrundung des vorhandenen Wohnungsangebotes erzielt werden.

Geplant ist ein differenziertes Wohnungsbauangebot mit einem zentralen Spielplatz als Gemeinschaftsprojekt der Bewohner und dem nahe gelegenen Sportverein.

Es sollen ca. 49 Einfamilienhauseinheiten und drei Mehrfamilienhauskomplexe errichtet werden.

Mit dem Angebot an qualitativ höherwertigen Einfamilienhäusern und großen Etagenwohnungen sollen alle Altersgruppen angesprochen werden, insbesondere aber abwanderungswillige Bevölkerungsgruppen aus Essen, vor allem aus

Leben ist hier



Rüttenscheid, gehalten werden. Dieses Angebot mit angrenzendem Grün, mit Fußwegeverbindungen zur Gruga und zum Stadtzentrum, den nahe liegenden Kindergärten und Schulen und dem zentralen Spielplatz richtet sich besonders an Ehepaare mit Kindern und Kinderwunsch. Denkbar sind im Rahmen eines allgemeinen Wohngebietes auch nicht störende gewerbliche Nutzungen.

Der Bauträger ist Hopf IEG nessler. Mit der Polizei von Essen hat der Bauträger eine Kooperationsvereinbarung getroffen. Ziel ist die Berücksichtigung von kriminalpräventiven Aspekten bereits bei der Planung von Wohnquartieren.

Insgesamt soll mit der Planung die Grundlage für ein vielfältiges, urbanes, sicheres und lebendiges Wohnquartier gelegt werden.

Gebietsplan der Bebauung Veronikastraße/Walpurgisstraße



So könnte das Wohnen hier einmal aussehen (Simulation)

3.5.6 Die Bedeutung von Stadterneuerung und Stadtumbau für die kommunale Stadtentwicklung in Gelsenkirchen

Die Stadt Gelsenkirchen steht mit ihrer ursprünglich montanindustriellen Prägung stellvertretend für viele andere Ruhrgebietsstädte. Noch heute hat die chemische Industrie eine große Bedeutung für den Standort Gelsenkirchen. Die montanindustrielle Basis der Stadt ging jedoch im Verlauf der letzten 40 Jahre verloren. Die bereits in den 1960er Jahren begonnenen Prozesse des Strukturwandels spiegeln sich in einem kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang von fast 400.000 Einwohnern Mitte der 1960er Jahre auf heute rd. 267.000 Einwohner wider. Der Trend der bundesweiten demographischen Entwicklungen, verstärkt durch den arbeitsmarktbedingten Fortzug junger Menschen, einen hohen Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund und eine verstärkte Ausdifferenzierung von Wohnlagen führen zu besonderen Integrationsaufgaben und Fürsorgeleistungen in einzelnen Stadtteilen und -quartieren.

Im Rahmen der „Sozialen Stadt“ wurden bereits seit 1995 in Gelsenkirchen-Bismarck/Schalke-Nord und seit 2002 in Gelsenkirchen-Südost erfolgreich gebietsbezogene Handlungsprogramme umgesetzt. Seit 2004 ist Gelsenkirchen darüber hinaus mit der City und der 1970er-Jahre-Siedlung Tossehof im Rahmen des Programms Stadtumbau West aktiv.

Die Handlungsfelder der integrierten Stadterneuerungsprogramme lassen sich unter folgenden Stichpunkten zusammenfassen:

- ökonomische Modernisierung und Entwicklung von qualitätsvollen Standorten für Wohnen und Arbeiten, insbesondere auf brachgefallenen Montanstandorten,
- nachhaltige Erneuerung und Stabilisierung von Stadtquartieren und Verbesserung der Wohn- und Umweltqualität sowie
- soziale Integration, Stärkung des interkulturellen Zusammenlebens und Anpassung der sozialen und kulturellen Infrastruktur.

Das Stadtteilprogramm Bismarck/Schalke-Nord

Mit rd. 19.000 Einwohnern und ca. 650 ha ist das Programmgebiet Bismarck/Schalke Nord eines der größten Stadtteilprogramme überhaupt und steht damit nicht nur in Gelsenkirchen vorbildlich für die umfangreiche Arbeit der Stadterneuerung. Neben größeren Leitprojekten wie Wiedernutzung der Fläche des ehemaligen Bergwerks



„Die evangelische Gesamtschule Gelsenkirchen versteht sich als Stadtteilschule“

Consolidation 3/4/9 und Bau der Evangelischen Gesamtschule konnten in Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren und Anwohnern über 100 Nachbarschaftsprojekte mit großer Breitenwirkung geplant und umgesetzt werden.

Die Programm- und Projektstruktur für das Stadtteilprogramm Bismarck/ Schalke-Nord war charakterisiert durch ein hohes

5. Stadtteilkonferenz für Neustadt

Reden Sie mit. Wir brauchen Ihre Meinung!

- ▶ Aktivitäten zum Umbau der Fußgängerzone Bochumer Straße und Vorstellung der Werbegemeinschaft Neustadt
- ▶ Das neue Büro für lokale Wirtschaftsentwicklung stellt sich vor
- ▶ Vorstellung des Job-Cafés
- ▶ Aufgaben des Gebietsbeirates
- ▶ Wahl zum Gebietsbeirat
- ▶ Auktionsverkauf aus dem Stadtteilprogramm Südost

Nicht nur im Gelsenkirchener Stadtteil engagieren sich Bürgerinnen und Bürger. Auch bei der Stadtteilkonferenz werden die Anliegen der Neustädterinnen und Neustädter im Mittelpunkt stehen. Die Themen sind vielfältig und betreffen die gesamte Stadtteilentwicklung. Sie werden von der Werbegemeinschaft Neustadt, dem Stadtteilbüro Südost und der Stadt Gelsenkirchen gemeinsam aufbereitet.

Montag • 12. März 2007 • 19.00 Uhr
Philipp-Neri-Zentrum

Bochumer Straße 100 • 45899 Gelsenkirchen • Telefon (0209) 31 90 0-0 • E-Mail: stadtteilprogramm@stgelsenkirchen.de • www.stadtteilprogramm-neustadt.de

Bürgeraktivierung und -mitwirkung im Programmgebiet Südost

Maß an Offenheit für Experimente und neuartige Ideen. Innovative Projekte konnten gezielt in dieses Gebiet gelenkt und damit positive Entwicklungen für den Stadtteil in Gang gebracht werden. Der Erfolg dieses Stadtteilprogramms und der absehbare weitere Handlungsbedarf in anderen Teilen des Stadtgebietes führten zur Initiierung eines weiteren Stadtteilprogramms.

Fortführung der integrierten Stadterneuerung in einem weiteren Programmgebiet:

Das Stadtteilprogramm Südost

Für dieses zweite Stadtteilprogramm sollte aus einer gesamtstädtischen Betrachtungsweise die soziale Bedarfslage wesentlicher Auswahlgrund sein. Auf der Basis einer 2001 ausgearbeiteten kleinteiligen Sozialraumanalyse wurde ein Gebiet im Süden der Stadt ausgewählt.

Abgegrenzt wurde ein großes Gebiet aus drei Stadtteilen, das als Programmgebiet Südost bezeichnet wurde. Aufgrund der vorherigen Erfahrungen in Bismarck/Schalke-Nord konnten in Südost frühzeitig zielgerichtete Nachfolgelösungen für die Verstärkung der Projekte entwickelt werden.

Als neue Betätigungsfelder kamen ein vielschichtiger Evaluations- und Monitoringprozess zur Erfolgskontrolle und die Einrichtung eines Gebietsbeirats hinzu. Dieses Gremium aus gewählten Bewohnervertretern und lokalen Politikern nutzt den örtlich vorhandenen Sachverstand, verbreitert die Bekanntheit und Akzeptanz des Stadtteilprogramms und bereitet die Entscheidungen der örtlichen Gremien vor.

Aufgrund der Aktivitäten im Rahmen der integrierten Stadterneuerung hat Gelsenkirchen mit dem Stadtumbauprozess in der City und im Tossehof nur in Teilen „Neuland“ betreten. Durch die langjährige Arbeit in Programmgebieten der Sozialen Stadt liegt bereits ein breiter Erfahrungsschatz vor, der in die Weiterarbeit eingebracht wird.

Stadtumbau in Gelsenkirchen

Der Stadtumbauprozess in der City ist die Fortführung eines in 2003 abgeschlossenen Leitplan-Prozesses, der als ein zukunftsorientiertes Aktionsprogramm von den wesentlichen City-Akteuren erarbeitet und vom Rat der Stadt verabschiedet wurde. Wesentliche Aussagen und Maßnahmenvorschläge des Leitplans – die sich insbesondere auf den Einzelhandel,

SÜDOSTZEITUNG

Gelsenkirchener Stadtteilzeitung – Wissensportal aus Bismarck-Hüllen, Neustadt und Südost

Gesundheit ist wichtig – das Jobcafé öffnet seine Türen

Im nächsten Jahr sind wir wieder dabei

Editorial
Liebe Leserinnen und Leser!

Wir freuen uns, Sie zu begrüßen und hoffen, dass Sie die Südostzeitung als Informationsportal nutzen werden. In der nächsten Ausgabe werden wir über das Jobcafé berichten, das in der Fußgängerzone der Bochumer Straße eröffnet wird. Das Jobcafé ist ein Treffpunkt für alle, die sich für die Stadtteilentwicklung interessieren. Hier werden wir über die Aktivitäten des Stadtteilprogramms Südost berichten und Sie über die Wahl zum Gebietsbeirat informieren. Wir hoffen, dass Sie die Südostzeitung als Informationsportal nutzen werden und sich an den Aktivitäten des Stadtteilprogramms Südost beteiligen werden.

Stadtteil- und Quartierszeitung im Programmgebiet Südost

den öffentlichen Raum und die Wohnstandortentwicklung bezogen – werden nun durch den Stadtumbau umgesetzt. Ziel des Stadtumbaus in der Gelsenkirchener City ist es, die Funktion der Innenstadt als zentralen Versorgungs- und Einzelhandelsstandort zu stärken, zu attraktivieren sowie das Wohnen nachhaltig, zielgruppen- und nachfrageorientiert zu stabilisieren und aufzuwerten.



Die umgestaltete Fläche der ehemaligen Zeche Consolidation in Gelsenkirchen Bismarck im Jahr 2006



Schachanlage Consolidation 3/4/9 im Jahr 1992

Wie die Erfahrungen in den Stadterneuerungsgebieten gezeigt haben, ist die Einrichtung eines Vor-Ort-Büros zur Steuerung des Gesamtprozesses, zur Koordinierung der unterschiedlichen Maßnahmen und Projekte und zur dezentralen Akteurseinbindung eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen des Prozesses. Anfang 2005 wurde daher mit dem Stadtumbaubüro eine Außenstelle des Referates Stadtplanung in der Fußgängerzone/ Bahnhofstraße bezogen. Gleichzeitig wurde ein Beirat für den Stadtumbau eingerichtet, in dem relevante City-Akteure den Prozess begleiten.

Ein Leitprojekt des Stadtumbaus ist die Entwicklung der Hochhaussiedlung Tossehof im Stadtteil Bulmke-Hüllen. Dort wird mit der Gelsenkirchener Gemeinnützigen Wohnungsbau-gesellschaft ein integriertes Quartiersentwicklungskonzept ausgearbeitet und umgesetzt. Dieses beinhaltet den Rückbau

von ca. 100 Wohneinheiten, die Modernisierung des verbleibenden Bestands, die Aufwertung des Wohnumfeldes und die Wiederbelebung des Ladenzentrums.

In den Programmgebieten der Stadterneuerung und des Stadtumbaus ist es innerhalb der verschiedenen Projektzeiträume gelungen, eine Fülle von wichtigen Maßnahmen umzusetzen, Aufbruchstimmung zu erzeugen und neuen Schwung für die Stadtteilentwicklung zu erzielen. Die Maßnahmen werden durch breite Akzeptanz in der Bevölkerung mitgetragen. Im Vordergrund steht dabei:

- die Aufenthalts- und Gestaltqualität der öffentlichen Räume stetig weiter zu erhöhen und somit Wohn- und Geschäftsstandorte aufzuwerten,
- Eigentümer und Einzelhändler in den Prozess einzubeziehen und neue Wege zur Finanzierung der Stadtteilentwicklung

zu beschreiben (z. B. durch die Initiierung und Begleitung von Immobilien- und Standortgemeinschaften),

- soziale Problemlagen abzumildern,
- die immobilienwirtschaftliche Komponente in den Blick zu nehmen und den teilweise vorhandenen Investitionsstau durch die Schaffung eines positiven Investitionsklimas, durch Beratung und Vernetzung und durch Wissenstransfer zu unterstützen sowie
- die Wechselbeziehungen zwischen lokalem Handel und Wohnungsmarkt herauszuarbeiten und den vorhandenen Wohnungsbestand zielgruppen- und nachfrageorientiert mit kooperationsbereiten (und auch investitionsfähigen) Eigentümern umzubauen.



Wohnsiedlung Tossehof

Gesamtstädtische Analysen

Zur Identifizierung weiterer Stadterneuerungsgebiete in Gelsenkirchen werden als Entscheidungsgrundlage gesamtstädtische Strukturuntersuchungen aus unterschiedlichen Themenbereichen herangezogen. Diese sind u.a. die Sozialraumanalyse, die Wohnungsmarktstudie, die laufende kommunale Wohnungsmarktbeobachtung, das Freiraumentwicklungskonzept sowie das Einzelhandelskonzept. Sie erlauben eine Differenzierung von Teilräumen des Stadtgebietes nach Handlungsbedarfen in unterschiedlichen Aufgabenfeldern der Stadterneuerung.

Insgesamt können mit diesen Instrumenten Bereiche entsprechend ihrer spezifischen raum- und sozialstrukturellen Merkmale analysiert und anhand der identifizierten Stärken und Schwächen auf den Raum zugeschnittene Handlungs-

strategien entwickelt werden. Die Ergebnisse wurden 2007 in einem „Bericht zur Stadterneuerung“ zusammengefasst und um Handlungsvorschläge ergänzt. Auf dieser Basis wurden dann weiterführende Ratsbeschlüsse gefasst.

Stadterneuerung als gesamtstädtische Regelaufgabe

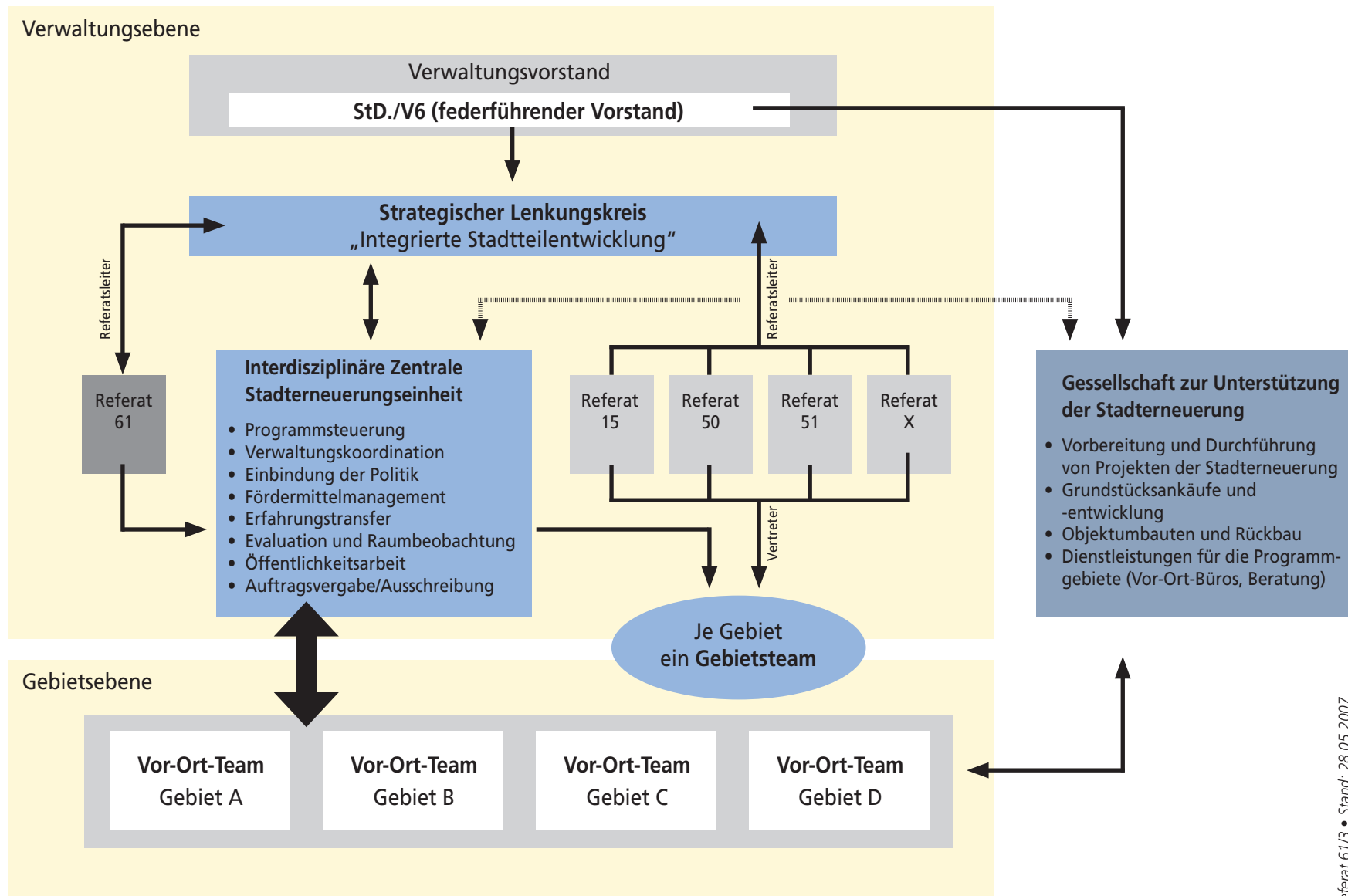
Die aktuellen gesamtstädtischen Untersuchungen zur Stadtentwicklung haben aufgezeigt, wo in der Stadt Gelsenkirchen komplexe Problemlagen in Stadtteilen vorliegen und welche Potenziale für eine Stabilisierung der Gebiete vorhanden sind. Dabei wird das gesamte Stadtgebiet als „Beobachtungsgebiet“ aufgefasst. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass im Stadtgebiet mehrere Teilräume besonderen Handlungsbedarf aufweisen und je nach Problemlage Interventionen unterschiedlichen Charakters und Umfangs bedürfen. Vor diesem Hintergrund sollen die Prinzipien der integrierten



Elisabethplatz in der Innenstadt vor dem Umbau



Quartiersplatz nach dem Umbau



Organisationsstruktur der Stadterneuerung in Gelsenkirchen

Referat 61/3 • Stand: 28.05.2007

OB Frank Baranowski: „Stadterneuerung ist eine gesamtstädtische Daueraufgabe!“

Stadtplaner legen Pläne für eine umfangreiche Stadterneuerung vor

GE. „Gelsenkirchen beschreitet neue Wege in der Stadterneuerung. Mit den jetzt vorgelegten Plänen zur Stadterneuerung wird die Stadterneuerung als gesamtstädtische Daueraufgabe definiert“, so fasst Oberbürgermeister Frank Baranowski die 16-seitige Verwaltungsvorlage zusammen, die der Politik in der kommenden Ratssitzung präsentiert wird. Bisher sind in Gelsenkirchen durch Sonderprogramme einzelne Gebiete bearbeitet worden, jetzt wird die Stadterneuerung als gesamtstädtische Aufgabe gesehen und die in Stadtteilen erfolgreich geleistete Arbeit auf das gesamte Stadtgebiet umgesetzt. Frank Baranowski: „Ich sehe diese wichtige Arbeit als Querschnittsaufgabe der gesamten Verwaltung, die auf die Möglichkeiten privater Akteure abgestimmt werden muss.“

Um diese Querschnittsaufgabe im Bereich der Verwaltung zu steuern, wird es künftig einen Ansprechpartner geben, der mit einem Team von acht bis zehn Mitarbeitern die Stadterneuerung steuert. Diese zentrale Stadterneuerungseinheit wird von Stefan Rommelfanger geleitet. Er wird die Zusammenarbeit etwa mit den Referaten Kinder, Jugend und Familie, Wirtschaftsförderung und Soziales koordinieren. Stefan Rommelfanger ist Stellvertretender Referatsleiter Stadtplan und hat langjährige Erfahrung im gesamten Handlungsfeld Stadterneuerung.

Stadtdirektor Michael von der Mühlen: „Die integrierte Stadterneuerung ist eine wesentliche Zukunftsaufgabe der Stadt für die nächsten Jahre. Die Stadterneuerung zielt auf eine Stärkung aller Gelsenkirchener Stadtteile ab und dient dazu, den Strukturwandel zu unterstützen und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu erreichen.“

Um diese Herausforderung gezielt meistern zu können, wird in Gelsenkirchen die Gründung einer Gesellschaft für Stadterneuerung angestrebt, in der sich neben der Stadt vor allem private Anleger wiederfinden sollen. OB Baranowski: „Auf diese Weise lässt sich privates und öffentliches Kapital sinnvoll einsetzen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Arbeit von Dr. Passteil im Bereich Stadtmitte und der Bahnhofstraße.“

Im Konkurrenzkampf um Fördermittel ist der Blick über den Tellerrand ein ganz wichtiger Punkt bei der Stadterneuerung. Probleme enden nicht an der Stadtgrenze. Eine interkommunale Zusammenarbeit ist deshalb unverzichtbar und die Grundlage für die erfolgreiche Umstrukturierung. „Ein Großprojekt, das bald auf uns zukommen wird, ist die Nutzung der Flächen des Bergwerks Lippe an der Stadtgrenze zu Herten“, so Frank Baranowski. „Die Schließung der Zeche ist ja bereits beschlossen. Hier laufen die Vorgespräche bereits. Eine erfolgreiche Integration des Geländes in die Städte Herten und Gelsenkirchen kann nur gelingen wenn man gemeinsam plant und das tun wir bereits.“

Auch die Probleme im Gebiet der Katernberger Straße an der Stadtgrenze zu Essen können nur gemeinsam gelöst werden. Auch hier gibt es bereits konkrete Vorbereitungen mit der Stadt Essen.

Für die Stadtteile Hassel, Scholven, Horst, Rothausen sowie Teilgebiete in Buer (zwischen Vinckestraße, Horster Straße, A 2, Rungenbergstraße und Devesestraße) und Feldmark (1. - Katernberger Straße und 2. - Küppersbuschstraße mit dem Gebiet zwischen Bonilvenstraße, Hans-Böckler-Allee und Fürstinnenstraße) werden die Grundlagen für integrierte Stadtteilkonzepte geschaffen. Zusätzlich zu den bereits beschlossenen Gebieten Bismarck / Schalke-Nord, Südost, City und Schalke werden diese Gebiete zum 30. Juni 2007 für die Programme „Soziale Stadt NRW“, „Stadtumbau West“ und die „EU-Ziel II-Förderung“ angemeldet.

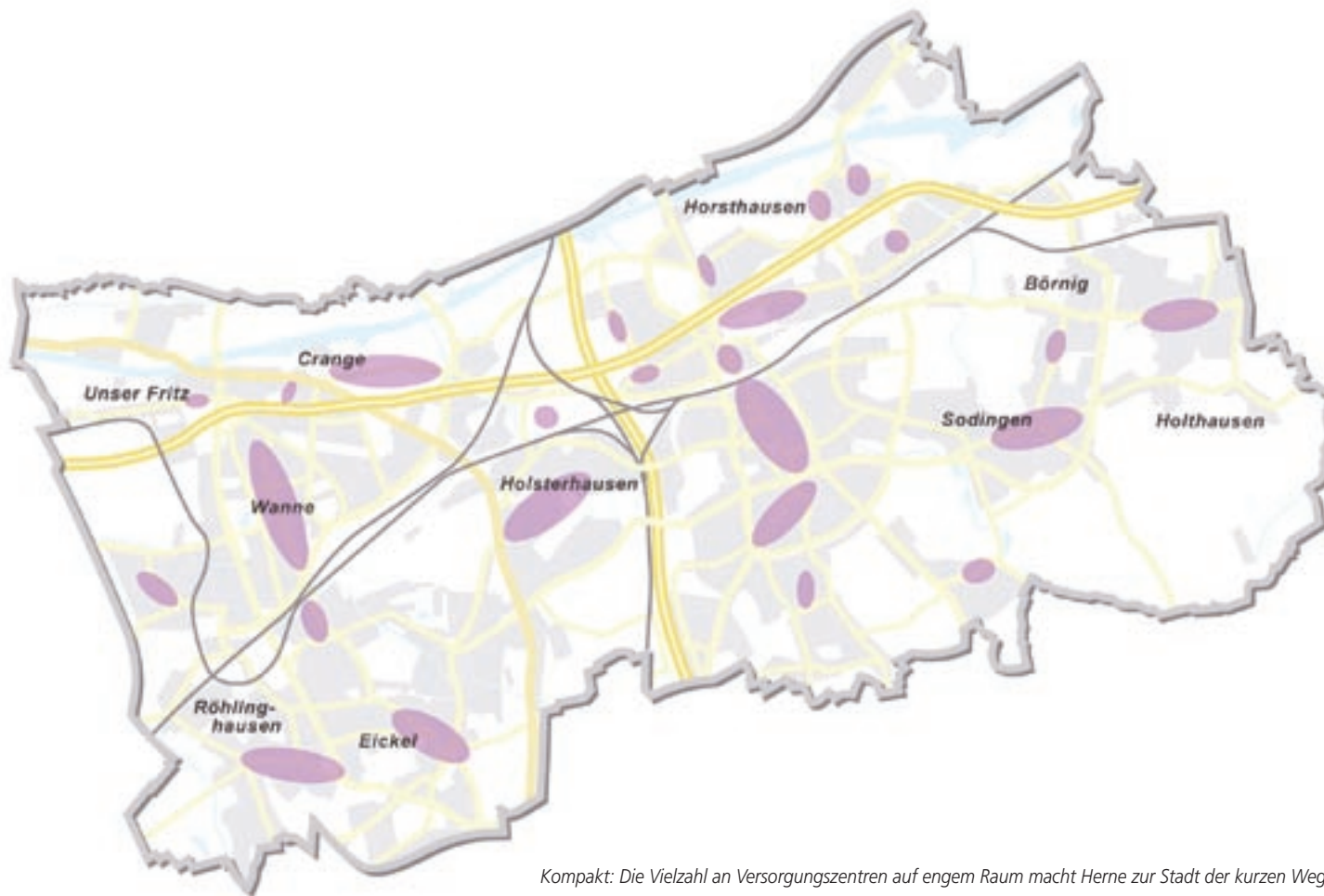
Stadtdirektor Michael von der Mühlen: „Die bisherigen Erfahrungen in der Stadtteilarbeit in Bismarck, in Südost und in der City zeigen, dass in den zukünftigen Stadterneuerungsgebieten nicht nur Schwächen, sondern auch vielfältige Potentiale und Stärken vorhanden sind. Ich sehe in allen zukünftigen Stadterneuerungsgebieten gute Chancen für eine nachhaltige und soziale Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen.“

Stadterneuerung in Zukunft im Rahmen des Verwaltungshandelns verallgemeinert werden. Dieser Prozess beinhaltet die Einführung eines strategischen Lenkungskeises, den Aufbau einer zentralen Stadterneuerungseinheit, die Initiierung einer Gesellschaft zur Unterstützung der Stadterneuerung, die Verstärkung der Vor-Ort-Tätigkeiten in den Stadtteilen sowie ein gesamtstädtisches Monitoring.

Im Zuge dessen soll die Zusammenarbeit mit externen Kooperationspartnern verstetigt und verstärkt werden. Die Stabilisierung der benachteiligten Stadtgebiete ist dabei noch stärker als bisher zu verknüpfen mit den Projekten der lokalen Wirtschaft und Aktivitäten der sozialen Ressorts, privater Träger der Wohnungswirtschaft und der Wohlfahrtsverbände. Nicht zuletzt stellt dieses auch eine neue Herausforderung für die „klassische“ Aufbau- und Ablauforganisation der Verwaltungsdienststellen dar. Nur mit zusätzlichen Vereinbarungen über eine Aufgabenteilung und einer stärker auf Sozialräume ausgerichteten Arbeitsstruktur der Fachressorts der Verwaltung können die anstehenden Aufgaben bewältigt werden.

Richtungweisend ist die Zusammenarbeit mit den in Gelsenkirchen tätigen Wohnungsunternehmen. Die mit den lokal tätigen Unternehmen während der Ausarbeitung der gesamtstädtischen Wohnungsmarkstudie entwickelte gute Zusammenarbeit wird in Zukunft für quartiersbezogene Strategien fortgeführt. Dazu ist im November 2006 der „Runde Tisch der Wohnungswirtschaft in Gelsenkirchen“ gegründet worden. Er soll als organisatorischer Rahmen für die geplante Kooperation dienen. 2007 haben die Stadt und die beteiligten Wohnungsunternehmen eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet, mit der insbesondere die Zusammenarbeit in den Schwerpunktgebieten der Stadterneuerung unterstützt werden soll.

Stadterneuerung ist eine gesamtstädtische Aufgabe



Kompakt: Die Vielzahl an Versorgungszentren auf engem Raum macht Herne zur Stadt der kurzen Wege

3.5.7 Stadtentwicklung in Herne – im Zeichen der Bestandsentwicklung

Herne ist in der Städtereion Ruhr die Stadt mit dem größten Siedlungsflächenanteil und der höchsten Siedlungsdichte. Der Spielraum für stadtentwicklungspolitische Projekte ist somit sehr knapp bemessen. Oberste Maxime der Stadtentwicklung und des Städtebaus ist daher die Pflege und die qualitätsvolle Entwicklung des Bestandes. So sollen insbesondere Maßnahmen zur Erneuerung, baulichen Ergänzung und Ausstattungsverbesserung ebenso wie der Ausbau und die Vernetzung von Grünzügen, die zu größeren Freiräumen am Siedlungs- und Ballungsrand leiten, dazu beitragen, die Wohn- und Freizeitqualitäten, aber auch die vielfältigen Funktionen der zentralen Ortslagen zu stärken.

Nachverdichtung und Arrondierung

Eine kompakte Siedlungsstruktur mit einer bislang guten Versorgungsinfrastruktur der Innenstadt und der Stadtteil- und Ortsteilzentren zeichnet Herne als „Stadt der kurzen Wege“ aus. Vorrangiges Ziel ist es, diese polyzentrische Siedlungsstruktur zu stabilisieren und die Zentren von Herne und Wanne sowie der Ortsteile zu stärken. Dies geschieht im Wesentlichen durch Steuerung der Siedlungs- und Einzelhandelsentwicklung. Der bestehende Bedarf an Wohnungsneubau – v.a. Altenwohnungen und Eigenheime – wird durch Nachverdichtung und Arrondierungen der vorhandenen Siedlungsbereiche realisiert. Größere städtebauliche Entwicklungen werden fast ausschließlich auf (Gewerbe-)Brachen gelenkt, wobei der Schaffung neuer Grünflächen und deren Einbindung in ein gesamtstädtisches Wege- und Freiraumkonzept ein hoher Stellenwert zukommt.

Qualitativ hochwertige Einzelprojekte

Die Realisierung qualitativ hochwertiger Einzelprojekte soll stadtbildprägende Akzente setzen. Der Erfolg dieser Strategie ist an jedem Stadtteil abzulesen: Das Zentrum Herne Mitte erfuhr eine deutliche Aufwertung beispielsweise über die Ansiedlung des Westfälischen Landesmuseums für Archäologie, den



Attraktiv: das Westfälische Museum für Archäologie in der Herne City

gestalterisch gelungenen Neubau des zentralen Omnibusbahnhofs und den Neubau eines Kino- und Bürohauskomplexes.

Entwicklung von Ortsteilzentren

Die Ortsteilmitte von Herne-Sodingen erfuhr eine beispielhafte Aufwertung durch die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen Zechenstandortes Mont-Cenis. Herzstück bildet die Fortbildungsakademie des Landes NRW-Akademie Mont-Cenis. Mit ihrer modernen Architektur, dem innovativen Energiekonzept und dem Akademiemarkt demonstriert sie, wie eine Industriebrache beispielhaft gestalterisch und funktional reaktiviert und ein positiver Beitrag zur Stadteilerneuerung geleistet werden kann.

Auch in Herne Röhlinghausen wurde eine Gewerbebrache (vormals: Röhrenfirma Mannesmann) städtebaulich entwickelt, um die Ortsteilmitte zu arrondieren und zu stärken. Neben Bürobauten und einem neuen Marktplatz erhielt der Ortsteil ein modernes Wohngebiet im Mietwohnungsbau. Es wurde zum Teil innerhalb eines deutsch-dänischen Architektur-Wettbewerbs mit dem Anspruch realisiert, bauökologische Standards im Sozialen Wohnungsbau zu erproben. Das Quartier zeichnet

sich durch flächenschonendes, energiesparendes, gesundes Bauen, ökologischen Umgang mit Regenwasser etc. aus und weist wie in Sodingen einen hohen Freiflächenanteil auf, der Lücken zwischen innerstädtischen Grünzügen schließt.

Die Ortsteilmitte Eickel wurde durch eine Neubebauung auf dem Gelände der ehemaligen Hülsmann-Brauerei im Rahmen der internationalen Bauausstellung Emscherpark in ihrer Funktion gestärkt.

Ein Großteil der Projekte wurde auf der Grundlage städtebaulicher Wettbewerbe und Entwurfsseminare realisiert. Allen Projekten gemein ist, dass ortsteilbezogene Defizite im Wohnungsangebot, Infrastrukturbesatz und im Dienstleistungsbereich durch den Bau bezahlbarer Mietwohnungen und Einfamilienhäuser, von Altenwohnungen, Kindertageseinrichtungen, Seniorenpflegeheimen, Bürgerzentren und Schließen der Bedarfslücken im Bereich des Einzelhandels und der medizinischen Versorgung behoben wurden. Die Gebäude beleben mit ihrer modernen Architektur das Ortsbild.



Vorbildlich: Zukunftsweisende Architektur und hohe Funktionsvielfalt in neuer Ortsteilmitte Sodingen



Innovativ: Ökologische Baustandards im Sozialen Wohnungsbau der Neuen Mitte Röhlinghausen

Ergänzende Instrumente zur Funktions- und Qualitätssicherung

Die Funktionsfähigkeit der Zentren wird auch über gesamtstädtische Konzepte und Maßnahmen der Einzelhandelsentwicklung wie Einzelhandelsgutachten, Zentrenkonzept, Festlegung von zentralen Versorgungsbereichen gestützt. Für die zukünftige Stadtentwicklung hat sich Herne das Ziel gesetzt, die unterschiedlichen Siedlungsbereiche von Innen heraus weiterzuentwickeln, um prägnante, typische Quartiersstrukturen mit hohem Identifikationspotenzial zu erhalten und zu fördern. Eine Arbeitsgemeinschaft zwischen den Wohnungsbau- und Verwaltungen dient dazu, Vorhaben der Bestandsentwicklung abzustimmen und eine Gesamtstrategie im Umgang mit in Teilsegmenten perspektivisch wachsenden Wohnungsüberhängen zu entwickeln. Hier ist auch die Idee entstanden, einen Gestaltungsbeirat einzurichten, um Qualitäten zu sichern.

Kontinuierlicher Stadtumbau durch Stadterneuerungsprojekte

Zur Aufwertung benachteiligter Stadtteile verfolgt die Stadt seit vielen Jahren Stadterneuerungsprojekte. Aktueller Schwerpunkt im Rahmen des Landesprogramms „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ ist das Projekt „Bickern/Unser Fritz“. Hier wie auch in den vorangegangenen Stadterneuerungsgebieten sind zahlreiche baulich-investive sowie sozial-integrative Maßnahmen und Projekte realisiert worden. So konnten die Lebensbedingungen und das Zusammenleben der Bewohner deutlich verbessert werden.

Räumliche Schwerpunkte des Stadtumbaus bilden ferner die Innenstadtbereiche von Herne und Wanne. Um sie als wirtschaftliche Schwerpunkte zu sichern, wurden und werden erhebliche Aktivitäten unternommen. Für beide Bereiche wurde jeweils ein Gesamtkonzept zur Innenstadtentwicklung mit Gestaltleitplanung erarbeitet. In Herne sind – größtenteils darauf aufbauend – zahlreiche Maßnahmen wie die Umgestal-



*Gestaltet nach Maßgaben des Gestaltleitplanes:
der „Boulevard Bahnhofstraße“*

tung der Herner Fußgängerzone zum Boulevard Bahnhofstraße, die Neugestaltung des Rathausplatzes, die Renovierung des Bahnhofsgebäudes, Realisierung eines Beleuchtungskonzeptes, Beratungen auf Basis der Gestaltungs- und Werbeleitsätze, Aktivitäten des Citymanagements etc. realisiert worden.

Aktuell verfolgt die Stadt zur Stärkung der Innenstädte zwei Projekte zum Programm „Stadtumbau West“. Während beim Projekt „Innenstadt Wanne“ das Ziel einer bedarfsgerechten Anpassung, Aufwertung und somit Stabilisierung des Stadtkerns und der zentralen Einkaufslagen im Vordergrund steht, ist der Projektbereich „Herne Mitte, Zentrum-Nord“ deutlich durch das Handlungserfordernis einer städtebaulichen Neuordnung geprägt. Die Handlungsfelder werden derzeit im Rahmen integrierter Stadtentwicklungsprozesse präzisiert. In der Wanner Innenstadt koordiniert ein Planungs- und Umset-

zungsmanagement die Beteiligung örtlicher Akteure und die Realisierung erster Bausteine. Für Herne Zentrum-Nord liegt seit kurzem ein städtebauliches Entwicklungskonzept vor.

Qualitätssicherung wertvoller Arbeitersiedlungen

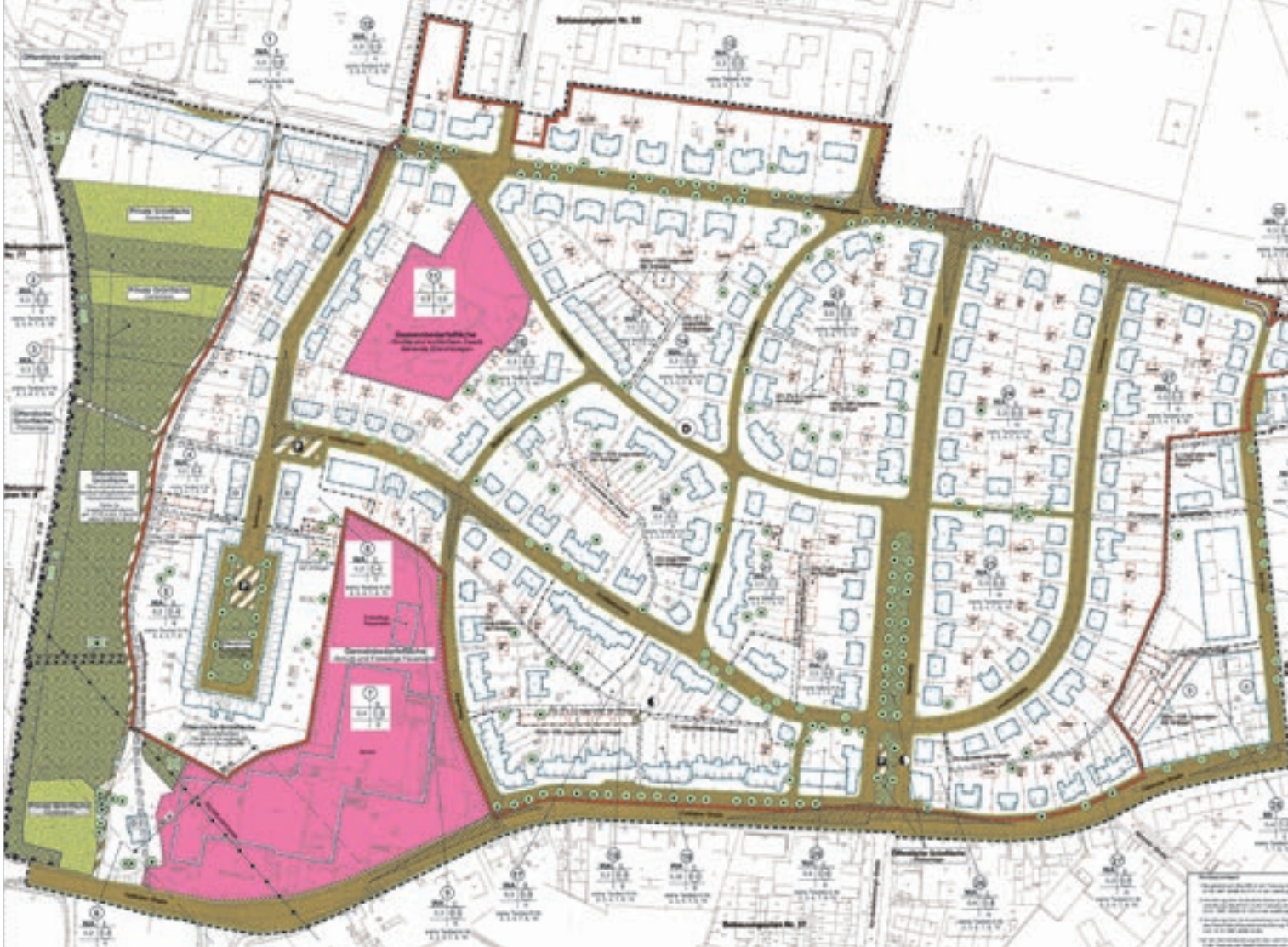
Die mit hohem bautechnischen und ästhetischen Anspruch detailreich gestalteten historischen Zechensiedlungen – allen voran die Gartenstadt-Siedlung Teutoburgia – stellen architektonische und städtebauliche Besonderheiten in der Stadt und der Region dar. Um die Qualitäten gerade in Zeiten der Privatisierung zu pflegen, gilt es, hier einen entsprechenden Rahmen für weitere Gestaltungen durch private Hand vorzugeben. Die Aktivitäten der Stadt Herne zur Sicherung des Erscheinungsbildes und der Gestaltqualitäten Siedlung Teutoburgia demonstrieren beispielhaft, mit wieviel Aufwand diese Aufgabe im Konkreten verbunden sein kann. Das Maßnahmenbündel umfasst eine Denkmalschutzsatzung, einen Bebauungsplan, Qualitätskriterien für den Denkmalschutz, eine Gestaltungssatzung und andere örtliche Bauvorschriften über die unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke, Nebenanlagen und Anlagen der Außenwerbung, Gestaltungsrichtlinien für Neueigentümer sowie Beratungsgespräche vor Ort.

Fördern von Identität

Als zunehmend bedeutsamer Wirtschafts- oder Wohnstandortfaktor für das Stadtmarketing wird die eigene städtische Identität begriffen. Hierzu sollen weitere Qualitätsmerkmale im Bewusstsein verankert werden – über Landmarken wie z. B. den Gasometer im Gewerbepark Hibernia oder die Entwicklung stadtteilübergreifender Gestaltungsmotive und -themen z. B. über Konzepte zur Beleuchtung, zur Beschilderung und zur Werbung.

Gemeinschaftsaufgabe Emscher Landschaftspark

Auch Herne ist beim Aus- und Aufbau des Emscher Landschaftsparks aktiv! Neue Wegeverbindungen auf stillgelegten Bahntrassen (z. B. Erzbahntrasse), die Renaturierung von



B-Plan Teutoburgia: Die Kombination von Bebauungsplan und Unterschutzstellung nach dem Denkmalschutzgesetz gewährleistet bauliche Erweiterungen ohne Beeinträchtigung des Gesamteindrucks. Hierzu dienen auch Festsetzungen zu den Stellplätzen und Garagen sowie zu Baumstandorten, um den Charakter dieser Gartenstadt zu bewahren.

Bachläufen, die Rekultivierung von Brachen und Realisierung städtebaulich hochwertiger Nutzungen und Schaffung kultureller Angebote am Kanalufer am Standort Künstlerzeche „Unser Fritz“ stellen nur einige Beiträge dar, die „Reste der Industrielandschaft“ zu einer neuartigen urbanen Kulturlandschaft

weiterzuentwickeln. Bewohner und Gäste können den Nutzen direkt erfahren: am starken Zuwachs grüner Wegeverbindungen und den Naherholungsmöglichkeiten vor ihrer Haustür.

Zu-Gewinn: Der neue Landschaftspark auf der ehemaligen Bergbaubrache Pluto V ist nur ein Beispiel von vielen „zurück eroberten“ Flächen für die Herner Bewohner



Identitätsstiftend: Die Landmarke Gasometer im Gewerbegebiet Hibernia



3.5.8 Bochum – Leitthemen der Stadtentwicklung als Rahmen baulicher Projekte

Bochumer Empfangskultur

Der Ruhrschnellweg als erster Willkommensgruß der Stadt? Tatsächlich führen Fahrten in das Stadtgebiet Bochums vielfach über die A 40. Dieser Umstand verlangt nach entsprechenden städtebaulichen Qualitäten für den Raum entlang der Trasse, die traditionell weniger im Fokus der Stadtentwicklung stand. In den letzten Jahren entstanden erste regionale Konzepte zur stadtgestalterischen Qualifizierung der Verkehrsachse. Derzeit lässt die Stadt Bochum die Möglichkeiten einer stadträumlichen Integration der A 40 im Rahmen baulicher und künstlerischer Gestaltungen im Umfeld untersuchen. Die wie ein Fluss durch die Region laufende Hauptschlagader wird zu einem zentralen Projekt der Kulturhauptstadt 2010. Ziel ist ein wachsendes Verständnis der Trasse in ihrer Funktion als Transport- und Integrationselement in Bochum. Eine Arbeitsgemeinschaft – bestehend aus dem Büro Orange Edge (Essen) sowie Prof. Michael Koch (Hafen City Universität Hamburg) und Prof. Dr. Ing. Felix Huber (BU Wuppertal) – wird zunächst die Entwicklungsoptionen entlang der Autobahn visualisieren und damit ein visionäres Bild des Stadtraums A 40 transportieren. Dieser Rahmenplan soll öffentlichen und privaten Akteuren gemeinsame Gestaltungs- und Nutzungsoptionen verdeutlichen. Eingebettet ist das Konzept in die regionale Erstellung des Masterplans A 40/B 1 – 75 km StadtRaum von Moers bis Unna.

Abseits der Autobahn markieren die konzentrisch auf den Stadtkern zulaufenden Radialen die Eingangs- und Zufahrtsbereiche in die Bochumer Innenstadt. Diese Straßen prägen maßgeblich das Stadtbild und vermitteln Besuchern den ersten und oftmals nachhaltigen Einblick. Darüber hinaus bündeln sie als Mobilitätstrassen sowie als Standorte für Wohnen, Handel und Gewerbe vielfältige Funktionen. Das Projekt „CityRadialen“ leistet als Rahmenplanung Orientierungshilfen für den weiteren Ausbau und die Gestaltung der Straßenräume.



KunstLichtTor 11 _ Kortumstraße



U-Bahn-Station Lohring



U-Bahn-Station Rathaus-Süd

Ein wesentlicher Baustein der CityRadialen sind die Kunst-LichtTore. Die Straßenzufahrten des Gleisdreiecks als baulicher Rahmen der Bochumer Innenstadt werden zu leuchtenden Stadtportalen. Für die 16 Unterführungen entwickelte eine Vielzahl von Lichtkünstlern, Architekten und Designern individuelle Lichtkonzepte, um die hochgeführten Schienentrassen als städtebauliche Ordnungsbilder zwischen Kernstadt und den angrenzenden Stadtteilen ablesbar zu machen.

Die Idee der Empfangskultur setzt sich auch an den Haltepunkten des Schienenverkehrs fort. Die Eingangssituation am Bahnhof – der Kurt Schumacher-Platz – wird zum Entree sowohl für Bewohner als auch Besucher Bochums. Ihnen wird ein steinerner Roter Teppich ausgelegt und hierdurch der Weg vom Bahnhof in die Bochumer Innenstadt gewiesen. Darüber hinaus erlangten jüngst zwei unterirdische Haltepunkte der Stadtbahn überregionale Beachtung. Die U-Bahn-Stationen Rathaus-Süd und Lohring wurden mit dem Renault Traffic Design Award 2006 ausgezeichnet. Der Award wird seit sechs Jahren jährlich verliehen und prämiert gestalterisch herausragende und innovative Projekte der Verkehrsarchitektur.

Zentrale Impulse für die City

Die gliedernden Elemente des Bochumer Stadtzentrums sind neben dem Innenstadtring insbesondere die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Kortumstraße sowie die Bongard-/Massenbergstraße in Ost-West-Richtung.

Die Bongard-/Massenbergstraße ist in den vergangenen Jahren zu einem fußgängerfreundlichen Boulevard umgestaltet worden. Das Projekt stellt einen städtebaulichen Quantensprung für die Innenstadt dar – der Boulevard wird seiner Bedeutung als urbane Flaniermeile gerecht. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten wurden im Rahmen einer Architekturwerkstatt Vorschläge zur neuen Fassadengestaltung am Boulevard erarbeitet. Die beauftragten vier Bochumer Architektenbüros präsentierten im Rahmen der Boulevard-Eröffnung im Oktober

2006 ihre Arbeitsergebnisse. Diese umfassen neben Vorschlägen zur Gestaltung der Erdgeschosszonen mit ihren Vordächern auch Aussagen zur Aufstockung einzelner Gebäude zu Wohnzwecken.

Eine weitere Gestaltungsmaßnahme steht im westlichen Bereich des Boulevards an. Der derzeit unzureichend definierte Platz vor der Christuskirche wird zum „Platz des Europäischen Versprechens“. Die Planung basiert auf der künstlerischen Intention von Jochen Gerz, das revanchistische Denkmal zur Kriegererehrung um einen Entwurf zum „Platz des Europäischen Versprechens“ zu erweitern. Eine dritte Namensliste soll aus der Quelle – der Turmkapelle der Christuskirche – heraus über den Platz in den Stadtraum fließen. Somit wird der Boulevard künftig von zwei städtebaulichen und künstlerischen Werken überregionaler Bedeutung gefasst: Ergänzend zu Gerz' Platzgestaltung findet er seinen östlichen Abschluss am Terminal von Richard Serra.



Platz des Europäischen Versprechens



Bochumer Innenstadt

Unmittelbar anschließend an Serras Skulptur erfüllt der Bochumer Hauptbahnhof nach der abgeschlossenen Sanierung die städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen an einen modernen Schienenknotenpunkt. Der künftige Handlungsschwerpunkt liegt auf gestalterischen Maßnahmen im Bahnhofsumfeld. Am rückwärtigen Ausgang des Bahnhofs ist die Neustrukturierung des Buddenbergplatzes geplant. Die Fläche, die derzeit eine Vielzahl unterschiedlicher Funktionen (Marktplatz, Verkehrsbauwerk, Zugang zum Hauptbahnhof) vereint, soll zu einem qualitativ hochwertigen Stadtplatz entwickelt werden.

Neben dem Projekt Boulevard und seinem erweiterten Umfeld ist auch die Qualifizierung des stadträumlichen Bandes der Kortumstraße vorgesehen. Aufbauend auf einem Gutachterverfahren wurde das Kölner Architektur- und Planungsbüro ASTOC mit der Erstellung eines Vorentwurfs für den Straßenraum beauftragt. Der Grundgedanke: Eine übergeordnete Gestaltung soll die unterschiedlichen Nutzungsbereiche der

Straße (Erlebnis und Entertainment im Süden/Einkauf im Zentrum/Wohnen und Kultur im Norden) deutlicher herausstellen. Vorgesehen sind einheitliche Gestaltungselemente zur Plattierung, Zonierung und Beleuchtung der Straße, um die verschiedenen Abschnitte zu einem städtebaulichen Band zwischen Museum und Schauspielhaus zu entwickeln. Die Ideen des Vorentwurfs werden anschließend im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert und umgesetzt.

Die Weiterentwicklung der aufgeführten Maßnahmen im Planungsraum Innenstadt erfolgt unter kritischer Begleitung des Arbeitskreises Innenstadt – einer ämterübergreifenden Lenkungsgruppe der Stadt Bochum. Ein Arbeitsfeld des Arbeitskreises ist die Ausarbeitung eines Gestaltungskatalogs mit Empfehlungen zur einheitlichen Möblierung des Straßenraums.

Die wesentliche Arbeitsgrundlage zur Sicherung der Innenstadt als zentraler Einkaufsstandort Bochums ist der Masterplan Einzelhandel. Das vom Rat der Stadt Bochum als

Entwicklungskonzept im Sinne des BauGB beschlossene Instrumentarium verfolgt das Ziel, die strukturellen und lokalen Entwicklungen im Einzelhandel stadtverträglich zu steuern. Der Ausbau der zentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt ist einer der elementaren Bausteine des Konzepts.

Innovationen im Park

Im Südosten der Stadt, auf einem neun ha großen Areal westlich der Ruhr-Universität, entsteht derzeit ein Projekt von herausragender Bedeutung für die Stadt Bochum und das Ruhrgebiet. Das BioMedizinZentrum und der BioMedizinPark werden als überregional bedeutsamer Kompetenzstandort für Biomedizin, Medizintechnik und Biotechnologie entwickelt. Projektträger ist die Entwicklungsgesellschaft Ruhr-Bochum mbH im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der Stadt Bochum. Der städtebauliche Rahmen des BioMedizinParks basiert auf den Ergebnissen eines Wettbewerbsverfahrens. Der Sieger, das Büro Schneider+Schumacher (Frankfurt am Main), entwickelte für das Areal ein prägnantes städtebauliches Konzept unter der Berücksichtigung seiner herausragenden Lage oberhalb des Ruhrtals. Die Flächen sind mittlerweile erschlossen und stehen zur Vermarktung bereit. Flankiert werden soll die Entwicklung des BioMedizinParks von weiteren Ansiedlungen in den Clustern Biomedizin und Gesundheitswirtschaft entlang der Universitätsstraße. Durch die Profilentwicklung der Straße als Forschungs- und Entwicklungsraum soll auch eine verbesserte Verknüpfung der Bochumer Forschungsstandorte mit der Innenstadt erfolgen. Dementsprechend wird die Straßenraumgestaltung der Universitätsstraße nach den Grundsätzen der städtebaulichen Rahmenplanung der CityRadialen vorangetrieben.

Ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt entlang der Universitätsstraße ist das Exzenterhaus im Kreuzungsbereich Oskar-Hoffmann-Straße. Der denkmalgeschützte Rundbunker auf der begrünten Mittelinsel erhält einen dreiteiligen zylinderförmigen Aufbau von insgesamt 15 Stockwerken. Als künftige



Stegbrücke in der Innenstadt West

Stadtmarke überzeugt das Exzenterhaus durch seine repräsentative Lage in Innenstadtnähe sowie die hohe architektonische Qualität. Neben Büros sind auch Lofts für kombiniertes Wohnen und Arbeiten sowie Penthouse-Wohnungen vorgesehen.

Bereits weit vorangeschritten ist der Realisierungsprozess in der Innenstadt-West. Die landschaftliche Gestaltung des Westparks ist im Wesentlichen abgeschlossen. Gemeinsam mit dem kulturellen Magnet Jahrhunderthalle markiert der Park ein qualitativ hochwertiges Ensemble mit überregionaler Ausstrahlung. Der weitere Planungsprozess verfolgt einerseits das Ziel, den Kulturstandort verstärkt mit infrastrukturellen Einrichtungen zu flankieren. Exemplarisch sind der Bau eines Parkhauses sowie zusätzliche Gastronomieangebote zu nennen. Ein weiterer wichtiger Projektbaustein ist die Entwicklung der gewerblichen Flächen vor Ort. Bereits jetzt ist die positive Außenwirkung der Innenstadt-West wahrnehmbar. Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen des weiteren Vermarktungsprozesses an den hohen gestalterischen Qualitätsstandards festzuhalten. Neue Baukörper in den Entwicklungsschwerpunkten Westflanke und Alleestraße haben im visuellen Einklang mit den bisherigen Entwicklungsstufen der Innenstadt-West zu stehen.

Neues Wohnen im Bestand

Die Entwicklung der Innenstadt-West lässt positive Ausstrahlungseffekte auch für die angrenzenden Stadtteile Griesenbruch, Goldhamme und Stahlhausen erwarten. Dennoch ist festzustellen, dass diese Räume infolge des demographischen Wandels und der strukturellen Transformationsprozesse im

Ruhrgebiet zum Teil erhebliche Funktionsverluste aufweisen. Vor diesem Hintergrund bewilligte das Land Nordrhein-Westfalen Fördermittel im Rahmen des Programms Stadtumbau-West. Die Stadt Bochum erarbeitete im Jahr 2006 in Zusammenarbeit mit den Büros InWis (Bochum) sowie Pesch&Partner (Herdecke) ein städtebauliches Entwicklungskonzept für die drei Stadtteile. Dieses wurde mittlerweile durch den Rat der Stadt Bochum formell beschlossen. Die nun folgenden Handlungsschritte sind die Installation eines Quartiersmanagements zur schrittweisen Umsetzung der im Entwicklungskonzept angeführten Maßnahmen. Dies erfolgt unter intensiver Beteiligung der Akteure vor Ort.

Im Jahr 2006 wurde auch die Lennershofsiedlung im Stadtteil Querenburg in das Stadtumbau-West-Programm aufgenommen. Um künftige Handlungsgrundlagen zu formulieren, wird aktuell ein städtebauliches Entwicklungskonzept auch für dieses Gebiet erarbeitet.

Ein aktueller Schwerpunkt des Wohnungsneubaus in Bochum ist der Bereich der südlichen Innenstadt. Durch die Verlagerung des Umweltservice Bochum (USB) sowie der Bogestra an andere Standorte eröffnen sich attraktive Flächenpotenziale für die Schaffung von Wohnraum in zentraler Lage. Auf dem ehemaligen Bogestra-Gelände ist der Bau von etwa 90 Wohneinheiten sowie ergänzenden Büro- und Einzelhandels-einrichtungen im Straßenrandbereich vorgesehen. Das frühere USB-Gelände ist zu einem Teil bereits durch die Betriebskrankenkasse Krupp-Hoesch Stahl AG belegt. Im rückwärtigen Bereich ist eine reine Wohnbebauung geplant.

Der Ortsteil Stiepel im Süden Bochums weist aufgrund seiner Lagegunst an der Ruhr hohe Wohnqualitäten auf. Um der ungebrochenen Nachfrage nach hochwertigem und naturnahem Wohnraum gerecht zu werden, ist auch hier die behutsame Erweiterung von Wohnbauflächen geplant.

Gebaute Kultur

Im Februar 2007 fasste der Rat der Stadt Bochum den Beschluss, auf dem städtischen Grundstück südlich der Marienkirche die Spielstätte der Bochumer Symphoniker zu errichten. Bereits 2004 fand ein Architekturwettbewerb für den Bau eines Konzerthauses statt – ursprünglich war es im Westpark an der Jahrhunderthalle vorgesehen. Der Entwurf des Büros Thomas van den Valentyn (Köln) wird nun den Erfordernissen des aktuellen Standortes an der Marienkirche angepasst. Zentrale Entwurfsidee ist die Einfassung des Saales als Box in einem „überdachten Stadtraum“. Die Planung sieht eine Kapazität von ca. 1.000 Besuchern vor. Die Spielstätte soll primär von den Bochumer Symphonikern genutzt werden. Im Sinne der Erweiterung des kulturellen Angebots sind jedoch auch Komplementärnutzungen möglich. Baubeginn ist voraussichtlich im Jahr 2008, so dass die Einweihung rechtzeitig zum Jahr der Kulturhauptstadt 2010 erfolgen kann.

Kultureller Ankerpunkt im historischen Stadtparkviertel nördlich der City ist das Museum Bochum – ein Standort der dezentralen Ausstellungskampagne M:AI (Museum für Architektur und Ingenieurkunst des Landes Nordrhein-Westfalen). M:AI versteht sich als mobile Kommunikationsplattform zum Thema Baukultur an unterschiedlichen Standorten im Land. Die Kampagne bietet die Chance einer städtebaulichen Qualifizierung im Umfeld des Museums Bochum. Daher wurden im Rahmen eines Ausstellungsprojekts im Herbst 2006 Lösungen für eine verbesserte stadträumliche Integration des aus der Villa Marckhoff und einem Erweiterungsbau bestehenden Komplexes erarbeitet. Wesentliche Handlungsfelder sind eine attraktive Anbindung des Standorts an die Bochumer Innenstadt, eine Vernetzung des Museums mit der benachbarten Villa Nora sowie stadtgestalterische Aufwertungen im Umfeld.



Entwurf Erweiterung Deutsches Bergbau-Museum



Entwurf Konzerthaus an der Marienkirche

Wettbewerb und Kommunikation

Über die vorgenannten Projekte hinaus ist die Stadt Bochum bestrebt, insbesondere anhand der Durchführung städtebaulicher und architektonischer Wettbewerbe die bauliche Qualität im Stadtgebiet zu stärken. Aktuell fanden Wettbewerbsverfahren für die Erich-Kästner-Gesamtschule, die Hauptschule Wattenscheid-Mitte, den Erweiterungsbau für Sonderausstellungen des Deutschen Bergbau-Museums oder die Synagoge sowie das Gemeindezentrum der Jüdischen Gemeinde statt. Darüber hinaus haben sich in den vergangenen Jahren die Bochumer Stadtgespräche als städtisches Forum der Baukultur etabliert. Unter Beteiligung der Bochumer Bürgerinnen und Bürger diskutiert das Fachpublikum im Museum Bochum regelmäßig aktuelle städtebauliche Themen und Projekte. Dank des konstruktiven und kreativen Diskussionsklimas haben sich die Stadtgespräche zu einem wichtigen Instrument der Qualitätssicherung in der Bochumer Stadtplanung entwickelt.

3.5.9 Städtebauliche Projekte in Hagen

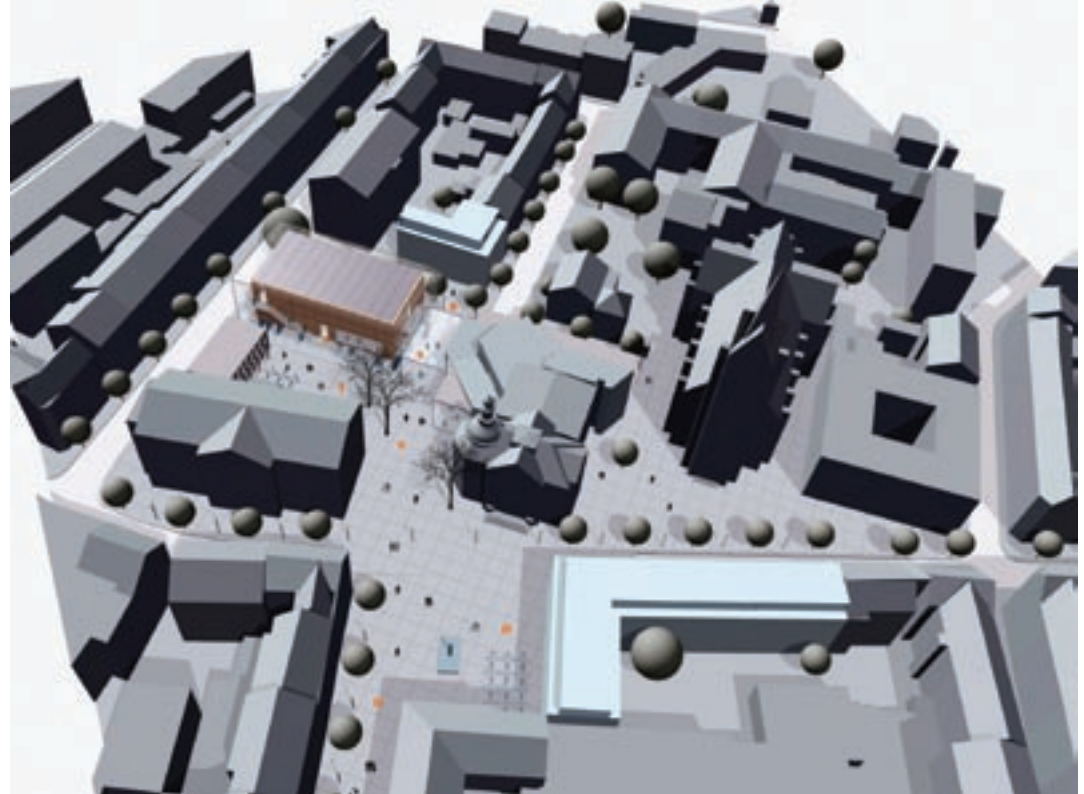
Neue City Hagen

Hagen erlebt eine neue Gründerzeit. Die Innenstadt ist in einem gewaltigen Veränderungsprozess umfassend modernisiert worden. Im Vordergrund stand die Umgestaltung des Rathausbereiches mit Bau des Einkaufszentrums Volme Galerie und Neubau des Rathauses.

Flankierende Maßnahmen waren der Umbau des Friedrich-Ebert-Platzes zu einem kommunikativen Bürgerplatz und die Neuordnung des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Ein deutlich verbessertes Parkplatzangebot ging einher mit der baulichen und gestalterischen Optimierung von Straßen im Stadtkern. Inzwischen ist ein lebendiges Zentrum mit Flair entstanden. In einer Umfrage, in deren Fokus die neue City stand, haben die Bürger und Bürgerinnen Bestnoten für die baulichen Veränderungen vergeben. Der ansässige Einzelhandel zeigt sich mit der Entwicklung zufrieden. Die Hagerer kaufen wieder gerne in ihrer Innenstadt ein. Kunden aus dem Umland haben Hagen als angebotsstarke Einkaufsstadt wiederentdeckt.

Die neue Attraktivität wird durch den Neubau der Sparkasse gesteigert. Im Juni 2006 hat die Sparkasse ihr anspruchsvolles Neubauvorhaben aus Glas und Naturstein am Körnerplatz in unmittelbarer Nachbarschaft zur Volme Galerie und mit Nähe zum Rathaus eingeweiht. Mit der Konzeption von integrierten Geschäftslokalen für den Einzelhandel fügt sich das Projekt hervorragend in die innerstädtische Infrastruktur ein.

Der an den Neubau angrenzende Volmepark ist ebenfalls neu gestaltet. Hier lädt mitten in der Stadt ein grünes Erholungsareal mit altem Baumbestand und Zugang zur renaturierten Volme zum Aufenthalt ein. Treppen zum Fluss und eine Promenade entlang des Wassers lassen den Fluss im innerstädtischen Bereich wieder erlebbar werden.



Neubau Emil Schumacher Museum, Planverfasser: Lindemann Architekten Mannheim

Mit einer Reihe weiterer Projekte hat sich die Stadt Hagen für die Zukunft gerüstet. Das ehemalige Hauptpostgebäude am Bahnhof wurde zu einem modernen Dienstleistungszentrum umgebaut. Der Bahnhofsvorplatz ist neu gestaltet worden. Unter der Platzoberfläche ist eine Tiefgarage entstanden. Engagierte Bürger, Anlieger und Geschäftsinhaber initiierten im Bahnhofsquartier den Umbau der unteren Elberfelder Straße und beteiligten sich finanziell an der Realisierung des Projektes, mit dem der bestehende Einzelhandel in dieser Einkaufszone dauerhaft gesichert werden soll.

Das Umfeld des gut besuchten Hagerer Theaters ist mit baulichen Maßnahmen aufgewertet worden. Gemeinsam mit dem Eigentümer des Theaterplatzes, der Märkischen Bank eG, ist die Platzoberfläche gestalterisch optimiert und zu einem Ort für Kommunikation und Begegnung, Erlebnis und Entspannung umgebaut worden.

Eine Hagerer Investorengruppe realisiert ein innovatives Konzept zur Umnutzung eines ehemaligen Fabrikareals im Südosten der Innenstadt. In Hallen, Höfen und ehemaligen Werkstätten der früheren Stoffdruckerei Elbers entsteht ein Freizeit- und Kulturzentrum mit vielfältigen Angeboten. Der innerstädtische Bereich im Umfeld der Springe hat mit diesem Vorhaben und den Angeboten des Medienzentrums (Zentralbibliothek und Filmtheater) eine enorme Stärkung erfahren. Zu den Erfolgsfaktoren für die weitere positive Entwicklung der Hagerer Innenstadt zählt der Bau des Emil Schumacher Museums an der Hochstraße. Der auf hohem architektonischen Niveau geplante Baukörper mit seiner Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zum Karl Ernst Osthaus Museum wird einen exquisiten städtebaulichen Akzent setzen und entscheidend zur Bereicherung der architektonischen Landschaft und zur weiteren kulturellen Belebung der Innenstadt beitragen.

Stadtumbau West Oberhagen/Eilpe

Hagen gehört zu den Städten, die durch den demographischen Wandel besonders stark in Mitleidenschaft gezogen werden. Wie andere Großstädte im Ruhrgebiet hat Hagen eine deutlich negative Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen. Das führt gerade auch aufgrund der stark überalterten Bevölkerung dazu, dass dieser Schrumpfungsprozess in den kommenden Jahren eine Größenordnung erreichen wird, die die Existenz von ganzen Stadtteilen mit ihren Nachbarschaften und Infrastruktureinrichtungen infrage stellt. Darüber hinaus ist feststellbar: Die Stadt schrumpft im Kern und nicht an den Rändern, wie es sein sollte. Leerstände an Geschäftslokalen und im Wohnungsbereich sowie brachgefallene Gewerbeflächen zeugen von diesem Prozess, der durch die Stadt-Umland-Wanderung von Bevölkerung und Gewerbe in die landschaftlich attraktiven und preisgünstigen Umlandgemeinden der Stadt Hagen noch verstärkt wird.

Die Stadtteile Oberhagen und Eilpe repräsentieren diesen Schrumpfungsprozess im Kern der Stadt beispielhaft. Als innenstadtnahe Wohnquartiere haben sie über lange Zeit eine funktionierende Mischung aus Wohnen, Einzelhandel und Arbeiten ermöglicht und Ausländer im Stadtteil integriert. Vor dem Hintergrund eines geschätzten Bevölkerungsverlustes von weit über 20% bis zum Jahr 2020 sind diese Stadtteile mit den notwendigen Anpassungen überfordert. Vor diesem Hintergrund greift die Strategie des Bund/Länder-Förderprogramms „Stadtumbau West“. Es beinhaltet eine Strategie, in der Rückbau und Aufwertung konzeptionell miteinander verbunden werden. Seit Ende 2004 befinden sich Oberhagen und Eilpe im Programm Stadtumbau West.

Entlang der Volme und des Hauptstraßenbandes von Frankfurter und Eilper Straße haben sich in Tallage ähnliche Strukturen entwickelt. Entlang der Hauptstraßen herrscht eine dichte, überalterte Bebauungsstruktur vor, oftmals in Gemengelage, mit wenig Freiflächen- und Grünanteilen. Das Volmeufer ist

Volme Galerie



weitestgehend durch Gewerbe, Gewerbebrachen und/oder Verkehrsstraßen (Schiene und Volmestraße in Hochlage) abgeriegelt und damit kaum erlebbar und zugänglich. Dagegen lockert die Bebauung an den angrenzenden Hängen auf und die Durchgrünung nimmt zu, teilweise liegen Naturschutz- und Landschaftsbereiche in unmittelbarer Nachbarschaft, sind jedoch aus den Tallagen heraus schwer zu erreichen.

Für das Stadtumbaugebiet ergibt sich aufgrund tiefgreifender Umstrukturierungen durch die Aufgabe von Gewerbeflächen und Arbeitsplätzen die Notwendigkeit, eine Neuordnung vorzunehmen. Besondere Merkmale der Bevölkerungsstruktur sind der im Stadtvergleich höhere Anteil der Altersgruppe der 20- bis 29-jährigen, der Ausländer- und Doppelstaateranteil, der bei teilweise über 20 % liegt, die sehr hohe Arbeitslosigkeit und ein fast doppelt so hoher Anteil an Sozialhilfeempfängern wie im Stadtdurchschnitt. Die große Herausforderung

ist daher, die Bewohner an den Stadtteil zu binden und das Stadtumbaugebiet für den weiteren Zuzug attraktiv zu machen. Dabei wird sich die Entwicklung überwiegend im Bestand ergeben müssen, da Flächenausdehnungen nicht möglich sind.

Mit den Projekten Medienzentrum Springe, Freizeit- und Kulturzentrum Elbershallen und Wippermann-Passage haben sich kulturelle Anlaufpunkte aus privatem Engagement gebildet. Im Versorgungsbereich profitiert der Stadtteil einerseits durch seine Citynähe/Lagegunst und verfügt andererseits über ein auch überörtlich angenommenes Einkaufszentrum. Diese Potenziale gilt es zu aktivieren. Nach den Überlegungen eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Volmeaue“ ist eine Freizeit- und Kulturachse als Bestandteil des Gestaltungskonzeptes Innenstadt – vom Hauptbahnhof bis zur Eilper Straße – vorgesehen. Die Nutzungen sollen sowohl den Bewohnern



Brauhaus Elbersgelände (c)Büro Sattler, Köln

des Stadtteils als auch der Hagener City dienen und für die Region eine zusätzliche Attraktion schaffen. Als Leitprojekt ist die Umgestaltung des Geländes „Ehemalige Elbers-Drucke“ zu sehen mit der Zielsetzung, die leerstehenden Fabrik- und Gewerbehallen, einige von industriegeschichtlicher Bedeutung, einer neuen Nutzung zuzuführen. Nach Eröffnung des Kino- und Medienzentrums an der Springe folgten auf dem Elbershallen-Gelände weitere Projekte wie die Großdisko Funpark, ein Indoor-Spielparadies sowie nach und nach erlebnisorientierte Gastronomiebetriebe. In einem der nächsten Bauabschnitte wird die Öffnung und öffentliche Durchwegung des Areals verwirklicht.

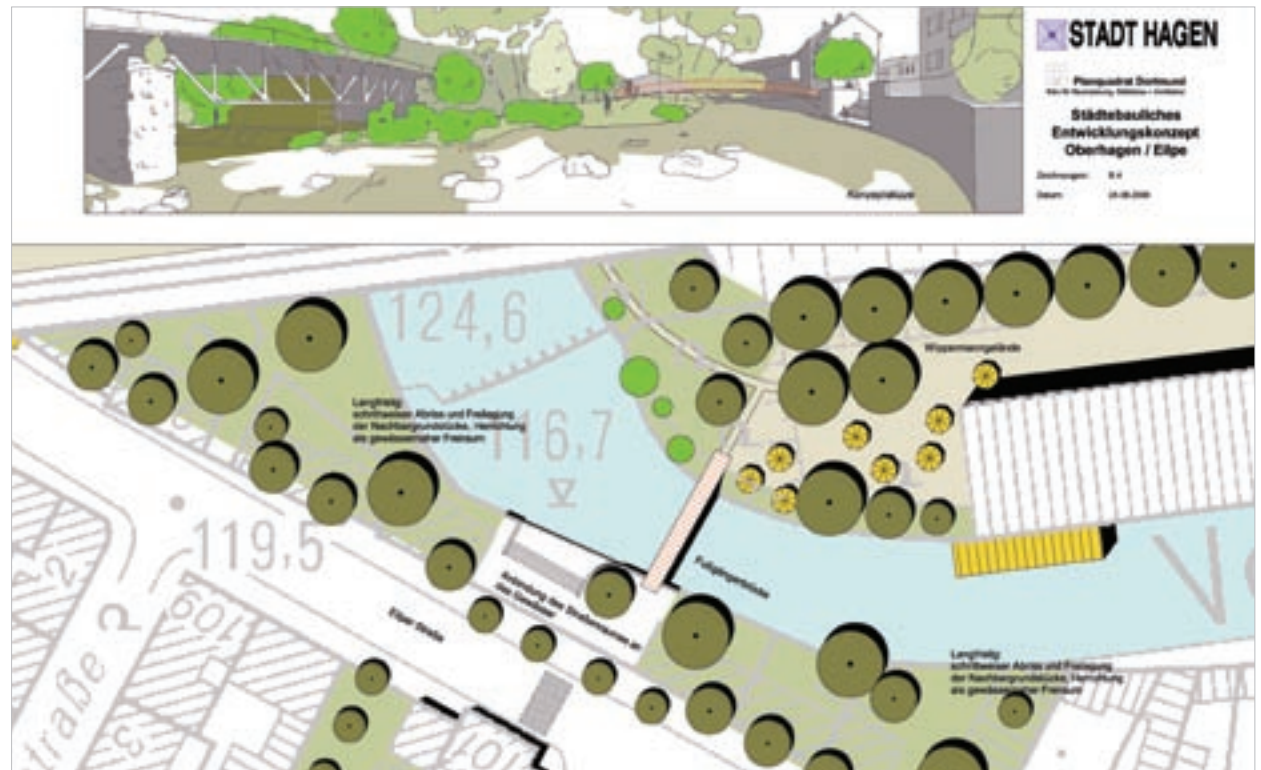
Alle investiven Maßnahmen werden auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes entwickelt. Dieses wurde am 14.12.2006 vom Rat der Stadt beschlossen. Die Prozessbegleitung und die Bürgerbeteiligung über Öffentlichkeitsarbeit, Ideenwettbewerbe und Workshops werden durch ein Quartiersmanagement direkt aus dem Stadtteil heraus organisiert. Seit dem 01.07.2006 ist in einem Stadtteilbüro ein Quartiersmanager tätig.

Von Anfang an sollen, zeitlich gestuft, gleichwertig Projekte im öffentlichen Raum sowie auf privaten Flächen entwickelt werden. So gibt es Überlegungen, das Gründefizit des Talraums auszugleichen, Platzbereiche im Straßenraum mit Aufenthaltsqualität zu schaffen oder die Uferzonen der Volme zugänglich und erlebbar zu machen.

Im Bereich der privaten Investitionen sollen Eigentümer zur Verbesserung des Wohnumfeldes durch Wohnungsmoderernisierung, Fassadensanierung, Innenhofentkernung und -begrünung motiviert werden.

Modellhaft für einen Blockbereich wurden über einen Architektenwettbewerb die Neuordnungs- und Wiedernutzungsmöglichkeiten für brachgefallene oder mindergenutzte Flächen aufgezeigt, um den Eigentümern Anreize zu geben. Hier soll die Diskussion und Umsetzung über einen Runden Tisch weiterverfolgt werden. Es sollen Anreize für weitere private Investitionen geschaffen werden.

Der besseren Erreichbarkeit und Aufwertung öffentlicher Straßenräume und Uferzonen dienen zwei geplante Fußgängerbrücken. Zu einem späteren Zeitpunkt ist an den



Maßnahme Volmeblick (c) Planquadrat, Dortmund



Entwicklungspotenziale Quartiershof (c)PASD, Feldmeier-Wrede, Hagen

Umbau des vorhandenen Haltepunktes Oberhagen sowie die Neuanlage eines Haltepunktes im Bereich des Eilper Zentrums gedacht. Gemeinsam mit der Bahn gibt es Überlegungen, die nicht mehr genutzte Gleistrasse als grünes Verbindungsband in Hochlage über den Stadtteilen zu aktivieren.

LichtMasterplan für Hagen

In den letzten Jahren hat auch die Stadt Hagen Überlegungen angestellt, wie man mangelnde Identifikation durch eine einheitliche, unverwechselbare Gestaltung beheben kann. Ein Aspekt dabei war, den Stadtraum hervorzuheben, ihn erkennbar zu machen. Um dieses besonders auch nachts zu gewährleisten, setzt Hagen auf ein entscheidendes Element – Licht. Denn Licht entscheidet maßgeblich über Wohlfühl- und Aufenthaltsqualität.

Mit einem Lichtkonzept LichtMasterplan sollen Lösungen zur Behebung teilweise vorhandener Lichtprobleme in der (Innen-) Stadt gefunden werden. Die nächtliche Stadtansicht soll dabei deutlich attraktiver werden.

Dies geschieht durch die optische Hervorhebung von Wahrzeichen, herausragenden Bauwerken, Straßen, Plätzen, Brücken und sonstigen städtebaulich dominanten Situationen.

In Hagen ist es in den letzten Jahren dem Stadtmarketing gelungen, erste einzelne Gebäude ins Licht zu setzen. Die Stadt hat ihrerseits Plätze, Wege und eigene stadtbildprägende Gebäude illuminiert. Diese ersten positiven Schritte sollen nun verstärkt vorangebracht werden.

Durch die neu gegründete städtische Stadtbeleuchtung Hagen GmbH und die Kooperation mit der Fa. Rhein-Ruhr Stadtlcht GmbH ist die Ausgangssituation für Hagen so positiv gegeben wie lange nicht.

Die Stadt Hagen will mit einem Gesamtkonzept das Licht für Hagen qualitativ ausarbeiten und in ein einheitliches, prägendes Gefüge aus Funktions- und Gestaltungslicht bringen. Die Lichtwirkung im öffentlichen Raum steht im Mittelpunkt des Konzeptes. Einzelne Leuchten oder Lichtsysteme sollen sich nicht aufdrängen oder blenden. Vielmehr soll sich das Licht harmonisch in das Gesamtgefüge des Stadtbildes und der Architektur einbinden und zu einem hochwertigen Gesamtensemble verschmelzen.

Der LichtMasterplan analysiert nicht nur die einzelnen Gebäude oder Plätze, sondern den gesamten innerstädtischen Bereich und entwirft mit Hilfe von gezielter Beleuchtung ein charakteristisches, räumliches Nachtbild.

Der Anspruch an den zu entwickelnden LichtMasterplan ist, Kunst, Kultur und Licht unter Berücksichtigung der funktionalen Anforderungen zusammenzuführen und hervorzuheben. Dabei soll das Licht stationär und/oder bei Licht-Events temporär eingesetzt werden. So könnte ein KunstLichtEvent alljährlich einen Akzent in Hagen setzen.

Die Stadt Hagen wird einen kooperativen Workshop mit Lichtplanerbüros veranstalten, indem u.a. das Leitbild und das Alleinstellungsmerkmal für Hagen herausgearbeitet werden, welche als Wegweiser oder Wiedererkennungsmerkmale wirken.



Brücke Ischeland

3.5.10 Bausteine für die Zukunft – Stadtentwicklung und Städtebau in Dortmund

Baukräne signalisieren den Aufbruch

Dortmund hat sich im Zuge des Strukturwandels bereits als Standort moderner Dienstleistungen etabliert. Mit der Informationstechnologie, den Bereichen E-Commerce und E-Business, der Mikro- und Nanotechnologie sowie der Logistik sind in jüngerer Vergangenheit neue Führungsbranchen aufgebaut worden, die primär an den vorhandenen Stärken anknüpfen. Die Stadt ist auf dem besten Wege zu einer Technologiestadt. Eng mit diesen ökonomischen Veränderungen in der Stadt verbunden lassen sich die tiefgreifenden Neuerungen auch in der baulichen Umwelt, in Architektur und Städtebau ablesen. Das Gesicht der Stadt verändert sich jeden Tag.

Mehr Qualität

Die Qualität von Architektur und Städtebau sind von großem öffentlichen Interesse. In diesem Bewusstsein wurde im November 2001 der Gestaltungsbeirat der Stadt Dortmund ins Leben gerufen. Sein Auftrag ist es, zur Sicherung und weiteren Entwicklung von Qualität in Städtebau und Architektur beizutragen. Der Beirat formuliert Stellungnahmen und gibt Empfehlungen zu Hochbaumaßnahmen, Verkehrsbauten, Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum, Veränderungen an historischen Gebäuden, Fragen der Stadtmöblierung u.a.m. ab. Mit dem Forum Stadtbaukultur wird seit dem Sommer 2003 der öffentliche Diskurs über die Baukultur in Dortmund forciert. An unterschiedlichen Orten und zu wechselnden Themen treffen in den monatlich stattfindenden Foren Teilnehmer/innen aus Bürgerschaft, Fachöffentlichkeit, Politik und Verwaltung zusammen.

Dem Anspruch, qualitativ hochwertige Architektur und Qualitäten im Städtebau zu verwirklichen, trägt die Stadt Dortmund verstärkt durch eigene Projekte und Maßnahmen Rechnung. Ablesbar wird dies an der Gestaltung städtischer



Alt und neu – die Berswordt Halle verbindet

Gebäude und Infrastrukturen. Die modernen Stadtbahn-Haltestellen, die Stadt- und Landesbibliothek oder auch die zeitgemäße Interpretation einer bürgerfreundlichen Verwaltung in Form des umgebauten Stadthauses mit seiner lichten Berswordthalle seien an dieser Stelle genannt. Zur Förderung der städtebaulichen und architektonischen Qualitäten in der Stadt wird großer Wert darauf gelegt, dass städtebauliche Wettbewerbe, Gutachterverfahren, Perspektiven- und Entwicklungswerkstätten etc. Umsetzung finden.

Lebenswerte City

Die Innenstadt hat sich Schritt für Schritt zu einem vielfältigen, lebendigen und attraktiven Lebensraum entwickelt. Zahlreichen Investitionen in den öffentlichen Raum oder in die Infrastruktur sind private Investitionen gefolgt. Und so stellt sich die City als pulsierende Mitte mit attraktivem Einzelhan-

delsbesatz und ausgeprägter Aufenthaltsqualität dar. Nachdem mit dem Bau des Konzerthauses im Brückstraßenviertel eine wichtige Ankerinvestition durch die Stadt Dortmund getätigt wurde, siedeln sich zunehmend weitere Kultureinrichtungen sowie attraktiver Einzelhandel an. Das ganze Quartier lebt spürbar auf. Einen weiteren Entwicklungsschub zur Cityentwicklung verspricht der Umbau der Kampstraße zum Boulevard, der die Aufenthalts- und Erlebnisqualität dieser wichtigen City-Achse weiter verbessern wird. Mit der zukünftigen Entwicklung der beiden alten Brauereistandorte in der Innenstadt und dem Neubau des Dortmunder Hauptbahnhofes stehen weitere gewichtige Entwicklungsoptionen auf der Agenda. Zahlreiche neue Bürogebäude in der Innenstadt (z.B. RWE-Tower, KD-Bank, Märkisches Tor, HDI, Volkswohnbund) belegen die Attraktivität und den hohen Stellenwert des Standortes für Dienstleistungen und gelten als Beleg für

eine positive Gesamtentwicklung. Die Attraktivität der City wird aber auch durch viele kleinere Maßnahmen und Projekte (z.B. Spielstandorte) sowie das Engagement der Anlieger maßgeblich unterstützt (z.B. Immobilien- und Standortgemeinschaft Rosenviertel).

Flächenprojekte

Greifbar wird die Verknüpfung zwischen Stadtentwicklung und Strukturwandel im neuen Dortmund besonders an den zahlreichen größeren und kleineren Projekten auf den ehemals montanindustriell bzw. vom Militär genutzten Flächen.

Sehr anschaulich lässt sich dies am Beispiel des rund 200 ha großen Zukunftsstandortes PHOENIX verdeutlichen. Auf PHOENIX-West werden in den kommenden Jahren primär Unternehmen aus den Bereichen Mikro- und Nanotechnologie, Informationstechnologie sowie Freizeit- und Kulturwirtschaft eine neue Heimat finden. Mit der Fertigstellung der MST. factory im April 2005 wurde der Startschuss gegeben; ein zweiter Bauabschnitt befindet sich in der Umsetzung. Auf der Ostfläche entsteht als charakteristisches Merkmal zurzeit ein neuer See. Die gesamte Gewässerlandschaft des Phoenixsees verfügt über ca. 37 ha. Die umliegenden Flächen werden für ein attraktives Wohnen am Wasser rund um den See aufbereitet. Primär im Bereich des Übergangs zum Stadtteilzentrum von Hörde gibt es Standorte für Büro-/Dienstleistungsbetriebe und Freizeit-orientierte Nutzungen.

Mit Interesse sehen die Dortmunder Planer auch der zukünftigen Entwicklung der über 400 ha großen Westfalenhütte im Nordosten der Stadt entgegen. In enger Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer soll hier im Sinne einer nachhaltigen Flächennutzung Platz für Gewerbe und eine Optimierung der Verkehrsführung, Wohnen, Natur und Erholung geschaffen werden. Zur Erarbeitung entsprechender Nutzungskonzepte und zur Sicherung einer qualitativvollen Gesamtentwicklung fand in 2006 ein städtebaulicher Wettbewerb statt.



Der neue Platz von Leeds – südliches Eingangstor zum Brückstraßenviertel

Einige Schritte weiter liegt die rund 70 ha große Konversionsfläche Stadtkrone-Ost, auf der ein neues Stadtquartier mit einer Nutzungsmischung aus Gewerbe und Wohnen in landschaftlich attraktiver Umgebung realisiert wird. An dem innovativen Wirtschaftsstandort sind bislang ca. 60 Unternehmen mit etwa 1.600 neuen Arbeitsplätzen in den Bereichen Dienstleistungen, Electronic Commerce, Mobile Technology, Medizintechnik etc. entstanden. Auf der Fläche im Stadtteil Schüren gilt aber auch das Motto „Wohnen in der neuen

Gartenstadt“. Und in der Tat wurde dieser hohe Anspruch eingelöst: In den letzten Jahren sind auf den insgesamt verfügbaren rund 11 ha für den frei finanzierten Wohnungsbau schon über 350 Wohneinheiten realisiert und in die parkähnliche Landschaft eingebettet worden. Auf der Stadtkrone-Ost stehen Flächen für private Bauherren zur Realisierung des individuellen Eigenheimwunsches mit freier Architektenwahl zur Verfügung. Die erfreulich starke Nachfrage hat dazu beigetragen, dass nun mit der Entwicklung der Fläche der ehe-



Borsigplatz, Hoeschpark und die Westfalenhütte

maligen Maschinenfabrik „Schade“ im Süden der Stadtkrone ein weiteres Wohngebiet zur Erweiterung vorgesehen ist.

Der Wohnstandort Hohenbuschei ist elementarer Bestandteil zur Entwicklung der etwa 160 ha großen Konversionsfläche „Alter Flughafen“ in Dortmund-Brackel. Nach Abzug der Britischen Rheinarmee von diesem Standort und der Aufbereitung der Fläche gründete sich im April 2005 eine Entwicklungsgesellschaft als PPP und kaufte 82 ha der Gesamtfläche

an. Ein wesentliches Entwicklungsziel ist es, an diesem herrlichen und von einem alten Baumbestand wesentlich geprägten Zukunftsstandort u.a. qualitätsvolles, hochwertiges Wohnen zu realisieren. Das nahe gelegene Naturschutzgebiet Buschei, der Golfplatz sowie das neue Trainingsgelände des BV Borussia Dortmund verleihen dem Standort ein eigenes Profil. Das vorliegende städtebauliche Konzept ist das Resultat eines städtebaulichen Wettbewerbs.

Entwicklungssachse B 1

Die B 1 in Dortmund hat sich nach und nach als Standort für moderne Bürogebäude profiliert und gilt mittlerweile auch als Schaufenster des Strukturwandels in Dortmund. An ihr reihen sich einige hochinteressante und bereits realisierte Bürokomplexe auf (z.B. Artrion, Officepark Rheinlanddamm, Signal-Iduna, Westfalentor, Kassenärztliche Vereinigung Westfalen-Lippe, ADAC). Weitere private Investitionen befinden sich in der Planung. Zur Steuerung der weiteren Entwicklung liegt ein Rahmenplan vor. Neben der Bebauung mit modernen Bürogebäuden gilt das Interesse aber auch der Verkehrsfunktion der Bundesstraße, was u.a. einen weiteren Ausbau der Fahrspuren und in Teilabschnitten auch eine Untertunnelung zur Folge hat. Insgesamt zeigt sich die B 1 als echte Entwicklungssachse für die Stadt.

Emscher Landschaftspark

Mit der fortschreitenden Entwicklung des Emscher Landschaftsparks werden in Dortmund und in der Region interessante Highlights gesetzt und ein bedeutender Landschaftsraum wird qualitativ voran gebracht. Durch die angestrebten landschaftsbezogenen Entwicklungen werden langfristig angelegte freiraumbezogene Zielsetzungen realisiert. Die Emscher, deren ökologischer Umbau auf Dortmunder Stadtgebiet bereits seit einigen Jahren in vollem Gange ist, wird die Stadt in Zukunft als grüne Achse vom Südosten bis in den Nordwesten durchziehen und so einen Landschaftsraum erschließen, der den Dortmundern und den Menschen aus der gesamten Region bislang weitgehend verborgen war. Hiermit einher geht ein Zuwachs an Möglichkeiten zur Naherholung und an Umwelt- und Freizeitqualitäten, der an die vorhandene Lebensqualität anknüpft und diese sinnvoll ergänzt.



Blick auf den zukünftigen Phoenixsee in Dortmund-Hörde. Hier entsteht ein Teil des neuen Dortmund – inmitten des Emscher Landschaftsparks

3.6 Leitlinien für die Region Fortgeschritten

Das vorliegende Kapitel zeigt: die Städteregion Ruhr 2030 ist eine einmalige polypole Metropole mit vielen Stärken und Besonderheiten. Die großen Veränderungen der letzten Jahre, insbesondere der wirtschaftliche Wandel, hat die Stadtentwicklung in allen Kommunen viel Kraft und Leidenschaft gekostet. Mittlerweile zeigen die Erfolge: auf dem langen und schwierigen Weg des Strukturwandels ist die Städteregion aus eigener Kraft bereits viele Schritte gegangen und hat sich dadurch neue Rahmenbedingungen geschaffen. Die Städteregion hat Erfahrung im Management von komplexen Planungsaufgaben und Entwicklungsprozessen und kann daher die anstehenden Herausforderungen, insbesondere auch im Vergleich mit anderen Regionen, gut und vorbildlich bewältigen. Die Gestaltung des Strukturwandels macht die Städte fit für den Wettbewerb mit anderen. Nicht mehr nur die Städteregion arbeitet für den Strukturwandel, sondern auch der Strukturwandel für die Entwicklung der Region.

Metropole der Möglichkeiten

Die nächsten Jahre werden es erfordern, Neuland zu betreten. Dies bezieht sich in erster Linie auf die Qualifizierung von brachliegenden (ehemaligen) Industriearealen und sonstigen Flächen, die für die Stadtentwicklung (wieder) zur Verfügung stehen. Um Lösungen für dieses „Stadtentwicklungserwartungsland“ zu finden, braucht es aber auch „Neuland in den Köpfen“. Gute Ideen, die Anpassung bestehender Instrumente, die Einbeziehung von Akteuren erfordern alternative Denkweisen und Formen der Zusammenarbeit. Für die Kommunen bedeutet dies auch, sich einer neuen, veränderten Rolle zu stellen. In Zeiten knapper öffentlicher Ressourcen sind sie gefordert, insbesondere auch ihr Können als Moderator für die Stadtentwicklung einzusetzen. Dialogorientierte Stadtentwicklung, also die aktive Beteiligung von Bürgern, Eigentümern und Investoren ist die Voraussetzung für mehr Transparenz, Akzeptanz und Realitätsbezug von Projekten.

Für die Bewältigung der anstehenden Aufgaben brauchen die Städte eine funktionsfähige belastbare „Instrumentenkiste“ für Planungsaufgaben. In Bezug auf Standorte und Flächen ist ein intelligentes (Flächen-)Management notwendig, welches die Qualitäten erkennt und behutsam entwickelt. Die Städteregion Ruhr hat ausreichend Realitätsbewusstsein, um anzuerkennen, dass dabei viele Möglichkeiten in Betracht gezogen werden müssen: Bebauung, Umnutzung, Zwischennutzung, kontrollierter Verfall, Rückbau etc. Die Instrumentenkiste muss demnach unterschiedliche Strategien enthalten, um Antworten auf die aktuellen und sich verändernden Fragen der Stadtentwicklung geben zu können. Dabei müssen Instrumente, die sich bewährt haben, erhalten und ggf. weiterentwickelt werden. So haben die letzten Jahre gezeigt, dass nur eine integrierte Planung und Durchführung von Projekten und Prozessen eine langfristige und ganzheitliche Entwicklung gewährleistet. Ein thematisch und organisatorisch abgestimmtes Vorgehen wird auch in Zukunft unentbehrlich sein. Alle anstehenden Aufgaben und Herausforderungen begreift die Städteregion Ruhr als Chance für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung und ein Mehr an städtischer und städtebaulicher Qualität. Neuland betreten heißt mutig sein, Ideen haben, investieren, die Chancen nutzen!

Kooperationskultur

In den letzten Jahren haben die großen Städte in der Region eine freiwillige, verlässliche und belastbare Kooperationskultur aufgebaut und etabliert. Auch innerhalb der Kommunen hat die Kommunikation und Kooperation mit verschiedenen Akteuren (Bürger, Eigentümer, Investoren etc.) in der Vergangenheit an Bedeutung gewonnen und sich bewährt. Dass die Verbindung von Kooperation und Eigensinn der richtige Weg ist und Vorbildfunktion hat, beweist nicht zuletzt der Beitritt von weiteren Kommunen zum Prozess Masterplan Ruhr. Für die konkrete Arbeit heißt das, eigene Interessen wahren, gemeinsame Ziele vereinbaren und umsetzen, voneinander lernen und sich gegenseitig unterstützen.

Stadtlandschaft

Den speziellen Charme der Städteregion macht unter anderem die besondere Stadtlandschaft aus: Urbanität, durchgrünte Strukturen, bebaute Flächen, Verkehrstrassen, Industrie- und Gewerbeareale, teilweise mit sehr harten Übergängen, prägen das Bild. Der Hochofen neben dem Wohnhaus ist dabei gebauter Ausdruck der industriellen Wurzeln der Region, mit denen sich die Menschen noch immer identifizieren. Die zahlreichen Grünstrukturen und Freiräume sind, insbesondere für dicht besiedelte Metropolregionen, etwas Besonderes und wichtig für die Lebensqualität der Bevölkerung. Bereits die Internationale Bauausstellung hat die Besonderheit und den Wert dieser Stadtlandschaft aufgezeigt, In-Wert gesetzt, Interesse geweckt und erleb- und nutzbar gemacht. Für die Zukunft gilt es, das Erbe der IBA zu bewahren und weiter zu qualifizieren. Der Emscher Landschaftspark schafft bzw. definiert freiräumliche Qualitäten auf allen Ebenen: im direkten Wohnumfeld, in der Stadt und übergreifend in der Region.

Alltagsqualität

Die Lebensqualität der Bevölkerung wird maßgeblich von der Alltagstauglichkeit einer Stadt geprägt. Hierzu gehören einfache Dinge, bspw., dass die Menschen sich in ihrem Wohnumfeld wohl fühlen und dass ihre täglichen Ansprüche gedeckt werden. Die Städteregion weist eine hohe Alltagsqualität auf, die es zu erhalten gilt. Ein großer Teil des städtischen Lebens findet im öffentlichen Raum statt, der das Aushängeschild einer Stadt ist und großen Anteil an erlebbarer Urbanität hat. Hierfür muss der öffentliche Raum attraktiv gestaltet und für die Bevölkerung nutzbar sein. Insbesondere die regelmäßige Pflege und Sicherheit im öffentlichen Raum sind Handlungsfelder der Zukunft. Die Schaffung und Erhaltung von Alltagsqualität erfolgt oft in Maßnahmen vor Ort, insbesondere auf Stadtteil- und Quartiersebene. Gleichzeitig braucht die Städteregion und braucht jede Stadt auch „Leuchtturmprojekte“, um sich im interkommunalen, regionalen und überregionalen Wettbewerb aufzustellen und zu behaupten.

Zusammenleben

Die Städteregion ist ein Raum der Integration. Seit vielen Jahren leben hier zahlreiche Menschen mit unterschiedlichen kulturellen Hintergründen zusammen. Die Bevölkerung der Region ist vielfältig und bunt. Für das tägliche Zusammenleben bedeutet das auch, dass es Kontraste und Konflikte gibt. Es gilt, sowohl diese Vielfalt zu bewahren, als auch vorhandene Spannungen auszuhalten und bestehende Unterschiede als Bereicherung zu gestalten. Dass die Städteregion diese Integrationskraft besitzt, hat sie in den letzten Jahrzehnten bewiesen. Die demographischen Veränderungen werden diese Stärke der Region erneut und noch verstärkt fordern. Veränderungen in der sozialen und kulturellen Zusammensetzung der Bevölkerung sowie die Ausbildung von zahlreichen unterschiedlichen Lebensmodellen und -stilen prägen das Zusammenleben und haben zudem Auswirkungen auf die Ansprüche und Wünsche an das Leben in der Stadt und den städtischen Raum. Für die Städteregion bedeutet das, diese Veränderungen als Dimension der Stadtentwicklung anzuerkennen, zu moderieren und soweit wie möglich zu steuern.

Vielfalt

Vielfalt ist ein weiteres Merkmal der Region. Dies bezieht sich zum einen auf die räumliche Struktur, die durch Polyzentralität gekennzeichnet ist. Darüber hinaus haben Quartiere, Stadtteile und Städte Besonderheiten und eigene Charaktere, die nicht vereinheitlicht, sondern erhalten bleiben sollten. Das kleinteilige Gesamtbild, dessen gewachsene Zentrenstruktur über Verkehrswege verbunden ist, macht die Städteregion zu einer Region der kurzen Wege. Das Ziel ist es, die städtebauliche, soziale, kulturelle, räumliche und ökonomische Vielfalt der Region zu fördern und zu erhalten. Dabei sollen die vorhandenen Eigenständigkeiten bewahrt, die Nachbarschaften gepflegt und so das gemeinsame regionale Miteinander und die regionale Identität gestärkt werden.

Plan und Prozess

Stadtentwicklung ist ein stetiger Prozess. Unter sich wandelnden und verändernden Rahmenbedingungen ist es das Ziel der Städteregion Ruhr, weiterhin Qualität in Städtebau und Stadtentwicklung zu schaffen und zu sichern. Bei allen Fragen der Stadtentwicklung ist es das Ziel, Form und Funktion qualitativ zu verbinden und so eine langfristig positive Entwicklung der Städteregion zu gewährleisten. Qualität ist dabei der Schlüssel zur zukünftigen Entwicklung. Hierfür müssen gemeinsam Qualitätsstandards entwickelt und konsequent umgesetzt werden. Insbesondere die Architektur ist dabei als wichtiger Beitrag zu mehr Baukultur zu sehen. Die Städteregion ist voller Dynamik, sie verändert sich schnell und nachhaltig. Dieser Dynamik muss man folgen und sie auch unterstützen. Dabei bedeutet Unterstützung nicht (mehr), an einem starren Plan festzuhalten, sondern vielmehr, sich den Erfordernissen von Entwicklungsprozessen flexibel anzupassen. Zwischennutzungen zulassen, Experimente wagen – Aktion statt Abwarten ist dabei die Devise. Der Lebensraum Stadt unterliegt dem stetigen Wandel und ständiger gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Dynamik. Das Ziel ist der Erhalt und die Weiterentwicklung der Lebens- und Gestaltqualität und eine verträgliche Mischung der Funktionen, Wohnen, Arbeiten, Konsum, Erholung, Freizeit und Verkehr unter Einbeziehung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Belangen.

4.1 Einführung

Hätten Sie's gewusst?

In der Städtereion Ruhr befinden sich nicht nur der größte Binnenhafen der Welt und der größte Kanalhafen Europas. Das Ruhrgebiet verfügt über eines der dichtesten Wasserstrassennetze Europas. Auf 500 km ziehen sich Flüsse und Kanäle quer durch die Städte der Metropole Ruhr. Der Kernbereich ist von Wasserbändern umrahmt, die größtenteils für jedermann schiffbar sind.

„Bei einer Schifffahrt auf den Flüssen, Seen und Kanälen lässt sich die ganze Vielfalt des Ruhrgebietes erleben. So kann man die idyllische grüne Seite mit Naturschutzgebieten, Parkanlagen, Villen und Schlössern und die spannende industrielle Seite mit Zechen, Eisenhütten, Halden und Häfen kennen und schätzen lernen“ (Zitat Broschüre des RVR zu Schiffsverbindungen im Ruhrgebiet).

Die Flusstäler in Zeiten der Industrialisierung

Die Ufer an Rhein, Ruhr samt Nebenflüssen, Emscher sowie an den Kanälen bildeten von jeher die Ausgangs- und Konzentrationpunkte der wirtschaftlichen Entwicklung in der Städtereion. Sie sind in einem Zeitraum von über einem Jahrhundert von der (Montan-)Industrie und ihren Bedürfnissen geprägt worden. In weiten Teilen des Ruhrgebiets hat die Montangeschichte ein dichtes Netz von Leitungstrassen und Verkehrsadern entstehen lassen. Die Wasserläufe dienten gemeinsam mit Schienen und Leitungen vielfach als „Gefäße für den Transport von Energien der Montanzzeit“. In der Folge war Landschaft für den Menschen nicht mehr als Ganzes erfahrbar: Er erlebte sie als zerrissene und verbotene Landschaft. Die Nutzung des Wassers als Energieträger oder Produktionsmittel spielte auch für die industrielle Entwicklung v.a. im südlichen Ruhrgebiet an der Ruhr und den Nebenflüssen eine ent-



Flüsse, Kanäle und Seen im Ruhrgebiet und in der Städtereion Ruhr



Industriell geprägte Wasser- und Uferäume ...



... werden heute zunehmend Erlebnisraum für Bewohner und Besucher

scheidende Rolle. So wurden auch hier die Uferzonen durch die Nutzung als Produktions- oder Lagerstätten überformt.

Lange Zeit waren so die Uferzonen im Ruhrgebiet nicht mehr im Bewusstsein der Bevölkerung.

Exkurs:

Die Wasserlandschaft der Städtereion im Wandel

Noch bis Mitte des 18. Jahrhunderts mäandrierten die Hauptflüsse des Ruhrgebiets – Rhein, Ruhr und Emscher – in natürlichen Betten durch die Täler. Bereits zu dieser Zeit und davor nutzten Menschen Flüsse und Bäche mit kleinen Wassermühlen zur Energiegewinnung. Rhein und Ruhr wurden von Händlern schon lange mit Booten befahren.

Die explosionsartig wachsende Montanindustrie erforderte allerdings Gütertransporte im großen Stil, die erst mit der Dampfmaschine und Dampfschiffahrt – parallel zur Eisenbahn – möglich wurden. Weil der Transport rationell, also unter möglichst geringem Energie- und Zeitaufwand erfolgen sollte, wurden auch die Wasserwege, vor allem der Rhein, begradigt. Der Rhein entwickelte sich so zum am stärksten befahrenen Fluss und zur bedeutendsten Wasserstraße Europas.

Abfertigungstau am Rhein-Herne-Kanal vor der ehemaligen Schleuse Herne-West



Der im südlichen Revier verlaufenden Ruhr verdankt die gesamte Region ihren Namen. Im Ruhrtal liegt die „Wiege des Ruhrbergbaus“: Dort wurden oberflächennah die ersten Steinkohlenfunde gemacht – der entscheidende Impuls zur wirtschaftlichen und siedlungsgeschichtlichen Entwicklung des Ballungsraumes.



Wiege des Ruhrbergbaus: Das Ruhrtal

Von hier aus nahm die Kohleförderung und später die Montanindustrie ihren Anfang. 1776 und 1780 wurde die Ruhr mit 14 Schleusen schiffbar gemacht.

Nach weitgehender Erschöpfung der Kohlevorkommen an der Ruhr und durch stetige Weiterentwicklung der Technik zum Kohleabbau unter Tage „wanderte“ der Bergbau von der Ruhr nach Norden. Es entstanden Tiefbauschächte und riesige Betriebe mit Arbeitsplätzen für viele Tausend Menschen. Die Siedlungen um die Bergwerke wuchsen rasch – und mit ihnen der Wasserbedarf zur Versorgung der Betriebe und Haushalte.

Die Entwicklung zu einem dicht besiedelten Industrieraum und die damit verbundene Ableitung großer Abwasser-



Seuchenherd: Die überschwemmte Emscher Ende des 19. Jahrhunderts

mengen führten zwangsläufig zu einer Überlastung der Gewässer. Bodeneinbrüche infolge von Bergsenkungen verschärften den Notstand bis hin zur Ausbreitung von Seuchen.

Die Gewässer wurden daraufhin den Bedürfnissen der aufstrebenden Industriegesellschaft entsprechend funktionalisiert:

Die Ruhr hatte den immensen Bedarf an Brauchwasser für Haushalte und Industrie bereitzustellen. Der Ruhrverband wurde gegründet, es wurden Talsperren und Wasserkraftwerke gebaut und in den Uferzonen Rieselfelder zur Trinkwasseraufbereitung angelegt.

Stromerzeugung durch Aufstauen des Ruhrwassers am Hengsteysee



Die im östlichen und nördlichen Ruhrgebiet verlaufende Emscher erhielt die Bestimmung eines offenen Abwasserkanals. Sie wurde mit vielen ihrer Zuflüsse in einem Gewaltakt ihrer neuen Funktion gemäß umgebaut und in Betonschalen verlegt, weil Bergsenkungen jeden geschlossenen Tunnel zum Scheitern gebracht hätten.



*Ab-Fluss für Abwässer aus Industrie und Haushalten:
Die Emscher nach dem Umbau (hier: Dortmund-Aplerbeck 1927)*

Der Import von Eisenerz und die gewaltigen Fördermengen der Kohle bedingten ein entsprechendes Transportsystem und eine Verkehrsinfrastruktur. Nach dem Aufbau eines Eisenbahnnetzes wurde der Ruf nach künstlichen Wasserstraßen laut. Der alte Plan Friedrich des Großen, Mitteldeutschland an die preußischen Häfen anzubinden und Rhein, Weser und Elbe miteinander zu vernetzen, wurde umgesetzt – von 1892 bis 1931 entstand das Mitteldeutsche Kanalnetz, davon im Ruhrgebiet der Dortmund-Ems- und der Rhein-Herne-Kanal.

Obwohl sich die einflussreichen Hellweg-Städte für eine Trasse durchs mittlere Ruhrgebiet stark machten, erhielten letztlich die Anrainer des nördlichen Ruhrgebiets den Zu-

schlag, weil die undurchlässige Mergelschicht im Süden zu dünn für Kanäle war. Geführt wird der Rhein-Herne-Kanal über große Strecken im alten Bett der Emscher, so dass die neue künstliche Wasserstraße und der zum Abwasserkanal umfunktionierte Fluss weitgehend parallel verlaufen. Dazwischen liegt die sogenannte „Emscher-Insel“.

Verwandlung

An der Ruhr, die als Trink- und Brauchwasserspender eher Freizeitnutzung vertrug, wurden bereits früh Uferräume und Stauseen zu Erholungsräumen gestaltet. So findet man im Ruhrtal heute eine Fülle an Freizeit- und Sportmöglichkeiten, gute Wohnlagen und attraktive Standorte für moderne Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. „Das Ruhrtal stärkt mit seiner landschaftlichen Schönheit und den Möglichkeiten für eine aktive Erholung nicht nur die regionale Lebensqualität, sondern zugleich auch die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Ruhrgebiet.“ (aus: „Das Ruhrtal“, Projektbeschreibung zur regionalen Initiative „Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr, RVR/wmr, 2006)

*Industriegeschichtlich entstanden: Das heutige Emschertal mit A 42
(„Emscherschnellweg“), Emscherhauptlauf und Rhein-Herne-Kanal*



Freizeitreviere: Die Ruhrstauseen im Süden der Region

Doch auch an Rhein, Emscher und den Kanälen, deren Ufer lange durch Industriehäfen und die Montanindustrie geprägt waren, hat sich der Charakter der Gewässer verändert.

Stadtentwickler und die Landesentwicklungsgesellschaft schufen in den letzten Jahrzehnten – unter häufig immensem Sanierungsaufwand – eine Vielzahl neuer Gewerbegebiete auf den ehemals großen, mit Fundamentresten und Altlasten belasteten Flächen.

Die Internationale Bauausstellung Emscherpark (1989–99) erhob die Gestaltung von Gewerbeparks mit hohem Grünanteil, die Einbeziehung auch des historischen Erbes des Industriealters und Verknüpfung mit neuen Nutzungen zum neuen Qualitätsanspruch. So entstanden attraktive Flächennutzungen am Wasser wie beispielsweise der Nordsternpark auf ehemaligem gleichnamigen Zechenstandort in Gelsenkirchen.

Auch hier im nördlichen Ruhrgebiet, wo Menschen seit jeher Wasserflächen für ihre Bedürfnisse genutzt haben, erkannte man deren Bedeutung zur Naherholung. Entlang des Rheins entstanden aus Kiesabbauflächen beliebte Badeseen. Am Rhein-Herne-Kanal wurden über das Kanaluferprogramm Anfang der 1980er Jahre Leinpfade zu Fuß- und Radwegen ausgebaut. Reste von Auenwäldern und durch Bergsenkungen neu entstandene Seen und Feuchtgebiete sind heute über ein Wegenetz erschlossen und bilden wertvolle Inseln der Naherholung mit ganz eigenem Reiz.

Eine neue Ära

Einige Jahrzehnte nach dem Einbruch der Montanindustrie und großen wirtschaftlichen Veränderungen stehen wir nun an einer spannenden Wende: Flusstäler und Gewässer werden zu Motoren des strukturellen Wandels in der Region!

Sie geben Impulse für neue Stadtentwicklungsprozesse, die das Gesicht der Region Stück für Stück verändern. Sie leisten einen wertvollen Beitrag, die Region attraktiver zu gestalten und dafür zu sorgen, dass die Menschen die hier leben, gerne bleiben wollen und andere dazu kommen.

Dass die Ufer von Rhein, Ruhr und den Kanälen einen hohen Freizeitwert haben, wissen die Menschen, die in ihrem Einzugsbereich leben, schon lange. Sie haben sie seit jeher für ihre Zwecke genutzt.



Damals wie heute reizvoll: Freizeit am Kanal

„Als Spaziergänger, Radfahrer, Angler, Bootfahrer, Blanko-Badende, Sonnenanbeter, Pötte- und Brückenspringer, Grill-Party-Gäste, Steine-übers-Wasser-Werfer. „Am Kanal fahren“ hat sich heute schon im populären Wortschatz so eingebürgert wie „Auf Schalke“ gehen, Vater und Mutter verfrachten



Beliebter Chill-out-Treff: Die Strandbar Solendo am Dortmunder Hafen

Kind- und Kegel, Sack und Pack in den Kadett, und auf geht's ans blaue Wasser. Auf den ufernahen Radwegen herrscht bei gutem Wetter dichter Verkehr ... Von den spontanen Grillplätzen steigen Rauchzeichen auf ...“ (Presse- und Informationsamt der Stadt Herne in: Der Rhein-Herne-Kanal – einer Wasserstraße auf den Grund gegangen, Herne 1996).

Wasserlagen als Wettbewerbsfaktor

Die Entwicklung von Wasserflächen und Hafenfronten ist heute weltweit ein aktueller Trend. Standorte am Wasser bieten eine neu entdeckte Lebensqualität: Wohnen, Arbeiten und Freizeiteinrichtungen am Wasser werden immer beliebter. Das Interesse von Projektentwicklern, Investoren und Architekten gilt den so genannten urbanen Wasserlagen.

Auch die Entscheidungsträger in der Region haben es erkannt: Die Ufer an Rhein, Ruhr und Emscher sowie an den Kanälen können als außergewöhnliche Potenziale betrachtet werden, mit denen die Position der Region im Wettbewerb der europäischen Metropolregionen verbessert werden kann.

Denn die Aufgabe vieler industrieller Nutzungen eröffnet die Möglichkeit, die Anziehungskraft und das Ambiente der Wassertanten als Impuls für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung in der Städtereion zu nutzen. Mit Projekten am Wasser lässt sich Spannung erzeugen und neugierig auf die Region machen! Deshalb gilt es, die Flüsse als „Pulsadern“ unserer Region, aber auch andere Wasserflächen als Räume für attraktive, moderne Formen des Wohnens und Arbeitens neu zu entdecken und zu vitalisieren.



Nachgefragt: Modernes Arbeiten am Wasser wie hier im Duisburger Innenhafen



Einmalig im Ruhrgebiet: Die Ruhrpromenade bietet demnächst mitten in der Mülheimer Innenstadt Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten am Wasser

„Wasserstands-Meldung“

An vielen Stellen der Städteregion wurde dieser Auftrag bereits angenommen und umgesetzt:

Im Ruhrtal besinnt man sich auf dessen landschaftliche Schönheit und die zahlreichen Möglichkeiten für eine aktive Erholung, welche nicht nur die regionale Lebensqualität, sondern zugleich auch die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Ruhrgebiet stärkt. Mit vereinten Kräften der Anliegerstädte wurde hier ein Konzept entwickelt, das insbesondere auf den Ausbau des Tourismus gerichtet ist. Von vielen Projekten wie einer Tourismusstrecke der reaktivierten Ruhrtalbahn zwischen Bochum und Hagen, einem nunmehr lückenlosen Ruhrtalradweg, etc. profitieren schon heute die Bewohner und Besucher des Ruhrtals.

Der Strukturwandel und die für das Ruhrgebiet typische Umnutzung von Flächen lässt sich heute insbesondere auch an den Kanalzonen exemplarisch ablesen. Hier ist von einer ehemals nahezu 100 % industriellen Flächennutzung bei einer Schifffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal nicht mehr viel zu erkennen. Die Kanalzonen stehen heute fast überall im Fokus stadtplanerischer Aktivitäten, um ihr außergewöhnliches Lagepotenzial nicht nur für moderne Gewerbeansiedlungen, sondern auch Dienstleistungsstandorte und Wohnquartiere zu nutzen.

Der Rhein-Herne-Kanal und die Emscher stellen mit ihren ausgebauten Rad- und Fußwegen und unterschiedlichen Landschaftsräumen das Rückgrat des Ost-West-Grünzuges im „Neuen Emschertal“ dar. Sie schaffen eine regionale Klammer zwischen den in den 1920er Jahren begründeten und in den letzten Jahrzehnten stetig ausgebauten Nord-Süd-Grünzügen. Gemeinsam bilden sie so den Emscher Landschaftspark.

Der Umbau des Emschersystems ist eines der spektakulärsten wasserwirtschaftlichen, aber auch städtebaulichen Projekte

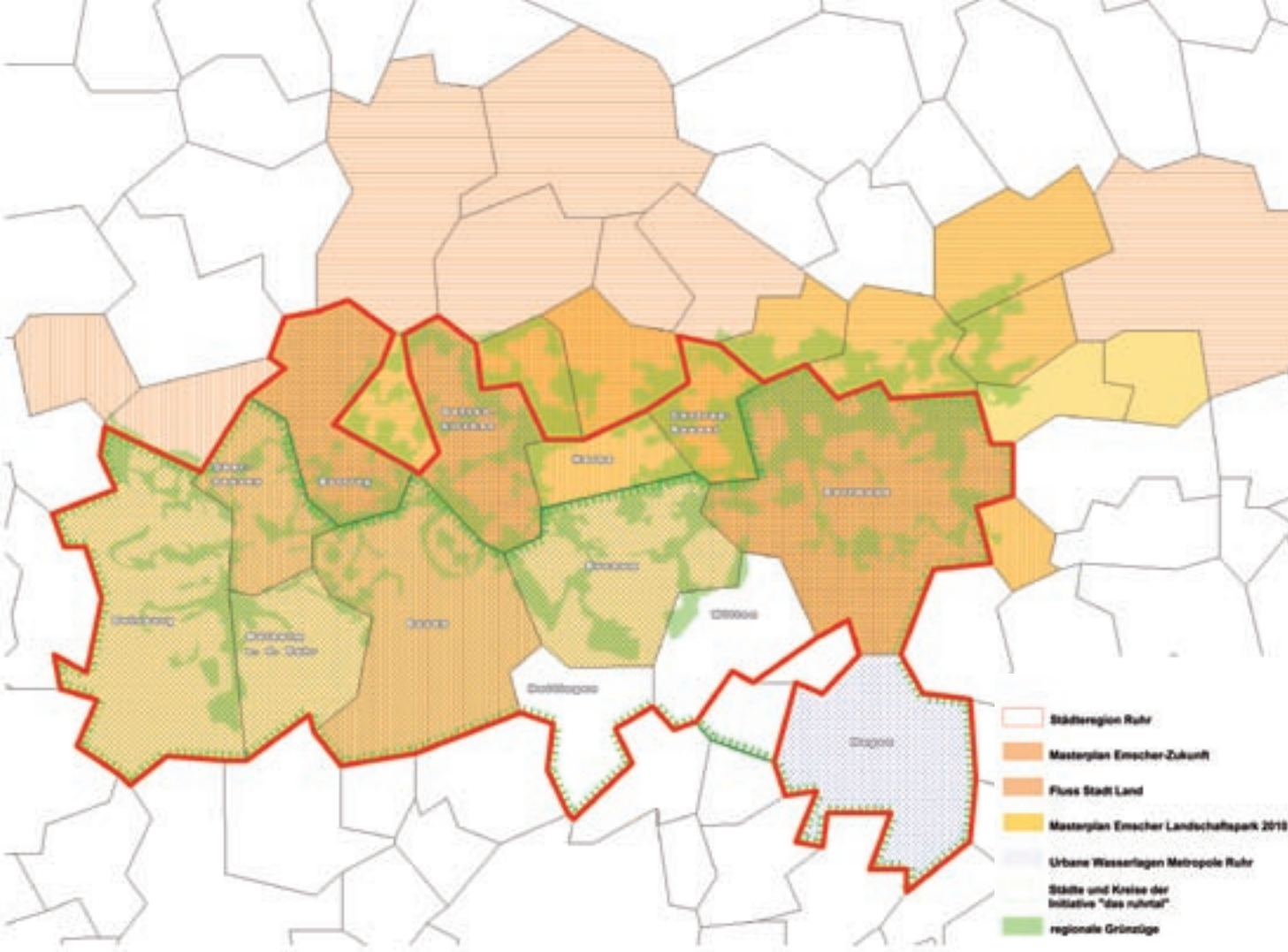
in Europa. Er ist heute der wichtigste Motor für den notwendigen strukturellen Wandel im nördlichen Ruhrgebiet und bringt Stadtentwicklungsprozesse in Gang, die das Gesicht der Region Stück für Stück verändern und Lebensqualität fördern.

Nicht zuletzt angeregt durch regionale Projekte wie den Masterplan Emscher-Zukunft, den Masterplan Emscher Landschaftspark, die Initiativen Fluss Stadt Land oder „das Ruhrtal“ entstanden und entstehen in der ganzen Städteregion Projekte rund ums Wasser: grüne Wegeverbindungen, die die Stadtteile an die Wasserläufe anbinden, moderne Wohn- und Dienstleistungsstandorte am Wasser, Marinas, die zum Freizeiterleben an Flüssen und Kanälen einladen und gleichzeitig moderne Dienstleistungsstandorte darstellen, und diverse andere.

Gleich mehrere Städte wagen sich an die Gestaltung neuer Seen und schaffen so interessante Adressen für Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte in der Zukunft. Der PHOENIX-See auf der ehemaligen Stahlwerksbrache in Dortmund ist dabei wohl das prominenteste Beispiel.

Auf das Interesse von Projektentwicklern, Investoren und Architekten an den so genannten Wasserlagen haben die Städte gemeinsam mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ruhr (wmr) reagiert. Im Kooperationsprojekt „Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr“ vermarkten sie gemeinsam ihre Standorte am Wasser (siehe Kap 4.2.5).

Die folgenden Kapitel wollen einen ersten Überblick über die zahlreichen regionalen und lokalen Aktivitäten zum Thema Wasser in der Städteregion (und im Ruhrgebiet) geben. Mit abschließend formulierten regionalen Leitsätzen zur Entwicklung des Themas soll eine Basis für die Arbeit der nächsten Jahre und für die öffentliche Diskussion gelegt werden.



Weitflächig und räumlich miteinander verzahnt: Die regionalen Aktivitäten mit Wasserbezug zwischen Rhein, Ruhr und Emscher

4.2 Regionale Kooperationsprojekte

In der Städteregion Ruhr und den Nachbarstädten sind in den letzten Jahrzehnten in unterschiedlichen thematischen Kontexten bedeutende regionale Kooperationsprojekte mit Bezug zum Wasser entstanden:

- die Initiative „das ruhrtal“,
- der Masterplan Emscher-Zukunft,
- der Masterplan Emscher Landschaftspark sowie die Initiativen
- Fluss Stadt Land und
- Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr.

Alle Planungs- und Projektansätze knüpfen an den Chancen an, die die Aufgabe und Zugänglichkeit zahlreicher industriell genutzter (Ufer-)Areale sowie der Umbau des Emschersystems für den großräumigen Stadtumbau und regionalen Strukturwandel eröffnen. Sie weisen jeweils eigene thematische Schwerpunkte und Biografien auf, die – ausgenommen der Initiative Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr – allesamt älter sind als die recht junge interkommunale Kooperation „Städte-region Ruhr 2030“. Viele Städte innerhalb und außerhalb der Städteregion Ruhr beteiligen sich heute gleich an mehreren Projekten.

Nachfolgende Darstellungen skizzieren die Projekt-Grundzüge. Einen ersten Eindruck zur räumlichen Ausdehnung und Überlappung der regionalen Projekte vermittelt nebenstehende Karte.

4.2.1 „das ruhrtal“ – eine regionale Initiative

Die Ruhr – Namensgeberin der Region – steht im Bewusstsein vieler für Kohle, Stahl, Bergbau und Industrie. Heute wendet sich der Blick verstärkt auf die Schönheit des Ruhrtals. Sein eindrucksvolles Landschaftspanorama mit seinen Höhen und Tiefen, den Baudenkmälern der Burgen und Herrensitze, den historischen Ortsteilen sowie der Industriekultur verbindet Vergangenheit und Gegenwart miteinander und weist dabei in die Zukunft.

Die Ruhr im Wandel der Geschichte ist Lebensader der Anrainer im Tal und für das gesamte Ruhrgebiet. Die Kommunen Bochum, Hattingen, Witten, Wetter, Herdecke, Hagen, der Ennepe-Ruhr-Kreis sowie der Regionalverband Ruhr haben sich deshalb 2001 zu einer ambitionierten und dauerhaften regionalen Kooperation zusammengeschlossen. Die von Bürgerschaft, Unternehmen und Institutionen des Tals getragene Zusammenarbeit ist ein Beispiel nachhaltiger Zukunftsstrategien zur Profilierung des Ruhrtals als Freizeit- und Erholungsraum des Ruhrgebiets sowie als überregionale Tourismusadresse. 2005 wurde der räumliche Wirkungsbereich der Initiative durch die Kooperation mit den Städten Dortmund, Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen und Duisburg ausgedehnt.

Die Analyse von Wachstumsregionen in Europa zeigt, dass erst hohe Freizeit- und Umweltqualität das wirtschaftliche Wachstum möglich macht und eine wichtige Voraussetzung für den erfolgreichen Strukturwandel ist. Hier liegt die große Chance für das Ruhrtal, die Attraktivität der Region und damit die Lebensqualität sowie ihre Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu steigern.

Als Erholungsraum, attraktive Wohnlage, Standort zahlreicher Freizeit-, Bildungs- sowie Forschungseinrichtungen hat das Ruhrtal das Image eines industriell geprägten Landschaftsraumes abgelegt und seine Bestimmung als „Sonnenseite des Ruhrgebietes“ gefunden.



Blick ins Ruhrtal von Dortmund Hohensyburg



Beliebtes Ausflugsziel – der Kernader Stausee



Haus Kemnade an der Ruhr an der Stadtgrenze Bochum-Hattingen



Optimisten-Segeln auf dem Baldeneysee

Die interkommunale Gemeinschaftsinitiative „das ruhrtal“ hat mit einem Handlungsprogramm von 45 Mio. EUR bereits vielfältige Maßnahmen angeschoben und umgesetzt. Weitere Bausteine folgen, um die Standortbedingungen der regionalen Wirtschaft zu verbessern und mit dem Ausbau des Freizeit- und Tourismussektors neue Dauerarbeitsplätze zu schaffen.

Durch die Handlungsfelder

- Ruhrtalbahn
- Ruhrschnifffahrt
- Wasserwandern

- Ruhrtalradweg
- Städtebauoffensive „Städte an den Fluss“
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

soll der Landschaftsraum unter besonderer Berücksichtigung der Umweltbelange wieder durchgängig erlebbar werden und dem veränderten Freizeitverhalten der heutigen Gesellschaft mit aktiven, erlebnisorientierten Angeboten Rechnung tragen.



Ruhrtalbahn an der Zeche Nachtigall, Witten

Ruhrtalbahn

Die Ruhrtalbahn ist das Rückgrat der touristischen Erschließung des Ruhrtals durch den Umweltverbund im Freizeitverkehr von Bochum bis Hagen.

Die RuhrtalBahn-Betriebsgesellschaft mbH betreibt als privater Leistungsträger seit der Saison 2005 in enger Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, einem Standort der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG), die erweiterte Ruhrtalstrecke von Bochum-Dahlhausen bis Hagen Hauptbahnhof. Zusätzlich zu den Dampfbusfahrten an jedem ersten Sonntag im Monat und an Feiertagen von April bis November werden an jedem Freitag und Sonntag Fahrten mit einem historischen Schienenbus angeboten. Damit erschließt der ausgeweitete touristische Verkehr mit den neuen Bahnhöfen Dahlhausen Eisenbahnmuseum, Dahlhausen Bahnhof, Hagen-Vorhalle und Hagen Hauptbahnhof zusätzliche touristische Attraktionen und Fahrgastpotenziale in Bochum und Hagen. Mit dem Bau des Haltepunkts Nachtigall werden erstmals auch das besucherstarke Muttental und das Westfälische Industriemuseum Nachtigall an den Bahnverkehr angeschlossen.



Fahrgastschiffahrt nahe des Mülheimer Wasserbahnhofs

Ruhrschiffahrt

Der Ausbau der Personenschiffahrt auf der Ruhr und ihren Seen schließt Angebotslücken im Freizeitverkehr, verbindet bestehende und weiterzuentwickelnde Angebote und erhöht erheblich den touristischen Mehrwert der Region bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze. Ziel dabei ist eine ökologisch verträgliche und wirtschaftlich tragfähige Ausdehnung der Ruhrschiffahrt. Unter der Maxime, dass die Schiffe sich der Ruhr anpassen und nicht die Ruhr den Schiffen, ist die Ruhr zusätzlich in den Abschnitten Kemnader Wehr – Hattingen Ruhrbrücke und Schleuse Dahlhausen – Baldeneysee Ostufer schiffbar. Entsprechende Planungsschritte und Abstimmungsverfahren sind eingeleitet. Mit der „Weißen Flotte Baldeneysee“ ist auch ein potenzieller Betreiber für die Weststrecke „im Boot“.

Wasserwanderweg Ruhr

Wasserwandern auf der Ruhr hat in den letzten Jahren sehr an Bedeutung gewonnen, was auch durch den Anstieg der Ausleihzahlen kommerzieller Bootsverleiher belegt wird. Neben den vereinsgebundenen Kanuten und Ruderern nutzen auch vereinsungebundene Wasserwanderer und Kurzurlauber den Fluss, um die Landschaft aus einer anderen Perspektive zu erleben. Der Bau zusätzlicher Anleger und Bootsgassen dient der Attraktivitätssteigerung dieser



Ruhridylle per Boot

Sport- und Freizeitangebote. Zusammen mit den acht neuen vom Land geförderten Bootsanlegern der Ruhrtalinitiative, dem vorhandenen Netz der Vereine und geplanten Optimierungsmaßnahmen des Staatlichen Umweltamtes und des Ruhrverbandes an Bootsgassen und Wehren wird das Angebot für Wasserwanderer abgerundet.



Radfahrer am Kemnader See



Das Ruhrgebiet von seiner sonnigen Seite

RuhrtalRadweg

Die Ruhr durchzieht historisch und geographisch unterschiedlich ausgeprägte Zonen vom ländlich-hügelligen Sauerland durch ein im strukturellen Wandel befindliches Industriegebiet hin zum Rhein mit nahtlosem Anschluss an den Rhein-Radweg. Die Erlebnisdichte und Erlebnisvielfalt, aber auch die Anbindung des Weges an Bus- und Bahnlinien ist sehr hoch. Nach dem Ausbau der Linieninfrastruktur und Lückenschlussmaßnahmen wurde der RuhrtalRadweg mit 220 Kilometern im Frühjahr 2006 mit der Einweihung der Fährverbindung an der Schleuse Herbede eröffnet. Er wurde im Jahr 2006 als Radweg des Jahres ausgezeichnet. Beworben als „RuhrtalRadweg – spannender kann ein Fluss nicht sein“ bietet er Natur und Erholung, Sport und Aktion, Kultur und Lebensart sowie Erlebnis und Event. Eine Radwanderkarte mit Begleitbroschüre weist den Weg.

Städtebauoffensive – Städte an den Fluss

In Zusammenarbeit mit den Ruhrtalstädten von Hagen bis Bochum hat das Planungsbüro Pesch und Partner, Herdecke, das Rahmenkonzept „Städtebauliche Entwicklung entlang der Ruhr“ erstellt, das eine regional abgestimmte Grundlage für künftige private und öffentliche Investitionen in die Schausei-

ten der Ruhrtalstädte zum Wasser hin werden soll. Die regionale Kooperation „Städteregion Ruhr 2030“ arbeitet in ihrer Projektgruppe „Das Ruhrtal“ die Zielsetzung dieser Rahmenkonzeption bis nach Duisburg durch einen Masterplan auf. Ziel des zentralen Bausteins des Handlungsprogramms Ruhrtal ist die Wiedergewinnung der in der Vergangenheit verloren gegangenen Verbindungen zwischen Städten, Siedlungen, Landschaften und Ruhraue. Barrieren von Industrie und Gewerbe, von Energie- und Wasserwirtschaft und des Verkehrs im Tal sind zu überwinden, Orientierung und Erschließung sind zu verbessern, aber es sind auch neue Nutzungen und durchlässige bauliche Strukturen zu schaffen. Dabei bildet die Verknüpfung zu den bestehenden Zentren, zu „alten und neuen Burgen“ und touristischen Attraktionen im Ruhrtal mit seinen Seitentälern einen besonderen Schwerpunkt. Das Rahmenkonzept baut dabei auf den Ergebnissen der vorhandenen Machbarkeitsstudien, der Zukunftswerkstatt und Planungen auf, die sich mit den Aufgaben Natur- und Kulturraum, Radtouristik, Schifffahrt und Ruhrtalbahn befassen. Es bildet den gemeinsamen gestalterischen und strategischen Rahmen für die Lösung kommunaler Planungsfragen und -vorhaben, wie sich die Anrainerstädte verstärkt zum Fluss hin orientieren können.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Der Projektgemeinschaft ist es gelungen, das Ruhrtal und die Ruhrtalinitiative durch verschiedene Maßnahmen in ihrer Binnen- und Außenwahrnehmung erheblich zu stärken. Dies gelang durch eine zunehmende Präsenz in den Medien bis hin zum Kinospot, Informationen auf Messen und Veranstaltungen sowie einer eigenen Reiseführerreihe. Auch bei der Kulturhauptstadtbewerbung hat sich das Ruhrtal im Rahmen der „Ruhrtal-Passage“ eingebracht und wird diesen Part ausfüllen. Ziel ist die Formulierung eines künstlerisch-kulturell übergreifenden Leitmotivs für die Ost-West-Passage im Sinne einer „Ruhr-Promenade“. Dieser Erfolg ist auf Dauer nicht nur durch ständige und beharrliche Kleinarbeit zu erreichen. Langfristig wird die Marketingarbeit der Region auch konzeptionell auf ein verlässliches Fundament gestellt. Ein durch das Land gefördertes, von der örtlichen Wirtschaft mitfinanziertes Regionalmarketingkonzept Ruhrtal soll mit den Stadtmarketinggesellschaften der Projektpartner und den touristischen Leistungsträgern gemeinsam entwickelt werden. „Das Ruhrtal – Sonnenseite des Ruhrgebietes“ hat sich bereits als „Marke“ der Region eingepreßt. Der Freizeitwert und die Lebensqualität in der Region konnte schon deutlich gesteigert werden.

MASTERPLAN RUHRTAL



Freiraum

Rahmenkonzept • Städtebauliche Entwicklung der Ruhr

Im Auftrag der interkommunalen Gemeinschaftsinitiative „Das Ruhrtal“ und der „Städteregion 2030“. Eine gemeinsame Initiative der Städte Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Hagen, Hattingen, Herdecke, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Wetter (Ruhr) und Witten, des Ennepe-Ruhr-Kreises und des Regionalverbandes Ruhrgebiet.

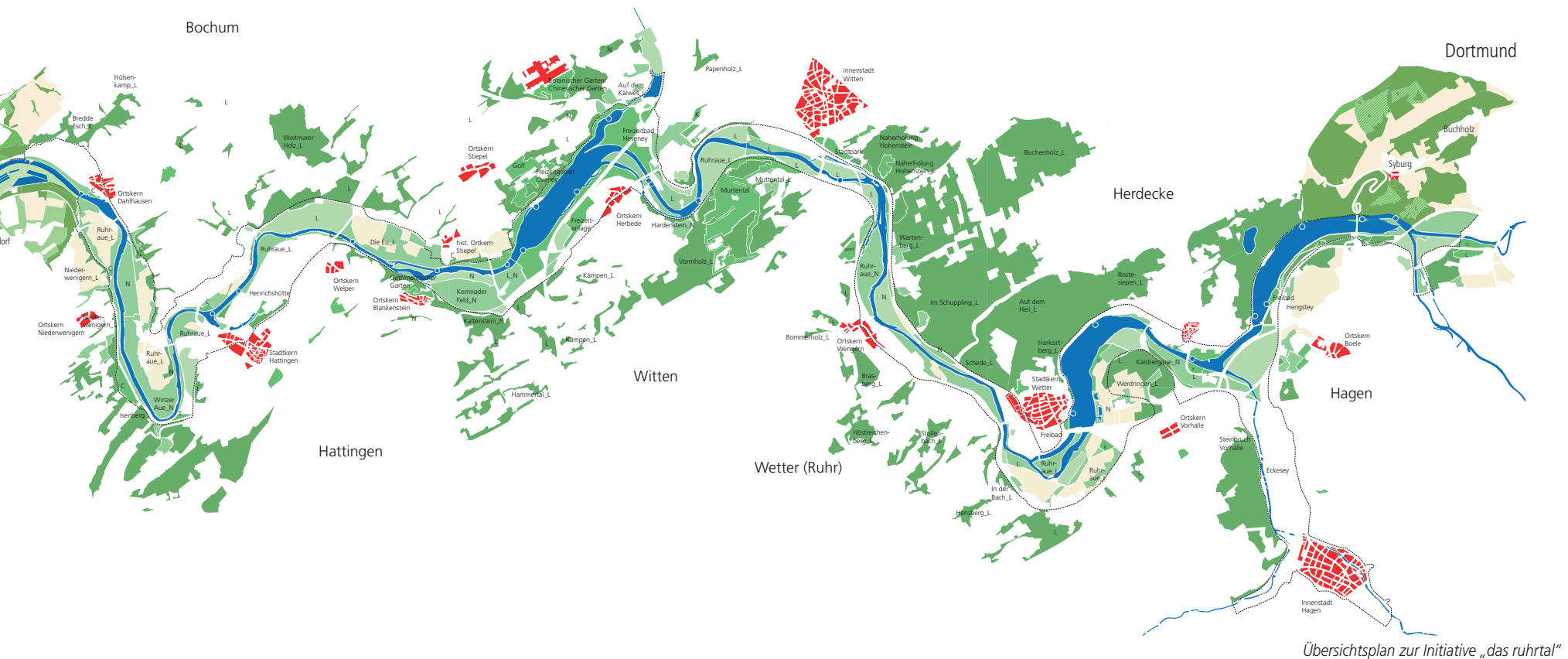
das ruhrtal

Erfolgreiche Zusammenarbeit

Wie gut und nachhaltig die regionale Zusammenarbeit der Initiative nach außen wirkt, zeigt die Auszeichnung als einer der Preisträger des Bundeswettbewerbs

„kommKOOP – Erfolgreiche Beispiele interkommunaler Kooperation“ in der Kategorie „Wirtschaftsförderung, Tourismus, Naherholung“. In der Begründung heißt es: „Die regionale Zusammenarbeit im Ruhrtal setzt sich aus

einem stabilen Gerüst aus konkreten Maßnahmen, konzeptionellen Überlegungen und Vermarktungsprojekten zusammen. Die für die Umsetzung entwickelte Organisationsstruktur, gebildet aus Geschäftsstelle, regionalem Arbeitskreis und



Verfasser:

Junker und Kruse
Stadtplanung + Beratung

scheuven + wachten

Der Planschnitt des mittleren Ruhrtales (Bochum, Hagen, Hattingen, Herdecke, Wetter (Ruhr) und Witten) wurde auf der Grundlage des Büros Pesch und Partner, Herdecke, erstellt.

Dortmund, im Oktober 2007

Lenkungsgruppe, ist der Aufgabenstellung angemessen und flexibel genug, um das Vorhaben voranzubringen.“ Die freiwillige Zusammenarbeit und die Arbeitsweise, von der die Städte direkt durch Aufgabenteilung bei der Projekt-

bearbeitung profitieren, hat die Jury des Bundeswettbewerbs beeindruckt. Gerade in Anbetracht der schwierigen finanziellen Situation der Kommunen gewinnt die kommunale Kooperation zunehmend an Bedeutung.

4.2.2 Blaue Emscher, grünes Band – das Neue Emschertal

Über 100 Jahre war die Emscher mit ihren Nebenläufen von ihren natürlichen Gewässerfunktionen entfremdet als offenes Abwassersystem geführt. Umgestaltet als hochkomplexes technisches System hatte sie die Abwässer von Industrie und Haushalten aufzunehmen. Seit die Bergsenkungen im Ruhrgebiet ausbleiben, ist es nun erklärtes Ziel der Emschergenossenschaft, das gesamte Emschersystem umzubauen und gemeinsam mit den Emscheranrainern ein neues Emschertal zu entwickeln. Das Leben im Neuen Emschertal soll alle Vorzüge von Urbanität, guter Infrastruktur und grünem Lebensraum am Wasser bieten. Mit dem Masterplan Emscher-Zukunft zeigt die Emschergenossenschaft gemeinsam mit weiteren Partnern, wie diese Jahrhundertaufgabe gemeistert werden soll.

1992 hat die Emschergenossenschaft (Mitgliedsstädte: Duisburg, Dinslaken, Oberhausen, Bottrop, Mülheim, Essen, Gladbeck, Gelsenkirchen, Herten, Herne, Recklinghausen, Castrop-Rauxel, Waltrop, Lünen, Dortmund und Holzwickede, siehe Karte „Das Neue Emschertal“, S. 115), den Entschluss gefasst, diese Generationenaufgabe zu beginnen. Dazu wurden viele Gespräche und Abstimmungen mit den Kommunen, dem RVR, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und weiteren Partnern geführt. In 2006 wurde der im Dialog mit den Mitgliedern entwickelte Masterplan Emscher-Zukunft als langfristiges Entwicklungskonzept für das Neue Emschertal und den Umbau der Emscher fertiggestellt. Er gliedert sich in Teilkonzepte für Wasserwirtschaft, Ökologie, Städtebau und Freiraum. Hieraus ist zu entnehmen, wie der unterirdische Emscher-Kanal und die Neue Emscher verlaufen, welche Maßnahmen zum Hochwasserschutz getroffen werden und wie sich die Freiräume und der Städtebau entlang der quer durch das nördliche Ruhrgebiet verlaufenden Emscher entwickeln können. Vier Aufgabenschwerpunkte liegen dem Umbau des Emschersystems



Erholung an der Emscher – keine ferne Zukunftsmusik, sondern schon heute an einigen Abschnitten erlebbar!

zugrunde:

- die Realisierung des unterirdischen EmscherKanals und der Umbau der Gewässer und Kanäle ,
- die Rückgabe einer Vielzahl ökologischer Funktionen an den Fluss unter Einbeziehung der angrenzenden Landschaft,
- vielfältige städtebauliche Aufgaben wie Entwicklung neuer Stadtteile, Parks, Brücken etc.
- die Entwicklung einer identitätsprägenden Gestaltung für die Elemente der Neuen Emscher unter Corporate Architecture-Gesichtspunkten.



Die Bausteine des Masterplans Emscher-Zukunft

Dabei geht es nicht darum, das Landschaftsbild vergangener Jahrhunderte wiederherzustellen– die Landschaftsveränderungen durch Industrialisierung und Siedlungsentwicklung sind zu groß. Vielmehr sollen die Chancen ergriffen werden, die Emscher zu einem durchgängigen Gewässerlebensraum und einer Biotopverbindung mit hoher Bedeutung für die Region zu entwickeln. Als zentrale Ziele gelten, die Hochwassersicherheit auch weiterhin in bleibender Qualität zu gewährleisten, das ökologische Potenzial beim Umbau auszuschöpfen, Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten mit hoher Nutzungsqualität zu realisieren, Lebensqualität zu steigern und neue wirtschaftliche Potenziale zu schaffen. Das Neue Emschertal soll zu einer eigenständigen Attraktion und zu einem Identifikationsobjekt werden, das die Bewohner des Ruhrgebietes stolz auf die eigene Geschichte in einem neuen gestalterischen Kontext macht. Es soll aber auch als Wirtschaftsplattform fungieren. Wiedererkennbare Materialien und Formen sollen das Gesicht des Neuen Emschertals prägen, lineare Gestaltungselemente die Offenheit und Durchgängigkeit des Raumes unterstreichen.

Der Masterplan Emscher-Zukunft vermittelt auch Leitbilder für die räumliche, städtebauliche und landschaftliche Entwicklung des Neuen Emschertals, mit denen die an der Emscher

liegenden Städte, großflächigen gewerblichen Nutzungen und Landschaftsräume in das Gesamtkonzept eingebunden werden.

Der Masterplan leistet Beiträge für die Raum- und Stadtplanung, bereitet eine Aufwertung der Landschaft für die regionale Standortpolitik vor und hilft damit, wirtschaftsstrukturelle Impulse zu initiieren. Er nimmt nachrichtlich Projekte auf, die entweder von den Städten, Grundeigentümern und Unternehmen an der Emscher in das Konzept eingebracht worden sind oder aber auch ein zusätzliches Angebot der Planung an die Städte sind. Insbesondere wird der Masterplan Emscher-Zukunft mit dem Masterplan Emscher Landschaftspark, dem Planwerk zum Aufbau des regionalen Parks im Einzugsbereich der Emscher, abgestimmt. Eine eigene Plattform hierzu bietet die Arbeitsgemeinschaft Neues Emschertal (AG NET) zwischen der Emschergenossenschaft und dem RVR. Ihr Ziel ist es, auf Basis der beiden Masterpläne gemeinsam mit allen Partnern – Mitgliedern, Bürgern, Kommunen, Politik und Unternehmen – eine attraktive Stadt-, Kultur- und Gewässerlandschaft als grüne Mitte in der Metropole Ruhr zu schaffen. Hierzu werden beispielsweise kommunenübergreifende Projekte in der Gebietskulisse des Neuen Emschertals abgestimmt (z.B. Entwicklung eines Emschertal-Radwegenetzes).

Der Masterplan Emscher-Zukunft ist als vielschichtiger Prozess angelegt. Er wird durch die Emschergenossenschaft moderiert, bezieht zahlreiche Fachplaner unterschiedlicher Disziplinen ein und wendet sich an Politiker, Kulturschaffende und an die Bürger der Anrainerstädte. Als anpassungsfähiges, flexibel agierendes und reagierendes Planungsinstrument sorgt er für einen tragfähigen Konsens zwischen den Akteuren und schafft Impulse für neue Projekte. Wichtige Aufgaben des Masterplans Emscher-Zukunft sind daher die Kommunikation des Bauvorhabens, der Dialog mit allen Beteiligten und die Kultur als vermittelndes und begleitendes Element des Bauvorhabens.



Das Neue Emschertal



Emscher-Dialog in Oberhausen (Rheinisches Industriemuseum/Zentrum Altenberg) am 21.09.2006



Großbaustelle Emscherkanal



Neue ökologische Qualitäten im Gewerbeumfeld



THS-Wohnungsbau in Gelsenkirchen von der Emscher aus gesehen



Emscherweg in Gelsenkirchen

Der Umbau des Emschersystems und die Entwicklung des Neuen Emschertals sind Generationenprojekte mit vielen Meilensteinen und Zwischenzielen. Auch heute schon ist vieles erreicht, ist der Wandel erlebbar. Über 180 km Abwasserkanäle sind gebaut, 35 km Gewässer renaturiert. Viele Wohnungen an der Emscher sind saniert und ihre Siedlungsaußenräume aufgewertet. Zahlreiche Regenwasserprojekte sind begonnen oder durchgeführt worden. Auch wurden neue Wohnbauvorhaben in Emschernähe angestoßen (Vorreiterrolle: Wohnumfeldgestaltung Phoenix See, Dortmund).

Die Kostenschätzung für die mit dem Umbau des Emschersystems verbundenen Aufgaben umfasst alle Maßnahmen der Modernisierung der abwassertechnischen und wasserwirtschaftlichen Infrastruktur, die ökologische Verbesserung und die landschaftliche Einbindung von 85 km Emscher und 260 km Emschernebenläufen. Das Investitionsvolumen beträgt für diese Aufgabe im Kernbereich insgesamt 4,4 Milliarden Euro im Realisierungszeitraum von rund 25 bis 30 Jahren. Der Planungshorizont reicht bis zum Jahr 2020.

4.2.3 graublaugrün: der Masterplan Emscher Landschaftspark 2010

„Vom Jahr 2010 an soll kein Bürger des nördlichen Ruhrgebietes mehr als 15 Minuten Fußweg vom Emscher Landschaftspark entfernt leben“ – dieses ehrgeizige Ziel formulieren die Projektträger des Masterplans Emscher Landschaftspark 2010. Um das Ziel zu erreichen, sind zahlreiche Anstrengungen, Mühen und Investitionen nötig. Motivation hierfür ist die einzigartige Chance, einen regionalen Park zu gestalten, ihn für die Menschen in der Region nutzbar zu machen und so die „grüne“ Seite des Strukturwandels zu qualifizieren.

Die Region Ruhrgebiet verfügt über eine ganz besondere Stadtlandschaft: Bebauung, Gewerbe- und Industrieflächen, Grün- und Freiräume, Verbindungswege und trennende Elemente, teilweise auf sehr dichtem Raum und mit harten Übergängen, gestalten dieses Bild. Diese Elemente finden sich in der gesamten Region, sie bilden die räumliche Voraussetzung für die Realisierung eines durchgängigen regionalen Parks. Einen besonders erfolgsversprechenden Ansatzpunkt für die Umsetzung bietet aktuell die naturnahe Umgestaltung der Emscher. Konnten bereits, insbesondere im Zusammenhang mit der IBA, Freiräume und Grünzüge entwickelt und ausgebaut werden, so bietet sich nun durch den Umbau der Emscher die Möglichkeit, über Ost-West-Querverbindungen den vorhandenen Freiraum besser zu vernetzen und noch attraktiver zu gestalten. Der Ansatz dabei ist, die besondere Industrienatur und -kultur zu erhalten, sie jedoch weiter zu qualifizieren und vorhandene freiräumliche Qualitäten für die Bevölkerung stärker erlebbar zu machen. Durch den Strukturwandel haben sich in allen Städten Nutzungen und Ansprüche entscheidend verändert. Hierdurch sind teilweise sehr große Brachflächen entstanden, welche die Stadtlandschaft bereichern und Raum für eine neue Nutzung bieten.



Typische Stadtlandschaft der Region

Typische Stadtlandschaft der Region

Die Idee eines regionalen Parks ist bereits Ende der 1980er Jahre im Zuge der Internationalen Bauausstellung Emscherpark entstanden. Faktisch sind die Strukturen des Emscher Landschaftsparks (bebaute und freie Flächen, Grünzüge, Freiräume und Verbindungselemente) auf den Flächen der beteiligten Städte und Kreise bereits heute vorhanden. Der Zeithorizont dieses Generationenprojekts beträgt 30 Jahre, gegenwärtig befindet sich das Projekt in seiner zweiten Dekade. Die Entwicklung des Emscher Landschaftsparks steht in einem starken, sowohl räumlichen als auch inhaltlichen Zusammenhang mit der naturnahen Umgestaltung des Emschersystems. Bis zum Jahre 2020 entsteht aus dem Zusammenwirken dieser beiden Projekte das Neue Emschertal.

Für den Erfolg eines solchen Großprojektes sind die regionale Abstimmung und eine gemeinsame Strategie unabdingbar. Dieses Ziel verfolgt der Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, mit dessen Moderation die Projekt Ruhr GmbH 2002 begonnen hat. Neben den Städten Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Bottrop, Gladbeck, Essen, Gelsenkirchen, Herten, Herne, Bochum, Recklinghausen, Castrop-



Vielfältige Informationen, Bilder und Projekte: Das Buch zum Projekt

Rauxel, Waltrop, Dortmund, Lünen, Werne, Bergkamen, Kamen, Bönen und Holzwickede sind zudem zwei Kreise, der Regionalverband Ruhr, Emscher-genossenschaft/Lippeverband sowie verschiedene Projektträger und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen am Prozess beteiligt. Der Masterplan als ergebnisoffenes Instrument eignet sich besonders gut für die Gestaltung dieses komplexen Prozesses, da er sich durch eine hohe Akzeptanz auszeichnet und flexibel auf Veränderungen reagieren kann.

Die Umsetzung des Emscher Landschaftsparks erfolgt über Projekte vor Ort, von denen mittlerweile bereits 178 realisiert wurden und rund 250 weitere Vorhaben in Planung sind.

Die Entwicklung des Emscher Landschaftsparks berücksichtigt ökologische, soziale und ökonomische Gesichtspunkte gleichermaßen. Dieser Anspruch ist an der Bandbreite der Projekte ablesbar. Es entstehen Freizeitachsen durch Fahrrad- und Wanderwege, Naturräume werden erhalten und Grüne Ringe sowie Stadt- und Landschaftsparks entwickelt. Darüber hinaus werden Neubauprojekte umgesetzt und vorhandene Bestände, bspw. durch die Anbindung von Stadtteilen ans Wasser, qualifiziert. Es entstehen neue Arbeitsplätze durch die Entwicklung von Gewerbeflächen und Neunutzung von ehemaligen Industriearealen. Besonderes Augenmerk liegt auf der Qualifizierung von Wasserflächen und -wegen: In hohem Maße erfolgen Investitionen in die Kanalinfrastruktur und die Attraktivierung von Uferbereichen und Stadthäfen, in letztere insbesondere zur Freizeitnutzung. Die umfangreiche Renaturierung von Flüssen und Bächen ist für die Erhöhung der Lebensqualität von besonders großer Bedeutung.

Geschützte Bereiche für Tiere und Pflanzen

Ein wichtiger Aspekt innerhalb des Projektes ist die Kommunikation der Projektinhalte und Prozesse nach innen und außen, z.B. über Veranstaltungen und Feste. Besondere Ereignisse wie bspw. die Schaffung von kulturellen Einrich-



Geschützte Bereiche für Tiere und Pflanzen

tungen und Aktionen (z. B. Illuminationen) tragen ebenfalls zur öffentlichen Wahrnehmung bei. Die meisten Projekte sind kostenfrei nutzbar und für jeden zugänglich, was den Anspruch einer Alltagstauglichkeit des Projektes widerspiegelt. Prominente Beispiele sind der Tetraeder in Bottrop, der Landschaftspark Duisburg Nord, der Emscher Park Rad- und Wanderweg oder die Route der Industriekultur. Die Bevölkerung der Region und Gäste von außerhalb nutzen die Angebote sehr rege. Sie besichtigen die Ankerpunkte der Route der Industriekultur, sie fahren Fahrrad und wandern, arbeiten oder wohnen im Park, gehen an den neu gestalteten Flüssen spazieren, wandeln an den Kanalufern entlang, verweilen an den Informationstafeln und Rastmöglichkeiten,

sie erklimmen Halden und Landmarken und wagen einen neuen Blick auf die Region.

Der Masterplan Emscher Landschaftspark 2010 macht die vorhandenen freiräumlichen Qualitäten der Region nutzbarer und schafft zudem neue Attraktionen. Die einzigartige Industrienatur und -kultur wird bewahrt und zeitgemäß gestaltet. Durch das ihm zugrunde liegende kooperative Planungsverständnis verfügt der Masterplan über eine breite Unterstützung. Das Motto des Emscher Landschaftsparks ist bereits heute gelebte Realität: graublaugrün – Das Revier atmet auf. Der Park liegt vor der Tür, 15 Minuten – los geht's!



Einprägsam: das Logo der regionalen Initiative

4.2.4 Emscherstrand und Spundwandpool – die regionale Initiative Fluss Stadt Land

Die regionale Initiative Fluss Stadt Land stellt das Wasser in den Mittelpunkt der zukünftigen räumlichen Entwicklung der Region und gestaltet so ein Stück Strukturwandel. Das Ruhrgebiet verfügt über das dichteste Wasserstraßennetz in Deutschland. Zusammen mit den Flüssen bilden die vier Kanäle Dortmund-Ems-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal und Rhein-Herne-Kanal das Rückgrat der Region. Die Wasserstraßen erweisen sich als traditionsreiche und zugleich zukunftsweisen- de Ankerpunkte der Entwicklung.

Fluss Stadt Land will Neugier, Spannung und Interesse in der Region und für die Region wecken und sie als attraktiven Wirtschafts-, Kultur- und Lebensstandort fördern. Die Initiative zielt darauf ab, neue Aufenthalts- und Stadtqualitäten zu entwickeln, neue und attraktive Wohnmöglichkeiten zu realisieren, die Qualitäten und Potenziale der Kanäle und Flüsse in der Region stärker ins Bewusstsein zu rücken sowie zur Förderung der regionalen Identität beizutragen. Insgesamt haben sich 16 Städte und zwei Kreise des nördlichen und östlichen Ruhrgebietes zur Projektgemeinschaft zusammengeschlossen. Sie wollen das Hafen-, Kanal- und Flusssystem der Region mit dem Ziel weiterentwickeln, die Region für Freizeit und Tourismus und damit auch als Wirtschafts- und Wohnstandort noch weiter zu verbessern. Hierzu werden in den Städten unterschiedliche Projekte entwickelt, die sich in die lokalen und regionalen Zusammenhänge einfügen. „Stadt ans Wasser“, „Freizeit am und auf dem Kanal“ sowie „Natur und Landschaft erleben“ sind hierbei die drei Themen von Fluss Stadt Land.

Stadt ans Wasser

Die beteiligten Städte wollen ihr Wasser neu entdecken und sich stärker zum Wasser hin orientieren. Offene Wasserflächen, kleine Parks und wasserorientierte Stadtplätze sind Beispiele für die Gestaltung neuer Stadträume mit hoher Erlebnisdichte und Attraktivität. „Wasserstädte“ auf früheren Zechengeländen (z. B. „Haus Aden“ in Bergkamen und „Emscher-Lippe“ in Datteln), das neue Stadtquartier „Graf Bismarck“ in Gelsenkirchen oder auch die Belebung ehemaliger Kanalhäfen (z. B. Preußenhafen in Lünen, Stadthafen in Recklinghausen, Stadthafen in Dortmund) sind Beispiele für eine Entwicklung der Region, die sich ökonomisch immer mehr auf Dienstleistungen, Freizeit- und Kulturwirtschaft sowie Urbanität ausrichtet.

Freizeit am und auf dem Kanal

Die Region verfügt bereits heute über ein enormes Potenzial, Freizeit am und auf dem Kanal zu erleben. Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger nutzen diese Möglichkeiten, sie wandern und radeln, fahren Kanu oder rudern, machen einen Ausflug mit einem der Passagierschiffe oder genießen auch die schönen Plätze am Ufer auf unterschiedliche Art und Weise. Die geplanten Projekte in diesem Themenbereich greifen bereits vorhandene Ansätze einer freizeitorientierten und kulturtouristischen Erschließung der Kanäle auf und stimmen sie auf die Erfordernisse der Region ab. Ein erster wichtiger Schritt in Richtung einer touristischen Erschließung der Kanäle ist das „Konzept zum Ausbau des Sportboottourismus in der Region“. Hiernach entstehen neue (öffentliche) Anlegestellen im nördlichen und östlichen Ruhrgebiet. Damit werden zugleich die erforderlichen Voraussetzungen für einen möglichen Chartersport geschaffen. Die Kanäle stellen außerdem Leitlinien und Ansatzpunkte für kulturelle und freizeitwirtschaftliche Unternehmungen dar. Ein Theaterschiff, Wassersportanlagen, Serviceangebote für Sportboottouristen, Hotellerie und Gastronomie sowie der Ausbau der Fahrgastschiffahrt oder der Bootscharter sind allesamt denkbare und wünschenswerte Nutzungen. Mit dem Bau von „Kanalstrandbädern“ könnten darüber hinaus



Tradition: Anrudern und Anpaddeln der neuen Saison auf dem Kanal

Angebotsdefizite im Bereich naturnaher Bademöglichkeiten abgedeckt werden.

Natur und Landschaft erleben

Die Natur und Landschaft der Region, die so unterschiedliche Strukturen wie Industriebrachen und alte bäuerliche Kulturlandschaften, bewaldete Halden, Moore und Auen zu einem vielfältigen Landschaftsbild vereint, soll erhalten und weiter entwickelt werden. Um diese unverwechselbaren Qualitäten der Region weiter zu stärken, wird die Entwicklung des Emscher Landschaftsparks unterstützt. Das Augenmerk der Initiative richtet sich hierbei auf die Gewässer der Region: Fluss Stadt Land ist sozusagen die Wasserseite des Emscher Landschaftsparks. Die Lippeaue mit ihren bedeutenden naturnahen Landschaftsbereichen bildet das nördliche Rückgrat der Region und eröffnet die Chance, die naturräumlichen, ökologischen und landschaftlichen Qualitäten erlebbar zu machen. Gleichzeitig spiegelt der ökologische Umbau des Emschersystems in beeindruckender Weise den Strukturwandel und die Entwicklungspotenziale der Region wider.

Region ahoi!

Um die Initiative in der Region und in den Städten bekannt zu machen, fand im Jahre 2003 die Auftaktpräsentation zu Fluss Stadt Land statt. Zur Umsetzung und Ausgestaltung der Auftaktpräsentation haben sich eine große Vielzahl und Vielfalt von Akteuren mit einer Fülle von Veranstaltungen und Aktivitäten zusammengefunden. Neben den Stadt- bzw. Kreisverwaltungen beteiligten sich Kindergärten und Schulen, Bürgerhäuser, Quartiersbüros und andere stadtteilbezogene Einrichtungen,



Idylle: Kanal im Dortmunder Norden

ein großes Spektrum von Vereinen (Wassersportvereine, Wandervereine, Chöre etc.) und Unternehmen ebenso wie Forschungseinrichtungen, Einzelpersonen u.v.a.m. aktiv an der Auftaktpräsentation. Rückblickend lässt sich festhalten, dass die Auftaktpräsentation zu Fluss Stadt Land ein großer Erfolg war. In der gesamten Region wurden rund 600.000 Menschen mit über 200 Veranstaltungen zu Fluss Stadt Land erreicht. Darüber hinaus, und dies erscheint im Rückblick auf die vielfältigen neuen Kooperationsbeziehungen von noch viel größerer Bedeutung, kann festgehalten werden, dass die regionale Initiative Fluss Stadt Land von der Mitte der Gesellschaft angenommen wird.

Um die gewachsenen Kooperationsbeziehungen zu verstetigen, fand die Zusammenarbeit in den Folgejahren Fortsetzung. Neben den Veranstaltungen und Aktivitäten der Kooperationspartner von Fluss Stadt Land werden selbstverständlich auch die Projekte weiter entwickelt. Um einen regionsweiten Überblick zu vermitteln, ist im Jahre 2006 eine Zwischenpräsentation durchgeführt worden und im Jahre 2009 (zwischen Mai und September 09) sollen dann die Arbeitsergebnisse der regionalen Initiative Fluss Stadt Land der Öffentlichkeit im Rahmen einer Abschlusspräsentation, die in Form einer Staffeln von Stadt zu Stadt erfolgt, vorgestellt werden.

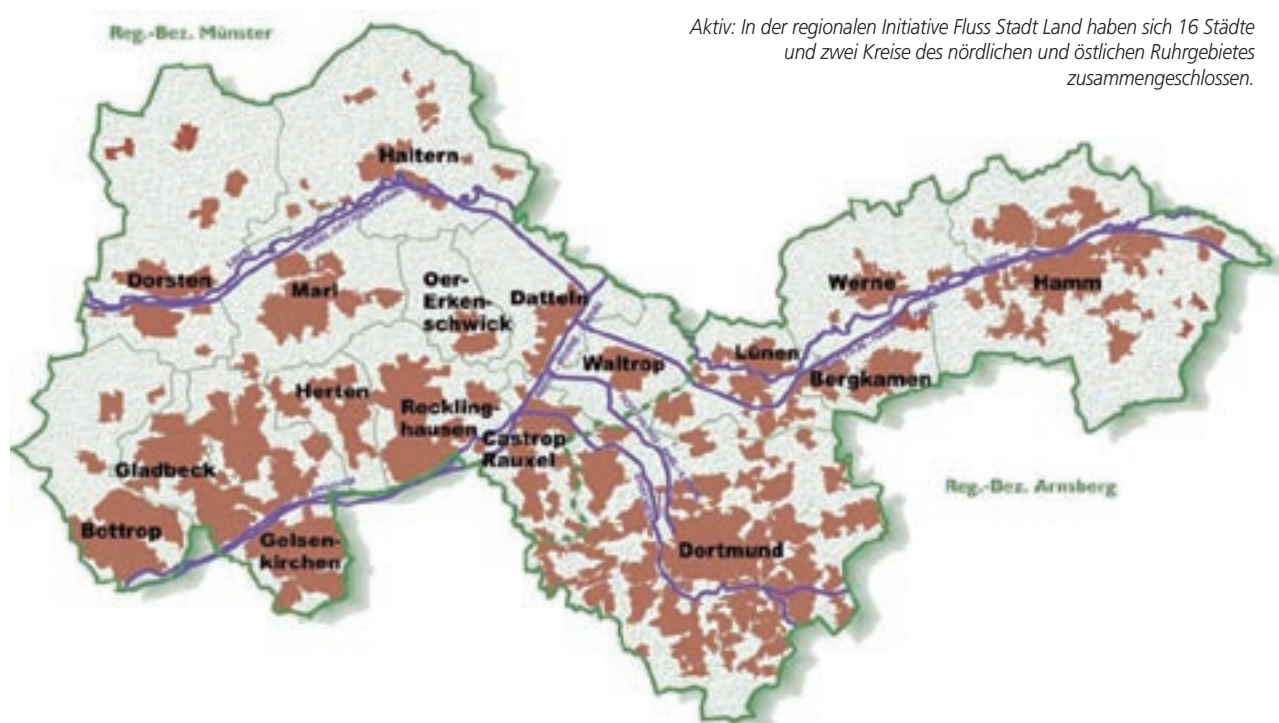
Wasser verbindet

Die regionale Initiative Fluss Stadt Land verfügt über eine insgesamt sehr schlanke Organisationsstruktur, um die regionale Kooperation zu managen. Für die Koordination und

Organisation der Prozesse und Projekte ist eine regionale Geschäftsstelle eingerichtet worden. Der regionale Lenkungs-kreis, dem die jeweiligen Hauptverwaltungsbeamten der beteiligten Städte und Kreise angehören, trifft sich vier- bis fünfmal im Jahr und ist u.a. für die Steuerung des Gesamtprozesses verantwortlich. Innerhalb des Projektteams, in dem die zuständigen Mitarbeiter/innen aus den Stadtverwaltungen zusammenarbeiten, werden die jeweiligen Projekte entwickelt und weiterqualifiziert, Workshops und andere Fachveranstaltungen vorbereitet etc.

Die regionale Initiative Fluss Stadt Land zeigt auf, wie regionale Kooperation auch ohne großen (Verwaltungs-)Aufwand organisiert werden kann. Fluss Stadt Land ist damit ein gutes Beispiel für die Effektivität und Effizienz freiwilliger regionaler Kooperation. Durch die Fokussierung des Projektes auf

gemeinsam entwickelte und klar formulierte Ziele sowie die Installierung einer straffen Organisationsstruktur ist es gelungen, über die Grenzen der eigenen Kommune zu blicken und in größeren räumlichen und fachlichen Zusammenhängen zu denken und zu agieren. Als besonders förderlich hat sich bei diesem Prozess herausgestellt, dass sich Fluss Stadt Land darauf konzentriert, die Projekte untereinander zu koordinieren, gemeinsam mit den anderen Kommunen weiter zu entwickeln und nach außen zu repräsentieren. Dabei liegt die Verantwortung für die einzelnen Projekte auf der jeweiligen lokalen Ebene. Im Ergebnis trägt dies dazu bei, dass es zwischen den Beteiligten zu keinem „Kompetenzgerangel“ kommt. Vielmehr wird das Verantwortungsbewusstsein sowohl für die eigene auch die gemeinsame Sache geschärft, wenn die Projektbeteiligten einen eigenen und auch regionalen Mehrwert in der Zusammenarbeit erkennen.



Aktiv: In der regionalen Initiative Fluss Stadt Land haben sich 16 Städte und zwei Kreise des nördlichen und östlichen Ruhrgebietes zusammengeschlossen.

4.2.5 Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr

Die Entwicklung von Wasserfronten und Hafenflächen ist weltweit ein aktueller Trend. Wasser in der Stadt zu haben ist faszinierend. Dies gilt nicht nur für die Funktionen Wohnen und Freizeit, sondern auch für das Arbeiten. Das Interesse von Projektentwicklern, Investoren und Architekten gilt den sogenannten Wasserlagen. Projekte wie der Düsseldorfer Medienhafen oder der Duisburger Innenhafen haben gezeigt, dass die Menschen gerne am Wasser arbeiten. Die hier errichteten Bürobauten konnten ausnahmslos gut am Markt platziert werden. Die erzielbare hohe Rendite führt zu teilweise architektonisch außergewöhnlichen Bauten.

Da die zehn Städte der Städteregion über die verschiedensten Wasserflächen bzw. Wasserläufe verfügen, gibt es gleich eine ganze Anzahl von Flächen, die für eine neue Nutzung in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und Freizeit geeignet sind.

Unter dem gemeinsamen Motto „Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr“ arbeiten die Wirtschaftsförderer der Städte Dortmund, Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Bottrop, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen sowie Duisburg seit 2005 gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH an der Entwicklung und Vermarktung bedeutender Immobilienprojekte, die von der Nähe neu entdeckter Wasserlagen profitieren. Potenziellen Investoren wollen die Beteiligten verdeutlichen, über welche Standortqualitäten die Region verfügt, und sie für sich gewinnen. Die ausgesuchten Standorte liegen allesamt in den grünen Vernetzungsgebieten der Städte und befinden sich zugleich in der Nähe zu den verschiedenen Innenstädten, in einem perfekten grünen Umfeld mit teils hervorragender Verkehrsinfrastruktur.

Die bislang 20 Projekte „in Wasserlagen“ verbinden die Nutzungsvielfalt attraktiver Mischgebiete für Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe. Sie sind sichtbares Zeichen für den Strukturwandel und die Stadterneuerung in der Metropole



über dem Ruhrtal thronend: Der BioMedizinPark Bochum

Ruhr, die sich wieder offensiv zu ihren Wasserläufen an Rhein, Ruhr, Emscher, Lippe und ihren Kanälen bekennt. Die einzelnen Projekte haben sehr unterschiedliche Entwicklungsstände. Diese reichen vom reinen Planungsprojekt bis zum nahezu realisierten Vorhaben. Die bereits realisierten bzw. projektierten Bauvorhaben können insgesamt eine Investitionssumme von schätzungsweise über 2,3 Mrd. € auslösen.

Unter dem Siegel „Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr“ werden zur Zeit die folgenden Einzelprojekte zusammengefasst:

Bochum-Neue Burg über dem Ruhrtal

Ruhr-Universität Bochum, Hochschule Bochum, Technologiezentrum Ruhr, BioMedizinZentrum Bochum und der BioMedizinPark Bochum, mit einer Fläche von 9 Hektar für innovative Wissenschaft und Forschung werden über eine attraktive Landschaftstreppe mit dem reizvollen Natur- und Freizeitraum „Ruhrtal“ verbunden.

Bochum-Ruhrauenpark

Nördlich der Ruhr entsteht auf der 20 Hektar großen Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes mit dem „Ruhrauenpark Dahlhausen“ ein 7 Hektar großes familienfreundliches Wohngebiet. Es ist eingebunden in den Landschaftspark, der das Areal zwischen dem Stadtteilzentrum Dahlhausen und dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen an die Ruhrauen heranzieht.

Bottrop-Ebel ans Wasser

Bottrop-Ebel ist einer der Stadtteile, die wegen ihrer Lage auf der Emscher-Insel eine völlige Neubewertung erfahren: Mit einer städtebaulichen und landschaftlichen Qualifizierung des ganzen Quartiers wandelt sich die Insellage zum Vorteil.

Bottrop-Klärwerk Bernemündung

Im Bottroper Stadtteil Ebel, zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal, entsteht auf dem Gelände der ehemaligen Kläranlage Bernemündung ein kultureller Treffpunkt.

Dortmund-PHOENIX-See

Mit einer Größe von 24 Hektar wird der PHOENIX-See auf der Fläche eines ehemaligen Stahlwerkes zum Inbegriff für die hohe Lebensqualität an urbanen Wasserlagen.

Dortmund-Speicherhäuser im Hafen

Am Rand des Dortmunder Hafens werden historische Speicherhäuser und Betriebsgebäude umgebaut und neu gestaltet. Ziel ist die Schaffung eines lebendigen Büro- und Unterhaltungsviertels.

Duisburg-Innenhafen

Der Duisburger Innenhafen gilt als Musterbeispiel für die erfolgreiche Umnutzung eines ehemals industriell geprägten Areals zu einem neuen Stadtquartier mit den Funktionen Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Kultur. Die Erfolgsgeschichte ist noch nicht zu Ende geschrieben.

Duisburg-Masterplan

Der vom Büro Foster + Partners, London, entwickelte Masterplan für die Duisburger Innenstadt soll dafür sorgen, dass der Funke der Innenhafenentwicklung auf die ganze Duisburger Innenstadt überspringt. Mit diesem Masterplan werden Ideen visualisiert, wie die Innenstadt Duisburg in 30 Jahren aussieht – verdichtet, mit mehr Wasser- und Grünflächen und einer neuen Urbanität.

Duisburg-RheinPark

Mit der Schaffung eines neuen Stadtquartiers auf 60 Hektar ehemaliger bzw. heute noch genutzter Industriefläche wird sich die Duisburger Innenstadt bis an den Rhein entwickeln. Der RheinPark verbindet hochwertige gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen mit qualitativem Wohnen, eingebettet in eine Park- und Freizeitlandschaft.



Marina Essen

Essen-Marina

Direkt am Rhein-Herne-Kanal realisiert die Stadt Essen ein Hafenquartier. Angrenzend an den Marina-Kernbereich entstehen ein Wohnbereich mit 64 Häusern und ein gewerblicher Nutzungsmix aus Gastronomie, Geschäften, Hotel und Büros an der Hafenpromenade.

Emscher-Insel

Zwischen Castrop-Rauxel und Oberhausen bilden Emscher und Rhein-Herne-Kanal über eine Länge von 34 Kilometern eine „Insel“, die im Zuge des Umbaus des Emscher-Systems im Rahmen einer Ideen-Werkstatt überplant wurde. Für Teilabschnitte bzw. Teilräume wurden dabei Konzeptideen entwickelt, die in den nächsten Jahren gemeinsam mit den Städten schrittweise realisiert werden sollen.

Umbau Emschersystem

Der Umbau des Emscher-Systems ist das größte Infrastrukturprojekt in NRW. Insgesamt werden 380 Kilometer Gewässer, die heute vor allem der Ableitung von Schmutzwasser dienen, zu ökologisch wertvollen Gewässern umgebaut.

Gelsenkirchen-Graf Bismarck

Ein ehemaliger Kraftwerksstandort soll in den nächsten Jahren in eine attraktive „Stadt am Wasser“ verwandelt werden. Geplant ist eine Mischung aus Wohnbau-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung sowie Freizeiteinrichtungen direkt am Kanalhafen Bismarck.

Gelsenkirchen-Nordsternpark

Im Umfeld des historischen Gebäudeensembles der ehemaligen Zeche Nordstern entstand in den letzten Jahren ein bedeutender Immobilienstandort. Es stehen weitere Ansiedlungsflächen für Dienstleistungsunternehmen sowie am Rand des Nordsternparks Wohnbauflächen in unmittelbarer Wassernähe zur Verfügung.

Herne-Kläranlage Stadthafen

Der Umbau des Emscher-Systems soll für die Öffentlichkeit an zentraler Stelle erlebbar gemacht werden. Der an der Stadtgrenze Recklinghausen/Herne unmittelbar am Rhein-Herne-Kanal auf der Emscherinsel gelegene Standort der ehemaligen Kläranlage Herne-Stadthafen soll hierzu temporär zu einem

Emscher-Infopunkt (Ausstellungs-, Informations- und Raststation mit Cafeteria) ausgebaut werden. Er steht mittelfristig für weitere Entwicklungen zur Verfügung.

Herne-Schloss Grimberg

Im Nordwesten Hernes, angrenzend an das Ufer des Rhein-Herne-Kanals, wird der „Logistikpark Schloss Grimberg“ entwickelt. Wegen seiner verkehrsgünstigen Lage direkt an der A 42 und in Nachbarschaft zum Güterverkehrszentrum GVZ Emscher bietet er gute Chancen, zu einem neuen Logistikstandort für innovative Produkte und Dienstleistungen rund um die „letzte Meile“ zu werden. Rund 28 Hektar von Grünfläche umgebene Gewerbefläche sind ab 2009 verfügbar.

Mülheim-Ruhrbania

Unter dem Projekt Ruhrbania fasst die Stadt Mülheim an der Ruhr verschiedene dezentrale Stadtentwicklungsprojekte zusammen. Allen Projekten gemein ist die Nähe zur Ruhr. Mit dem Kernprojekt „Ruhrpromenade“ wird die Innenstadt mit einer Mischung aus den Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Freizeit direkt bis an den Fluss entwickelt.

Mülheim-Westspitze

Mülheims Westspitze soll das neue „Tor zur Stadt“ werden. Auf rund 11 Hektar des Mülheimer Rhein-Ruhr-Hafens wird die Stadt das Hafenareal schrittweise aufwerten.

das ruhrtal

Die Ruhrtal-Initiative arbeitet im Rahmen eines 80 Millionen Euro umfassenden Handlungsprogramms die Stärken des Ruhrtals als eines der beliebtesten Freizeit- und Erholungsgebiete der Metropole Ruhr heraus und entwickelt damit die Region nachhaltig.

Oberhausen-Marina

Im Umfeld einer bereits fertiggestellten Marina und direkt angrenzend an das CentRO, bieten sich attraktive Flächen für neue – überwiegend freizeitorientierte – Investitionen an.

Oberhausen-Sportpark

In unmittelbarer Nähe zu vorhandenen Sportanlagen soll auf ca. 22 Hektar der Emscher-Insel einschließlich der südlich und nördlich angrenzenden Grün- und Freiflächen ein überregional bedeutsamer Sport-, Freizeit-, Tourismus- und Dienstleistungsstandort entstehen.

Die Wirtschaftsförderer der Metropole Ruhr (wmr) haben die Chance des gemeinsamen Marketings ihrer „Wasserlagen-Immobilien“ erkannt. Vom „RheinPark“ Duisburg bis zum Phoenix-See Dortmund bietet sich ein abwechslungsreiches Angebot attraktiver Investitionsprojekte zum Wohnen und Arbeiten am Wasser. Die Projekte werden nicht nur über die kommunalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften vermarktet, sondern auch über die neu gegründete regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft Metropole Ruhr GmbH.

Zur Vermarktung der Projekte hat die wmr im Auftrag der Städte einen Internetauftritt und entsprechende PR-Materialien erstellt sowie bereits wiederholt Auftritte auf der größten Messe für Gewerbeimmobilien in Europa, der EXPO REAL in München, organisiert.



Mülheim Westspitze

4.3 Lokale Aktivitäten

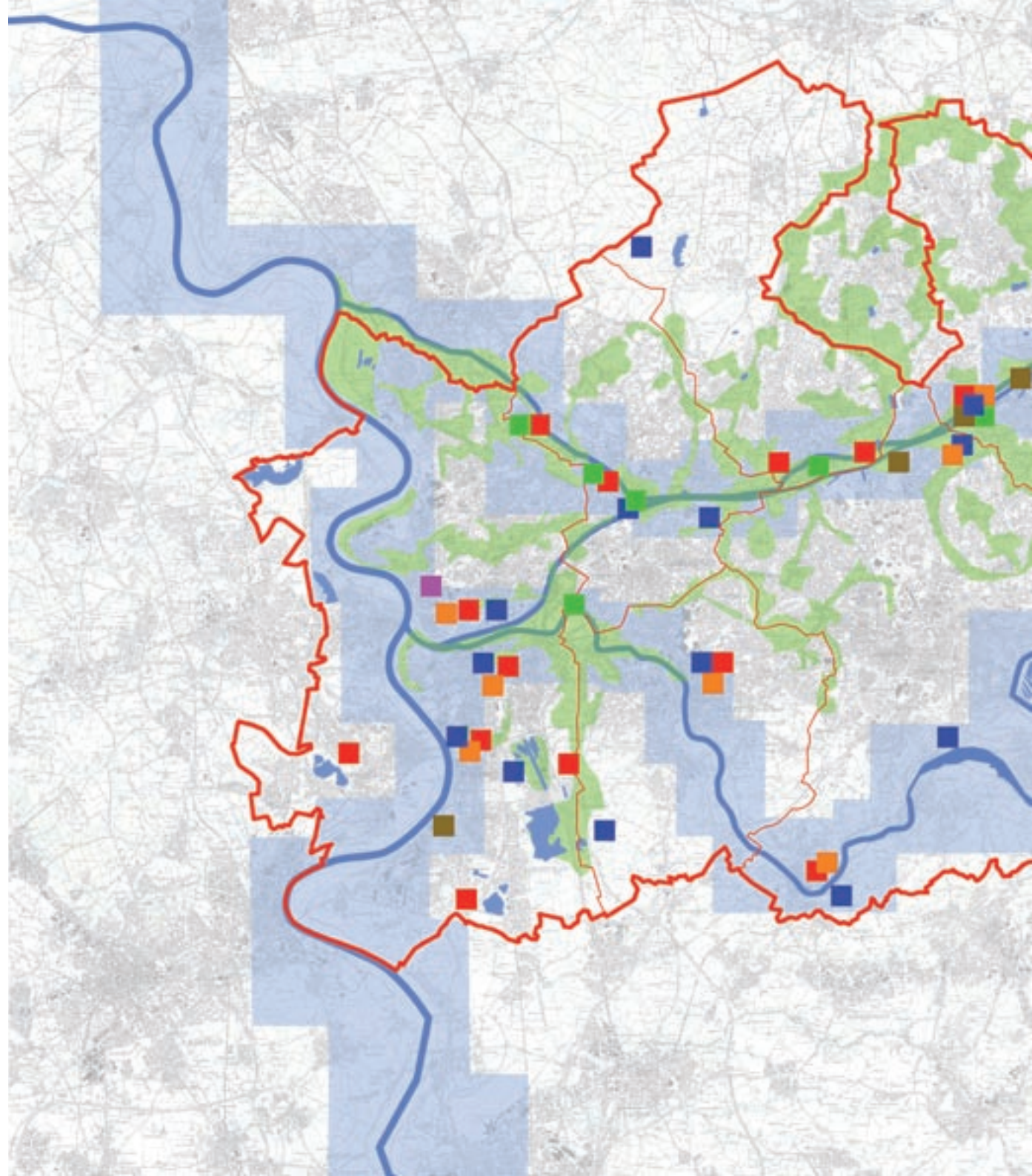
Das Thema Wasser bringt das Ruhrgebiet derzeit enorm „in Fluss“. Was letztlich aller Orten (wieder)entdeckt wird – nämlich dass Wasser die Städte lebendiger macht und die Lebensqualität erhöht – das löst hier eine Welle von Veränderungen aus.

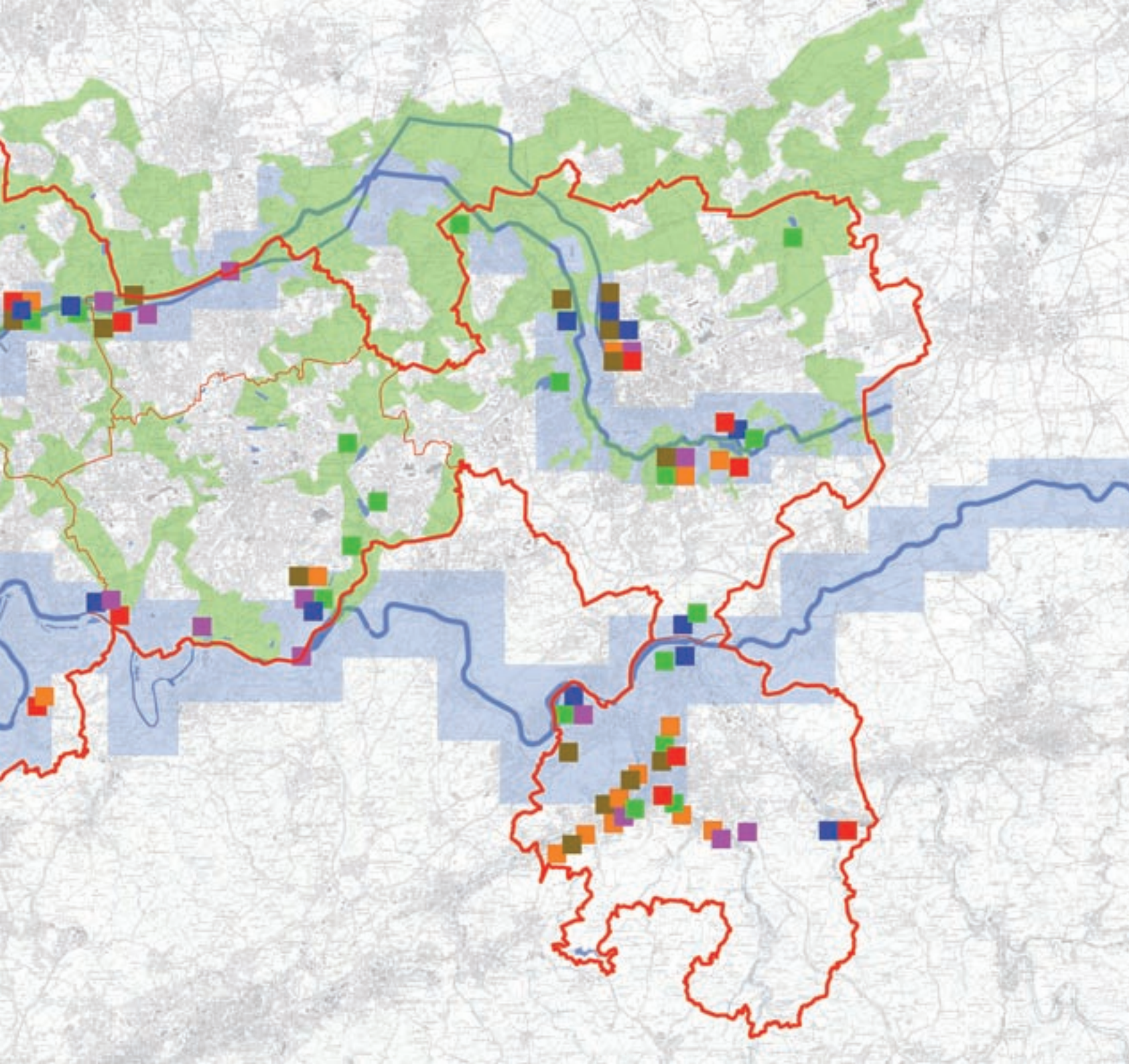
Die Emscher-Städte leisten ihren Beitrag zum Ziel des Landes, das Emschertal nach über 100-jähriger Industriegeschichte und Entfremdung von der Natur wieder als (zumindest) naturnahen Erlebnisraum erfahrbar zu machen. Die zahlreichen Maßnahmen und Projekte sind eingebettet in die Masterpläne Emscher Landschaftspark 2010 und Emscher Zukunft.

Daneben gibt es im ganzen Ruhrgebiet – im sogenannten Neuen Emschertal, den Kanälen, am Rhein und im Ruhrtal und dessen Nebentälern – Aktivitäten, die Ufersäume für verschiedene Nutzungen zurückzuerobern. Man besinnt sich also wieder darauf, eine Region am Wasser zu sein und realisiert, dass die häufig unbeachteten, einseitig, minder genutzten oder schlicht verbauten Uferräume von bislang unterschätztem Wert sind und außerordentliche Chancen zur Stadtentwicklung bieten. Ja, es werden sogar ganz neue Gewässer geplant.

Letztlich führen auch rechtliche Vorgaben zu einem Handeln der Städte. Die Vielfalt der Projekte zum Regenwassermanagement nach Änderung des Landeswassergesetzes zum Beispiel drücken jedoch aus, dass hierüber nicht nur rechtliche Notwendigkeiten erfüllt werden, sondern dass Wasser zunehmend auch als Gestaltungselement im jeweiligen Stadtraum genutzt und damit „gespielt“ wird.

Als Fazit lässt sich festhalten: Das Thema Wasser beflügelt wie kaum ein anderes die Kreativität in den Städten. Die nachfolgenden Beispiele der Städte zeigen: Die Vielzahl und Vielfalt an Aktivitäten rund ums Wasser werten den Lebens- und Wirtschaftsstandort nachhaltig auf!





- WOHNEN
- GEWERBE
- DIENSTLEISTUNGEN / BÜROFLÄCHEN
- FREIZEIT / SPORT
- NATUR / LANDSCHAFT / PARK
- KULTUR / KULTURWERTSCHAFT
- STÄDTEREGION RUHR
- STADTGRENZEN
- ENTWICKLUNGSRÄUME
- REGIONALE GRÜNZÜGE

Aktivitäten rund ums Wasser
in der Städteregion Ruhr,
vorrangig in den Entwick-
lungsräumen Rhein-, Ruhr- und Neues
Emschertal
(Projektstand 2007)

4.3.1 Duisburg – Stadt an Rhein und Ruhr

Die Stadt Duisburg ist eine der wasserreichsten Städte des Landes. Über 10 % des Stadtgebietes, das sind immerhin ca. 2.400 ha, sind Wasserfläche. Insbesondere die Flüsse Rhein und Ruhr sowie der Rhein-Herne-Kanal prägen das Gesicht der Stadt. Aber auch 22 größere und kleinere Seen hat die Stadt zu bieten. Daneben fließt die Emscher, deren Verlauf sich in den vergangenen Jahrzehnten mehrmals verändert hat, in Form der sogenannten „Alten Emscher“ sowie der „Kleinen Emscher“ durch die Stadt. Insgesamt gibt es in Duisburg mehr als 170 Kilometer Wasserläufe.



Binnenschiffahrtsidylle an der Mündung der Ruhr in den Rhein



*Stadtteil Ruhrort –
umgeben von Wasser und Häfen*



Innenhafen Duisburg

Während die Ruhr heute hauptsächlich der Freizeitnutzung dient und nur noch vereinzelt mit Güterschiffen befahren wird, stellt der Rhein die Lebensader der Stadt Duisburg dar.

Beiderseits des Rheins hat sich der, gemessen an den Faktoren Wertschöpfungsrate, Beschäftigung und Containerumschlag, größte Binnenhafen der Welt entwickelt. Mit einem wasserbezogenen Gesamtumschlag von ca. 50 Mio. Tonnen pro Jahr ist dieser Drehscheibe für den internationalen Güterverkehr. Gewachsen als Hafen für Massengüter präsentiert er sich heute als multifunktionales Dienstleistungs- und Handelszentrum. Der Hafen oder besser gesagt die Häfen lassen sich unterteilen in die Öffentlichen Häfen unter der Regie der Duisburger Hafen AG und verschiedenen Werkshäfen. Allein die Öffentlichen Häfen umfassen 21 Hafenbecken

mit ca. 18 ha Wasserfläche und 40 Kilometer Uferlänge. Ca. 260 Betriebe sind im direkten Hafenbereich angesiedelt. Die Häfen stellen sich als wichtiger Wirtschaftsfaktor der Stadt dar. Die Duisburger Häfen bieten schätzungsweise 15.000 Arbeitsplätze und damit fast 10 % aller Arbeitsplätze der Stadt.

Zwei der wichtigsten Duisburger Entwicklungsprojekte haben einen direkten Bezug zum Wasser: Der Innenhafen sowie der RheinPark.

Mit dem Duisburger Innenhafen ist es gelungen, ein ehemals gewerblich/industriell genutztes Hafenbecken und dessen Umfeld zu einem der international meist beachteten Stadtentwicklungsprojekte zu machen. In einer Mischung aus Wohnen,

Arbeiten und Freizeitnutzung konnte hier in den vergangenen 15 Jahren das Vorzeigeprojekt der Stadt Duisburg entwickelt werden. Nahezu 5.000 Arbeitsplätze sind im tertiären Bereich entstanden. Die unmittelbare Wasserlage macht den Innenhafen so attraktiv, dass für den Quadratmeter Bürofläche die höchsten Preise der Ruhrregion gefordert und gezahlt werden. So greift der (vom Planungsbüro Foster + Partners) für die Innenstadt Duisburgs aufgelegte Masterplan ebenso das Thema Wasser auf. Durch Schaffung weiterer Grachten und eines Wassergrabens soll einerseits mehr Wasser in die Stadt gebracht, andererseits sollen zusätzliche Verbindungen von der City an den direkt angrenzenden Innenhafen geschaffen werden.

Nachdem die Entwicklung des Innenhafens inzwischen fast vollständig abgeschlossen ist, bildet der RheinPark das



Wanderweg an einem der vielen ehemaligen Baggerseen

zukünftig wichtigste Entwicklungsprojekt der Stadt. Unmittelbar am Rhein gelegen wird hier in den nächsten Jahren auf ca. 60 ha ein neues Stadtquartier entstehen. Auch hier ist wieder eine attraktive Mischung mit den Nutzungen Wohnen, Freizeit, Grünflächen und Arbeiten geplant. Ebenso soll der RheinPark dazu dienen, eine attraktive Verbindung zwischen Innenstadt und Rhein zu schaffen.

Duisburg hat nicht nur die Lagen am Wasser als besonders attraktiv entdeckt, sondern auch die Wasserflächen selber. So ist derzeit geplant, auf einem See schwimmende Häuser oder

– um es international auszudrücken – „floating homes“ zu errichten. In einem für die Region einmaligen Projekt sollen in attraktiver, landschaftlich reizvoller Umgebung Häuser zum Wohnen oder auch zum kreativen Arbeiten, verbunden mit dem Ufer lediglich mittels einer Steganlage, auf einem See entstehen. Eine Marktuntersuchung hat gezeigt, dass für diese exklusive Art des Wohnens bzw. Arbeitens ein Markt existiert. Die unmittelbare Nähe zum Element Wasser ist ein Garant dafür, dass Menschen für ihr Wohnbedürfnis oder z. B. ihre Atelierwerkstatt auch deutlich mehr auszugeben bereit sind, als für eine vergleichbare Nutzung an Land.

Während die Nutzung der vielen ausschließlich durch Abgrabungen von Kies und Sand entstandenen Seen in Duisburg durch schwimmende Häuser etwas ganz Neues darstellt, sind die vielfältigsten Freizeitnutzungen an den Duisburger Seen schon lange Tradition. Nicht nur die Sechs-Seen-Platte oder die Duisburger Regattabahn sind weit über die Grenzen der Stadt hinaus bekannte Anziehungspunkte. Ebenso sind die meisten der Duisburger Seen und damit die anliegenden Freizeiteinrichtungen wie z. B. Freibäder, Wasserskianlagen, Tauchareale auch den in den angrenzenden Kommunen Lebenden ein Begriff und stellen somit einen Anziehungspunkt für viele Bewohner der Städteregion dar.



Angelboote am Kruppsee

Die überaus große Zahl von Wasserflächen hat eine erstaunliche Dichte an Segel-, Kanu-, Ruder- und Angelvereinen zur Folge. So kommt es, dass fast 26.000 Duisburger in heute 93 Vereinen in irgend einer Form dem Wassersport nachgehen. Für den Duisburger spielt das Element Wasser für das Lebensgefühl und bei der Freizeitgestaltung eine ganz herausragende Rolle.

Dass Wassersport nicht nur auf den „klassischen“ Wasserflächen stattfinden muss, lässt sich im Landschaftspark Duisburg Nord erleben. Hier befindet sich in einem ehemaligen Indu-

striegasometer das mit 21 Mio. Litern Wasser größte Indoor-Tauchzentrum Europas. Zwischen einem künstlich geschaffenen Riff, einem versunkenem Schiff und einem versenkten Flugzeugwrack lässt es sich herrlich abtauchen.

Auch wenn es um den internationalen Sport geht, ist Duisburg eine wichtige Adresse. So haben z.B. im Sommer 2007 auf der Duisburger Regattabahn die Kanuweltmeisterschaften stattgefunden. Die zu diesem Zweck ausgebaute Anlage steht nach Aussage des Internationalen Kanuverbandes auf Platz 1 der internationalen Kanu-Wettkampfstätten. Sie hat

schon unzählige Wettbewerbe gesehen und war sowohl bei der in Duisburg stattgefundenen Universiade als auch bei den World-Games 2005 eine herausragende Wettkampfstätte.

Dass Duisburg nicht nur für „klassische“ Wassersportarten erste Adresse ist, zeigt das seit einigen Jahren stattfindende Drachenbootrennen im Innenhafen. Diese Veranstaltung hat sich zu einer der größten dieser Art weltweit gemauert und ist alljährlich für viele Tausend Duisburger und Touristen Anlass, mal wieder in Duisburg ans Wasser zu gehen.

4.3.2 Oberhausen und seine „Wasserlagen“

Oberhausen erstreckt sich zwischen der Ruhr im Süden und dem Rotbach im Norden.

Mitten durch die Stadt verläuft die Emscher, die heute noch Abwasser führt. Parallel verläuft in Ost-West-Richtung ein Stück gemeinsamen Weges der Rhein-Herne-Kanal, der zu einer der bedeutendsten Binnenschifffahrtsstraßen Deutschlands geworden ist. Diese beiden Gewässer strukturieren das Stadtgebiet sehr klar. Kanal und Emscher teilen das Stadtgebiet in einen nördlichen und südlichen Teil.

Die Emscher soll bis 2020 von Abwasser befreit, umgebaut und ökologisch verbessert werden. Der „Masterplan Emscher-Zukunft“ hat sich gerade auch mit Blick auf die Wahrnehmung und Nutzung von Wasser ehrgeizige Ziele gesetzt. Er zeigt dabei aber auch die städtebaulichen und freiräumlichen Potenziale auf, die im Zuge des Emscher-Umbaus in Wert gesetzt werden können.

Die Emscher und ihre Nebenläufe zu durchgängigen Gewässerlebensräumen zu entwickeln und wertvolle Biotopverbindungen z.B. durch neue Auen entstehen zu lassen, sind einige dieser gewässerbezogenen Ziele. Damit wird aber insbesondere durch die Schaffung neuer nutzbarer Grün- und Freiräume eine Verbesserung der Lebensqualität erreicht.

Konkret spiegelt sich dies für Oberhausen in drei Entwicklungsräumen wider.



Der Rotbach als nördliche ...

... und die Ruhr als südliche Stadtgrenze



Holtener Feld

Dies ist eine Kulturlandschaft zwischen den Siedlungs-
bereichen Oberhausen-Holten, Duisburg-Röttgersbach und
Oberhausen-Biefang; nach Osten wird dieser Raum durch die
Emscher begrenzt; dahinter liegt ein großer Chemie-Standort.
Das Holtener Feld ist überwiegend durch landwirtschaftliche
Nutzungen geprägt.

Hier bestehen im Rahmen des Masterplans Emscher-Zukunft
Planungsüberlegungen, durch eine Verlegung des westlichen
Emscherdeiches in das Holtener Feld hinein eine Auenland-
schaft zu entwickeln, die mit der Erholungsnutzung und der
landwirtschaftlichen Nutzung in diesem Raum im Einklang
steht.

Emscher im Siedlungsraum Oberhausen-Buschhausen



In einem Vertiefungskonzept sollen Überlegungen für eine
ökologische Wohnsiedlung im nördlichen Bereich geprüft wer-
den. Das Wegesystem einschließlich des Emscher-Weges muss
in diesem Teilraum ebenfalls neu konzipiert werden.

Buschhausen/Schwarze Heide

Die Flächenvernetzung und Wiederezusammenführung der
durch den Emscher-Hauptlauf voneinander getrennten Sied-
lungsbereiche steht in diesem Teilraum im Vordergrund. Dies
soll über Brückenschläge und begleitende Grünzüge sowie
Wegeverbindungen erfolgen. Dadurch soll eine Aufwertung
der genannten Stadtteile mit wohnungsnahen Aufenthalts-
qualitäten und neuen Erholungsräumen erreicht werden.



Schiffsverkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal an der Stadtgrenze zu Essen und Bottrop



Holtener Feld - heute: landwirtschaftliche Nutzung; künftig: Emscheraue



Teilabschnitt der Emscher-Insel in Oberhausen östlich des Gasometers



Renaturierter Elpenbach unterhalb der historischen St. Antony-Hütte



Teich im Kaisergarten

Oberhausen – Emscher-Insel

Die Emscher-Insel in Oberhausen stellt auf einer Länge von rd. 5 km den westlichen Teil der etwa 34 km langen „Insel“ dar, die an vielen Stellen ein schmales Band von nicht mehr als 30 Metern Breite ist. Die Emscher-Insel in Oberhausen prägen im Wesentlichen der „Volkspark“ Kaisergarten – der 1898 seinen Namen erhielt und seit 1927 ein Tiergehege beherbergt – sowie die Sportstätten auf der gegenüberliegenden Seite des Rhein-Herne-Kanals und die Brache Vondern.

Für die westliche Emscher-Insel wurde ein Nutzungskonzept erarbeitet, um die vorhandenen Sportstätten aufzuwerten und um weitere Angebote zu ergänzen.

Eine weitere Planung beabsichtigt, den Kaisergarten und die Emscher-Insel stärker miteinander zu vernetzen. Mit einem Wassererlebnispfad, der die Alte Emscher im Kaisergarten, das heutige Emscher-System und die Emscher-Zukunft umspannt und mit einem Ausstellungsgebäude, in dem tagesaktuell der Emscher-Umbau, die Geschichte der auf Wasser bezogenen Hygiene und Kultur präsentiert werden, knüpft das Konzept an die Idee der spielerischen Bildung der Bevölkerung in den Volksparks der Reformzeit an und stärkt den vorhandenen ho-

hen Stellenwert der Ludwig Galerie Schloss Oberhausen und von Haus Ripshorst als regionale und überregionale Ausstellung zum Emscher Landschaftspark.

Die alte Emscher sowie der Rotbach stellen im Stadtgebiet Gewässersysteme dar. Eine Vielzahl von dazugehörigen Bächen und Gräben prägt dadurch insbesondere den nördlichen Stadtraum. Die Bäche und Gräben des Rotbachsystems umfassen (ohne den Rotbach selbst) über 12 km; das Emscher-System (ohne den Hauptlauf) über 37 km, die Emscher selbst hat eine Länge von über 12 km im Stadtgebiet.

Während der Rotbach und seine Zuflüsse noch ein zusammenhängendes Gewässernetz darstellen, sind die Bäche, die zur Emscher hin entwässern, isolierte Systeme, die teils unterirdisch und verrohrt, teils als offene Abwassersammler geführt werden. Hierzu liegt aktuell ein Konzept zur naturnahen Entwicklung der Fließgewässer in Oberhausen vor (KNEF). Danach sollen eine ganze Reihe von Bachabschnitten künftig wieder offengelegt und naturnah entwickelt werden. Eine Reihe der noch verbliebenen Bachläufe sind bereits heute Lebensräume für eine vielfältige Fauna und Flora. In Verbindung mit begleitenden Landschaftselementen wie Talauen, Wiesen-



Heinz-Schleußer-Marina in der Neuen Mitte Oberhausen

und Waldflächen besitzen sie einen hohen Naherholungs- und Freizeitwert.

Die größten Oberflächengewässer neben dem Rhein-Herne-Kanal sind im Stadtgebiet die Teichanlagen in den Parks und sonstigen Grünbereichen. Insgesamt verfügt Oberhausen über eine Wasserfläche von rd. 110 ha; dies entspricht einem Flächenanteil von knapp 1,5 % des Stadtgebietes.

Gleich zwei Häfen – die Heinz-Schleußer-Marina in der Neuen Mitte Oberhausen und der HafenO. am Oberwasser der Schleuse Lirich – stehen Sportbootfahrern zur Verfügung. Der Freizeithafen „Marina“ wird derzeit durch das unmittelbar angrenzende Sea Life Aquarium geprägt. Die Marina – direkt am Rhein-Herne-Kanal – bietet nahe dem CentrO. auf einer Fläche von 10.000 qm Platz für bis zu 60 Sportboote.

Yachten mit einem Tiefgang von bis zu zweieinhalb Metern können an der umlaufenden Kaimauer sowie an den schwimmenden Steganlagen festmachen. Die Anlage soll neben einem Bootsservice künftig auch für Wassersportler und „Landratten“ ein maritimes Ambiente bieten; mit der zweiten

Bauphase sollen an der Hafenpromenade weitere Nutzungen wie z.B. Restaurants, Boutiquen und Cafés entstehen.

Die Häfen der ehemaligen Zeche Concordia, der Hamm-Chemie sowie der GHH-Hafen stellen am Rhein-Herne-Kanal drei überwiegend industriell/gewerblich genutzte Anlege- und Verladebereiche dar.

Fahrgastschiffe fahren überwiegend in den Sommermonaten auf ihren Touren über Rhein-Herne-Kanal und Rhein die Anlegestellen am Kaisergarten und vor dem Gasometer an. Zwischen Ostern und Oktober verkehrt ein weiteres Fahrgastschiff fahrplanmäßig an den Wochenenden und Feiertagen zwischen der Marina und dem Nordsternpark in Gelsenkirchen.

Städtebaulich geeignete „Wasserlagen“, die sich für Siedlungszwecke eignen, sind an den größeren, linearen Gewässern nur sehr eingeschränkt vorhanden. Der Bereich um die Marina ist einer dieser wenigen Standorte und hat daher für Oberhausen im Bereich der Neuen Mitte eine besondere Bedeutung.



Hafen der Hamm-Chemie



Fahrgastschiff MS Delfin auf dem Rhein-Herne-Kanal in Höhe des Gehölzgartens Ripshorst

4.3.3 Bottrop erfolgreich über und unter Wasser

Der Mannschaft der Unterwasserrugby-Spielgemeinschaft DUC Bottrop-TSG Kirchhellen, die seit Jahren erfolgreich in der 1. Unterwasserrugby-Bundesliga-West auf Punkte- und Körbejagd geht, gelang es im Jahr 2005, Deutscher Meister zu werden.



DUC Bottrop-TSG Kirchhellen auf Körbejagd



DUC Bottrop-TSG Kirchhellen: Deutscher Meister 2005

Die Emscherogenossenschaft zeichnete im Jahr 2006 die Bottroper Firmen Huber Verpackungen und Deichmann für ihr Umweltengagement mit dem „Wasserzeichen“ aus. Die Auszeichnung steht als Symbol für einen intakten Wasserkreislauf und wird für Projekte vergeben, die sich den nachhaltigen Umgang mit Regenwasser zum Ziel gesetzt haben. Zusammen haben beide Firmen mehr als 40.000 qm versiegelte Flächen abgekoppelt.

Die Pläne für den Neubau eines Hallenbades an der Parkstraße sind am 06.02.2007 konkret geworden. Der Werksausschuss Bottroper Sport- und Bäderbetrieb hat das Projekt „Hallenbadneubau“ an der Parkstraße für rund 5,9 Millionen Euro an die Ratinger Baufirma Pellikaan vergeben. Der Neubau war notwendig, da das bestehende Bad im Zuge der Überplanung des Berliner Platzes weichen musste. Die Eröffnung fand am 7. November 2008 statt.

Bottrop und das Wasser

2,2 % des Stadtgebietes, also 220 ha, sind Wasserfläche. Seit 1980 hat sich der Anteil der Wasserfläche von 158 auf 220 ha erhöht, und durch weitere Senkungsseen in der Kirchheller Heide und den geplanten Badeseen werden die Wasserflächen Bottrops in Zukunft weiter wachsen. Insgesamt gibt es mehr als 215 km Wasserläufe in der Stadt, davon 4,3 km Rhein-Herne-Kanal und 4,4 km Emscher. Die Emscher und insbesondere die Boye als Nebenlauf der Emscher prägen große Teile des Stadtgebietes. Die Umgestaltung der Gewässer wird in den nächsten Jahren von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung sein.

Neue Perspektiven für die Stadtentwicklung

Bottrop wartet auf die Röhre – der Emscherumbau

Die Bedeutung des Emscherumbaus für die Stadtentwicklung liegt neben der ökologischen Aufwertung der Fließgewäs-

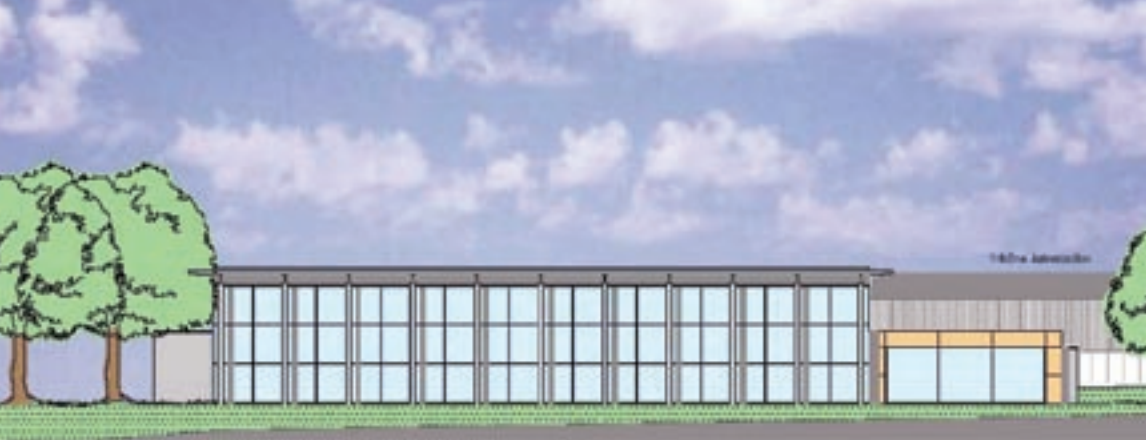
ser zu Reinwasserläufen in dem Aufbau eines vernetzten Wege- und Grünsystems. Die Gewässerläufe werden durch das begleitende Wegesystem zusätzlich aufgewertet, das es Fußgängern und Radfahrern erlaubt, abseits der Straßen und Siedlungen durch grüne Verbindungen von Stadtteil zu Stadtteil sowie in die Nachbarstädte und in die umgebenden Freiräume zu gelangen. Die heute noch trennende Wirkung von Boye, Kirchschemmsbach, Vorthbach etc. wird aufgehoben und neue Stadträume werden erschlossen. In einzelnen Abschnitten werden die Gewässer ihren „künstlichen“ Charakter nicht verlieren und als solche Teil der urbanen Umgebung bleiben. Insbesondere für den Hauptlauf der Boye ergeben sich aber auch für die natürliche Entwicklung neue Chancen. Entscheidend für diese Entwicklung ist der Bau der unterirdischen Kanäle, die die Funktion der Abwasserführung übernehmen und die Voraussetzung für die ökologische Verbesserung der Bachläufe sind. Die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen schaffen auch die Voraussetzung für städtebauliche Aufwertung und Landschaftsentwicklung an der Emscher durch die Stadt Bottrop und die Initiierung neuer Raumqualitäten.

„... sich regen bringt ...“ – Regenwasserabkopplung

Der Umgang mit Regenwasser ist in den letzten Jahren nicht mehr allein ein Thema in der Siedlungswasserwirtschaft, sondern auch für jeden einzelnen Grundstückseigentümer gewinnt dieses Thema an Interesse, da die Entwässerungsgebühren für sauberes Regenwasser, das über die Kanalisation abgeleitet wird, oft beträchtliche Summen ausmachen. Mit der zunehmenden Versiegelung von Flächen in unseren Städten werden immer mehr Niederschläge über die Kanalisation abgeleitet. Um die immensen zusätzlichen Wassermengen bei Regenfällen abführen zu können, müssen das Kanalnetz und die Speicherbauwerke entsprechend ausgebaut werden – ein nicht unerheblicher Kostenfaktor. Der Umbau des Emschersystems profitiert von der Regenwasserabkopplung, indem mehr Oberflächenwasser den Böden und der Emscher zugeführt werden. Gründe genug, die Ableitung des Regenwas-



Der Heidhofsee ist mit fast 7 ha Wasserfläche der zurzeit zweitgrößte See Bottrops



Ansicht und Lageplan des neuen Hallenbades

sers über die Kanalisation neu zu überdenken. Die Region hat mit der Emschergenossenschaft eine Vereinbarung getroffen, in den nächsten 15 Jahren die Abflüsse in der Kanalisation um 15 Prozent zu senken – indem das Regenwasser oberflächlich gesammelt und entweder den Fließgewässern zugeführt oder über Siedlungswasseranlagen versickert und zur Grundwasseranreicherung beiträgt. Das Regenwasser von den Dachflächen in der Gartenstadtsiedlung Welheim, an zahlreichen Schulen, dem Sportpark Bottrop und im Gewerbegebiet Knippenburg wurde daher schon abgekoppelt und weitere Maßnahmen sollen folgen.

Bottrop geht bald wieder baden – Hallenbad und Badesee

In Bottrop ist nicht nur ein neues Hallenbad im Bereich des Sportparkes Bottrop an der Hans-Böckler-/Parkstraße gebaut worden, um langfristig das Schwimmen und die weiteren Sportarten rund ums Wasser zu fördern. Vielmehr plant die Stadt seit längerer Zeit zusammen mit dem RVR die Schaffung eines Badesees für naturnahes Baden in der Kirchheller Heide. Als der Rhein noch durch Bottrop floss, vor ca. 900.000 Jahren, lagerte er in seinem Flussbett Sand und Kies ab, die heute hier abgebaut werden. Als Rekultivierungsziel einer Abgrabung wurde mit der Abgrabungsfirma die Schaffung eines Badesees vertraglich vereinbart. Die Planungsüberlegungen sind bereits sehr konkret. Die zuständige Bergbehörde prüft den Rekultivierungsplan, und





Der Badeseer See wird sich in die Erholungs- und Freizeitlandschaft der Kirchheller Heide einfügen

die Gestaltung der Uferzonen sowie der Infrastruktur hat auf den Plänen Form angenommen. Wann gebadet werden kann, ist aber davon abhängig, wie lange noch Sand, Kies und Ton abgebaut werden, und danach ist noch ein Zeitraum von etwa sieben Jahren abzuwarten, bis sich die Abbaugrube mit Grundwasser gefüllt hat. Optimistische Prognosen sprechen von sieben Jahren bis zur endgültigen Fertigstellung – pessimistische Prognosen von zehn und mehr Jahren. Klar ist aber: bei 15 ha Wasserfläche und einer Gewässertiefe bis zu 10 m können 5.000 Menschen den See nutzen und an Einzeltagen auch mehr als die doppelte Anzahl.

Alpincenter Bottrop, die Skihalle mit der längsten Schneepiste der Welt

Bottrops Berg ruft – Sport und Freizeit am, im und auf dem Wasser

Jeder dürfte im Physikunterricht gelernt haben, dass Wasser unterschiedliche Aggregatzustände aufweisen kann – gasförmig, flüssig und fest. So wird auch der letzte Aggregatzustand in der längsten Skihalle der Welt, dem Alpin-Center in Bottrop, für Freizeit und Sport genutzt. Auf 640 m Länge und einer Mindest-Schneehöhe von 40 cm kann Wasser in einer seiner festen Formen das ganze Jahr genutzt werden. Von a wie angeln, über b wie baden, r wie rudern, k wie Kanu, m wie Marinekameradschaft, s wie segeln oder skifahren, t wie tauchen bis w wie wassertreten und noch

viele andere reichen die Sport- und Freizeitaktivitäten rund ums Wasser in Bottrop. Die Erfolge im Unterwasserrugby sind dabei zwar nicht übertragbar auf alle Wassersportarten, aber sicher ein Anreiz, große Ziele zu verfolgen.

Wasser verbindet

Wasser ist ein Thema, das im Fluss bleibt sowie Bottrop und seine Nachbarstädte verbindet. Gemeinsame Initiativen wie „Fluss Stadt Land“, „Urbane Wasserlagen“, der Emscher-Umbau und der „Kultur-Kanal“ sind hier Beispiele für eine gemeinsame zielgerichtete Entwicklungsstrategie für die Räume um das Wasser und das Leben am Wasser.



4.3.4 Mülheim an der Ruhr – nomen est omen!

Die Ruhr ist der Fluss, der einem der größten Ballungsräume Europas – dem Ruhrgebiet – den Namen gegeben hat. Kaum eine Stadt im Ruhrgebiet wird mehr durch den Fluss geprägt als Mülheim an der Ruhr, dessen Stadtgebiet auf einer Länge von über 14 km quasi diagonal von der Ruhr durchflossen wird. Dabei fließt die Ruhr unmittelbar an der Innenstadt vorbei. Die Bedeutung der Ruhr für Mülheim findet Bestätigung durch die Aufnahme in den Städtenamen.

Bislang wurde die besondere Lagegunst der Innenstadt am Ruhrufer jedoch kaum genutzt. Das soll sich jetzt durch die Umsetzung des städtebaulichen Projektes Ruhrbania grundlegend ändern!

Nachdem die ersten begleitenden – vornehmlich erschließungstechnischen – Baumaßnahmen bereits in die Wege geleitet und teilweise schon abgeschlossen sind, wurde im Jahre 2007 das Kernprojekt Ruhrpromenade in Angriff genommen. Dabei steht im Vordergrund, eine bessere Verbindung zwischen Innenstadt und Ruhr zu schaffen. Durch den Rückbau der mehrspurigen Ruhrstraße, die zur Zeit eine erhebliche Zäsurwirkung ausübt, und die Anlage einer Promenade am Ruhrufer sowie den Bau neuer Gebäude entstehen neue städtebauliche Qualitäten; der Bau eines Hafenbeckens ermöglicht den Zugang zur Innenstadt vom Wasser aus und umgekehrt. Hohe Wohnqualität in exklusiver Lage wird durch den Umbau des ehemaligen Stadtbades in ein Wohngebäude geschaffen.

Die besondere Beziehung Mülheims zum Wasser wird auch durch das Aquarius Wassermuseum in einem ehemaligen Wasserturm, der mit dem Schloss Styrum und dem Schlosspark ein einzigartiges Ensemble bildet, sowie das Haus Ruhrnatur, das in einem denkmalgeschützten Gebäude nahe des Wasserbahnhofs ein Naturkundemuseum und eine ökologische Station beheimatet, verdeutlicht.



Mülheim an der Ruhr bei Nacht

Als weitere Mülheimer Besonderheiten und Attraktionen entlang der Ruhr sind zu nennen:

- Wegebeziehungen (z. B. Leinpfad, Fossilienweg)
- Auenlandschaft und geschützte Landschaftsteile (z. B. Saarner Ruhraue, Kocks Loch)
- Schleuseninsel mit Wasserbahnhof
- MüGa-Gelände mit Kulturzentrum Ringlokschuppen und „Camera Obscura“
- Schloss Broich
- Stadthalle
- Rhein-Ruhr-Hafen mit Marina
- Schloss Styrum mit Schlosspark
- Naturbad Mülheim-Styrum
- Kloster Saarn
- Campingplätze Dicken am Damm, Haus Kron, Staader Loch
- Mintarder Wasserbahnhof
- Kraftwerke Schleuseninsel und Raffelberg
- Schleusen Wasserbahnhof und Raffelberg
- Walzenwehre Flora und Styrum
- Ruhrthalbrücke.

Die Wegeverbindungen entlang des Flusslaufes der Ruhr sind vom Süden bis zur Innenstadt gut ausgebaut; Netzlücken existieren nördlich der Innenstadt am Gelände der Friedrich Wilhelms-Hütte sowie – bedingt durch Trinkwasserschutzgebiete – in Styrum und auf der anderen Flussseite am Rhein-Ruhr-Hafen.

Während am rechten Ruhrufer der Leinpfad, ein Weg, der dem alten Treidelpfad folgt, direkt am Wasser verläuft, sind am linken Ufer Wegeverbindungen geschaffen worden, die in einigen Bereichen keine Sichtbeziehungen zur Ruhr haben. Einen wichtigen Beitrag zum Ausbau des Wegenetzes hat die Landesgartenschau MüGa (1992) geleistet, indem – größtenteils auf der Trasse der stillgelegten Ruhrthalbahn – eine durchgehende Wegeverbindung von Styrum bis Saarn angelegt wurde. Der südliche Teil des linken Ruhrufers wird durch den Ruhrauenweg erschlossen.

Die Saarner Ruhraue stellt ein beliebtes Naherholungsgebiet dar, das auch von zahlreichen Besuchern aus den Nachbarstädten frequentiert wird. In der abwechslungsreichen Auenlandschaft befinden sich der Bachlauf des Mühlenbaches und Altarmrinnen der Ruhr.

Aufgrund der Vielfältigkeit und besonderen Eigenart des Landschaftsraumes und zum Schutz gefährdeter Tier- und Pflanzengesellschaften wurden weite Teile der Aue unter Naturschutz gestellt.

Die unmittelbare Nachbarschaft zur Freizeitanlage Ruhr-Strand ist ein Beleg dafür, dass die Belange von Natur- und Landschaftsschutz mit Freizeit- und Erholungsnutzungen durchaus kombinierbar sind. Die Freizeitanlage umfasst u.a. einen Spielplatz, einen Imbissstand mit Fahrradstation, einen Bootssteg mit Rettungsstation, eine Ballspielwiese und einen Grillplatz.

Ruhrbania

Kernprojekt Ruhrpromenade

Von den über 14 km Flusslauf der Ruhr auf dem Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr sind 12,3 km eingebettet in Natur und Landschaft, sind Landschaftsschutzgebiet oder Naturschutzgebiet und dienen der Naherholung, der Freizeit und als wichtiger Lebensraum für Fauna und Flora. Kurz: Mülheim hat 12,3 km grünes Flussufer!

Nur die restlichen 1,7 km sind unmittelbar bebaut und nicht zugänglich (Rhein-Ruhr-Hafen und Friedrich Wilhelms-Hütte). Die Innenstadt liegt zwar nur einen Steinwurf vom Fluss entfernt, aber diese Nähe zum Ruhrufer ist in der Innenstadt weder spürbar noch sichtbar.

Auf einer Länge von 500 Metern soll deshalb die Innenstadt an den Fluss heranrücken, neue Sicht- und Wegebeziehungen sollen die City mit der Ruhr verbinden. Der Bau eines neuen Hafenbeckens direkt in der Innenstadt verleiht der Lagegunst Mülheims besonderen Ausdruck.

Am Flussufer soll es keinen großflächigen Einzelhandel geben. Im Süden der Promenade sollen – am neuen Hafenbecken – Gastronomie und Dienstleistungen Platz finden; nach Norden hin soll sich zunehmend Wohnnutzung entwickeln. Zusätzliche Geschäfte soll es an der Ruhrpromenade nicht geben, damit keine Konkurrenz für den vorhandenen Einzelhandel entsteht. Die Innenstadt wird mit dem Ruhrufer verbunden – es entstehen zwei attraktive Achsen zwischen dem innerstädtischen Einkaufszentrum Forum und der Ruhr.

Modell Ruhrbania mit neuem
Wasser-Wander-Rastplatz



Ruhrbania – Wasser-Wander-
Rastplatz (aktuelle Variante)



Ruhrbania – Ruhrpromenade mit Marina (ursprünglich geplante Variante)



Ruhrbania – exklusives Wohnen im alten Stadtbad

Wohnen im Palais am Stadtkai

Das ehemalige Stadtbad, das sicherlich ein Glanzlicht in einem der aufregendsten Städtebauprojekte der Region – Ruhrbania – darstellt, soll einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Das denkmalgeschützte Gebäude wurde zur Realisierung einer Wohnnutzung verkauft. Die Vivacon AG aus Köln hat im Jahr 2007 bereits mit den Umbaumaßnahmen begonnen, wobei der auf historische, denkmalgeschützte Gebäude spezialisierte Investor hier rund 70 Wohnungen schaffen wird.

Das Ambiente des opulenten Bauwerkes, seine unwiederbringliche Lage direkt am Fluss mitten in der City sowie das elegante Modernisierungskonzept lassen das Palais am Stadtkai zu einem höchst attraktiven Wohnangebot der Region werden. Selbst in Mülheim mit seinen 14 km Flusssufer hat

Wohnen am Wasser Seltenheitswert – denn nur ca. 5 % des Ruhrufers sind bebaut, und noch seltener ist eine solche Wohnimmobilie in der Innenstadt zu finden. Mit dem Palais am Stadtkai engagieren sich die Erwerber in einem der exklusivsten Zukunftsprojekte – dem Ruhrbania-Konzept mit Yachthafen und Flaniermeile.

Aquarius Wassermuseum

Das Aquarius Wassermuseum befindet sich in einem über 100 Jahre alten ehemaligen Wasserturm. Das 50 Meter hohe Gebäude steht unter Denkmalschutz.

Der Panoramakranz des Wasserturms ermöglicht eine einzigartige Aussicht auf das Ruhrtal und die Städte Mülheim an der Ruhr, Oberhausen und Duisburg.

Mit dem Umbau zum multimedialen Wassermuseum hat die RWW Rheinisch Westfälische Wasserwerksgesellschaft einen ungewöhnlichen Weg für den Erhalt des Industriedenkmal gefunden. Historische Bausubstanz und neue Architektur wurden gelungen kombiniert.

Auf 14 Ebenen, von denen die oberen über gläserne Fahrstühle zu erreichen sind, kann der Besucher an über 30 Stationen eine Fülle von Informationen rund um das Thema Wasser erhalten. Mit einer Chipkarte kann der Besucher die Multimedia-Stationen selbst in Betrieb setzen.

Seine multimediale, interaktive Aufbereitungs- und Darbietungsform macht das Aquarius Wassermuseum zu einem beliebten außerschulischen Lernort. Dabei werden unter museumspädagogischer Begleitung Lehrplanthemen wie



Aquarius – abendliche Impressionen

Wasserchemie, Ökologie, Wasserversorgung, Kultur- und Industriegeschichte vermittelt.

Seine Anerkennung als herausragende Sehenswürdigkeit der Industriekultur erhielt das Museum 1999, indem es zum Ankerpunkt auf der Route der Industriekultur ernannt wurde und damit in einer Reihe mit den beeindruckenden Industriebauten wie z. B. der Zeche Zollverein in Essen, dem Gasometer in Oberhausen oder dem Landschaftspark Duisburg-Nord steht.

Haus Ruhrnatur

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Wasserbahnhof, einem signifikanten Wahrzeichen Mülheims, hat die RWW Rheinisch Westfälische Wasserwerksgesellschaft in enger Zusammenarbeit mit Naturschutzverbänden ein Naturkundemuseum und eine ökologische Station eingerichtet. Das denkmalgeschützte Ruhrsandsteingebäude wurde 1926 errichtet und diente zuvor u.a. als Wirtschaftsgebäude für das benachbarte Wasserkraftwerk auf der Schleuseninsel.

Welche Auswirkungen kann unser alltägliches Tun auf die Natur haben? Und wie müssen wir Menschen uns verhalten, um lokale und globale Katastrophen in Zukunft zu vermeiden? Die Dauerausstellung im Haus Ruhrnatur soll Antworten auf diese Fragen geben und ökologische Besonderheiten und Zusammenhänge des Ruhrtals vermitteln.

An 21 Ausstellungseinheiten lassen sich Flora und Fauna der unteren Ruhr studieren; sie sind in zwei große Themenkomplexe gegliedert: Im Erdgeschoss werden zunächst einzelne, das Ökosystem Ruhrtal bestimmende Naturfaktoren vorgestellt: Boden, Klima, Strömung, Tier- und Pflanzenwelt. Die Stationen im Obergeschoss verweisen auf die Vernetzung dieser Naturfaktoren, ihre wechselseitige Abhängigkeit und ihre Beeinflussbarkeit durch den Menschen. Ein geologisches Profil erlaubt einen Einblick in die Gesteinsstrukturen unter unseren Füßen. Der Satellit Meteosat und die hauseigene Wetterstation zeigen lokales und weltweites Wettergeschehen an. In dem riesigen Aquarium schwimmen die verbreitetsten Ruhrwasserfische. Es zeigt zugleich, wie sich menschliche Eingriffe auf die Vielfalt der Natur auswirken können. Den Einfluss der Strömung auf die Flussstruktur und die Anpassungen seiner Bewohner, die man sich unter Mikroskopen in natura ansehen kann, dokumentiert das Strömungsmodell. Objekte aus der Natur können ertastet, Geräusche aus der Landschaft am Fluss erraten werden. Eine kleine Fachbibliothek vermittelt



Haus Ruhrnatur – Naturkundemuseum und ökologische Station

Wasserwissen von A bis Z. Zu jeder Station liegen vertiefende Materialien aus; sie ergeben ein informatives Sammelwerk, das im Eintrittspreis enthalten ist.

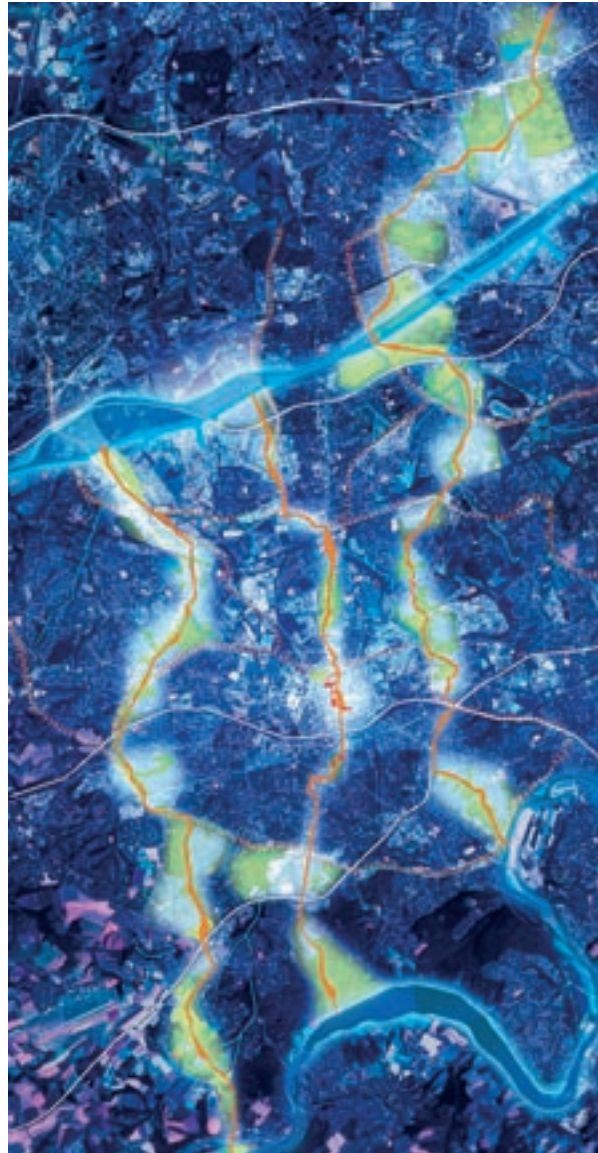
Die inhaltliche Aufbereitung und Umsetzung ist in enger Zusammenarbeit mit Naturschutzverbänden entstanden, von denen einige in diesem Haus auch ihre Arbeitsräume gefunden haben.

4.3.5 Essen. Neue Wege zum Wasser

Der Umbau des Emschersystems und seiner Zuläufe stellt als wichtigster Motor für den notwendigen strukturellen Wandel eine einmalige Chance dar, einen neuen Stadtentwicklungsprozess anzustoßen, der das Gesicht Essens bis zum Jahr 2015 und darüber hinaus Stück für Stück verändern wird. Dieser Stadtentwicklungsprozess orientiert sich wie keiner zuvor an den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen der Bürger. Das Handlungsprogramm „Essen. Neue Wege zum Wasser“ wird innerhalb des Masterplanes „Freiraum schafft Stadtraum“ das Gesicht der Stadt Essen verändern. Konkrete Projekte schaffen neue Grünzüge, die das Essener Freiraumnetz vervollständigen; Fuß-, Wander- und Radwege entstehen und verbinden die einzelnen Stadtteile, Wohnsiedlungen und Gewerbegebiete miteinander. Offene Wasserflächen, sichtbare und erlebbare Flüsse und Bäche, gut erreichbare Parks und Grünbereiche schaffen attraktive Stadträume, in denen neues Wohnen, Arbeiten und (Er-)Leben möglich ist.

Wohnen am Wasser oder im Grünen, Spaziergänge an Seen und in Wäldern, ohne in weit entfernte Stadtteile fahren zu müssen. Eine Vision, die für viele Bürgerinnen und Bürger im Essener Norden nun wahr werden kann. Denn Essen entwickelt das Konzept zur Vernetzung und Entwicklung der Grün- und Freiflächen entscheidend weiter, die nicht nur den Norden und Süden der Stadt näher zusammenrücken lässt, sondern auch den Lebens- und Freizeitwert in den nördlichen Stadtteilen enorm verbessert.

Das Projekt wird die Attraktivität der Stadt erhöhen. Außerdem wird das Image der Stadt Essen als Wohn- und Wirtschaftsstandort verbessert und der Wert ganzer Wohnquartiere gesteigert. So wird der Strukturwandel durch „Neue Wege zum Wasser“ positiv mitgestaltet. Wasser wird immer mehr zu einer wichtigen Grundlage für die städtebauliche Gestaltung.



Gesamtsystem „Neue Wege zum Wasser“

Die Projekte

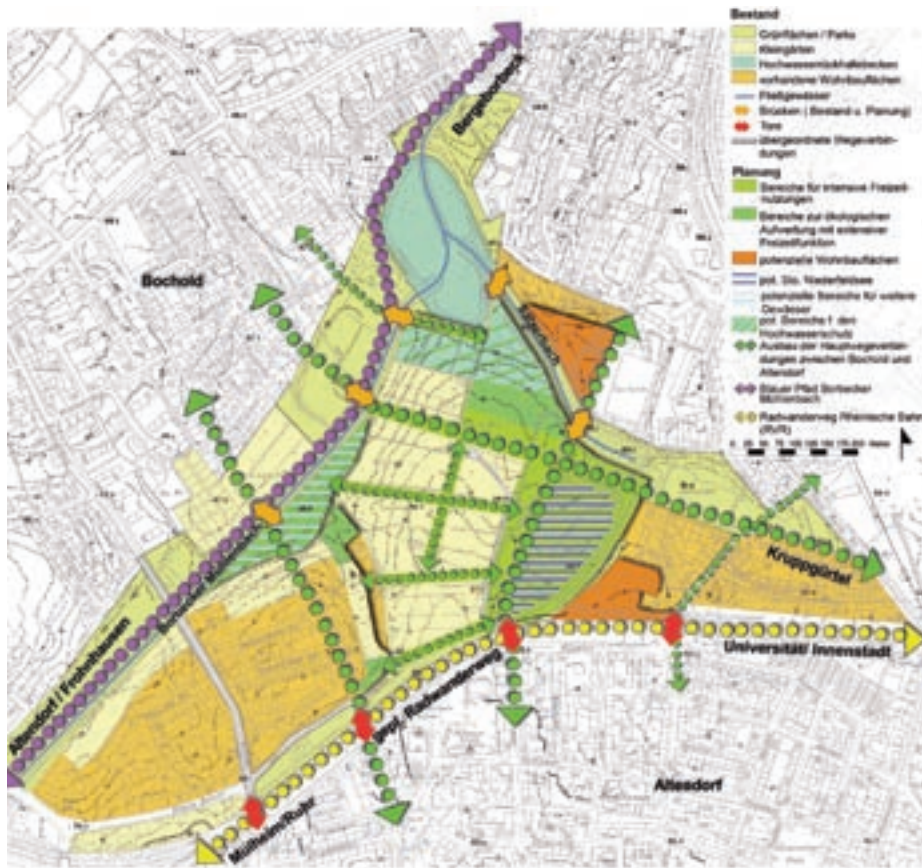
„Essen. Neue Wege zum Wasser“ umfasst eine Vielzahl von teils einander ergänzenden Einzelprojekten. Im Folgenden werden einige der wesentlichen Planungen, von denen maßgebliche Impulse für den Stadtentwicklungsprozess zu erwarten sind, vorgestellt.

Freiraum Niederfeld

Das Niederfeld bildet in Zukunft den zentralen Freizeit- und Erholungsschwerpunkt für das Stadtumbaugebiet Bochold Süd und Altendorf Nord sowohl für die Anwohner, als auch für Erholungssuchende, die entlang der Rheinischen Bahn kommen. Ziel der Maßnahmen von Öffnung und Neuanlage des Wegesystems ist es, den Bürgern der angrenzenden Quartiere sichere Orientierung und gut erreichbare Zugänge zur Grünen Mitte im Stadtumbaugebiet zu ermöglichen. Darüber hinaus soll über das Niederfeld die Anbindung an benachbarte Freiräume (z. B. zukünftiger Krupp-Park, Terrassenfriedhof) und den regionalen Grünzug B sichergestellt werden. Wasser wird auch hier ein wichtiges Element der Stadtgestaltung.

Niederfeldsee

Zwischen der Unterführung zur Rheinischen Bahn an der Grieperstraße im Süden und dem Jahnplatz im Nordosten werden die Möglichkeiten für ein bis zu 2 ha großes Stillgewässer geprüft. Ein genauer See-Standort soll nach weiteren Untersuchungen ermittelt werden. Eine Uferkante des sog. Niederfeldsees könnte sich dabei an bereits vorhandene (Bahn-)Dämme einer ehemaligen Ziegelei und des Bahndamms der Rheinischen Bahn orientieren, sodass relativ geringe Geländemodellierungen und Erdmassenbewegungen zur Ausformung des Wasserkörpers erforderlich wären. Großzügige grünplanerisch gestaltete Uferböschungen sollen Aufenthalts- sowie Freizeit- und Erholungsqualitäten entlang des Gewässers schaffen.



Blick über den künftigen See



Planung Freiraum Niederfeld mit See



künftiger Krupp-Park mit Krupp-See

Krupp-Park

Der Krupp-Gürtel befindet sich in zentraler Lage zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Altendorf auf dem Gelände der ehemaligen Krupp'schen Gusstahlwerke. Zusammen mit dem Krupp-Boulevard stellt der geplante Krupp-Park das Rückgrat des Krupp-Gürtels in Nord-Süd-Richtung dar.

Der Park erstreckt sich über 220.000 m², unterteilt durch die Altendorfer Straße in einen Nord- und Südteil. Als erste Maßnahme wird die nördliche Grünfläche auf etwa 125.000 m² realisiert. Diese schließt eine Lücke, die den neuen Krupp-Boulevard sowie das Thyssen-Krupp-Headquarter einbezieht und anbindet. Die Fläche war nahezu 200 Jahre für die Öffentlichkeit nicht nutzbar und bildete eine Zäsur zwischen Altendorf und der Stadtmitte. Um die heute noch in einer tiefen Senke

gelegene, nahezu nicht wahrnehmbare Fläche zu einem Park zu gestalten, wird sie zunächst mit Erdbewegungen im Umfang von rd. 400.000 m³ zu einem Park der Hügel modelliert.

Im Entwurf zieht sich ein weites „Hochtal“ in Nord-Süd-Richtung durch die Parklandschaft, begleitet durch fünf versetzt liegende Hügel. Die Hauptattraktion, ein 10.000m² großer See, liegt als „Auftakt“ am Nordende des Parks, unmittelbar an den dort gelegenen Parkzugängen und dem überregionalen Fahrradweg auf der Trasse der „Rheinischen Bahn“. Somit erhält der Park eine übergeordnete Anbindung an das Ruhrgebiet, welche zukünftig touristische Interessen bedient.

Der Park wird zu einem vielseitigen, für alle Bevölkerungs- und Nutzergruppen erfahrbaren und erreichbaren Freiraum.



Planung des Projektes Bernetal

Grünverbindung Bernetal

Eine besonders wichtige Grünverbindung stellt das Bernetal dar. Es wird dort ein innerstädtischer Grünzug geschaffen, der abseits der viel befahrenen Straßen die Essener Innenstadt mit den Freiräumen im Essener Norden verbindet und an das überregionale Wegenetz entlang der Emscher und des Rhein-Herne-Kanals anbindet.

Die Berne wird im Abschnitt südlich der Grillostraße als Schmutzwasserkanal verrohrt bleiben. Ein neues Fließgewässer entlang des geplanten Weges soll mit Regenwasser von benachbarten Flächen (zum Beispiel Universität, RWE-Gelände) gespeist werden. Der historische Verlauf des Baches, der seinen Ursprung mitten in der Stadt im Bernewäldchen hat, wird so in Teilen wieder zugänglich und erlebbar gemacht. Die vorgesehene Anbindung des Grünzuges Bernetal an die „Regionale Grünverbindung Rheinische Bahn“ in Höhe des Rheinischen Platzes wird wesentlich zur Verbesserung des Freiraumsystems der Stadt beitragen.

Universitätsviertel

Zwischen Universität und Stadtkern wird auf einer brachgefallenen Fläche ein neues urbanes innerstädtisches Viertel entstehen. Kern des Universitätsviertels wird ein rd. 4 ha großer Bürgerpark sein. Er verbindet zum einen Stadtkern und Universität und zum anderen wird er dem Universitätsviertel eine Adresse geben, die urbane soziale Milieus anspricht und so die überregionale Zentralität von Essen herausstellen.



Simulation „Neue Wege im Bernetal“

Der Bürgerpark Universitätsviertel wird Raum für vielfältige Nutzungen und privates Engagement bieten (Spiel, Sport, Erholung, Kultur, Biergarten). Er setzt damit Akzente für zukünftiges urbanes Leben, das den Wunsch vieler Menschen nach Engagement und städtischem Leben mit den angenehmen Seiten von Aufenthalt im Grünen verbindet.

Die Entwicklung dieser brachgefallenen Fläche zu einem solchen Bürgerpark wird ein Beispielprojekt für die Kulturhauptstadt Essen 2010 sein: Wandel durch Kultur – Kultur durch Wandel. Im Bürgerpark wird beispielhaft aufgezeigt, wie mit Regenwasser im urbanen Bereich umgegangen werden kann. Das Regenwasser soll in einer Wasserfläche sichtbar sein und den umgebauten Wasserläufen des Bernesystems, einem großen Nebenlauf der Emscher, zugeführt werden.

Marina Essen

An der Wasserachse Emscher und Rhein-Herne-Kanal entsteht der 240.000 m² große Marinapark Essen. In seinem Zentrum liegt die neue Marina Essen, die auf einer Länge von 300 Metern am Ufer des Rhein-Herne-Kanals liegt. Die Marina wird nach dem Entwurf des Architekten Thomas Pape, Büro WFD Derwald GmbH Dortmund, angelegt. Das neue Hafenbecken der Marina wird 14.500 m² groß sein und Platz für 100 Sportboote bieten.

Wohnen am Wasser wird durch 64 neue Wohnhäuser möglich, die an der Marina entstehen. Auf einer Fläche von



Planung „Bürgerpark Universitätsviertel“

21.000 m² entstehen Geschäfte, ein Hotel, Boutiquen, Shops, Gastronomie und Büros. Als Eingangstor zum Neuen Emschertal wird der Marinapark Essen eine neue Basis für Wassertourismus sein und ein überregionales Ausflugsziel werden.

Kuhlhoffsee

Auf einer nicht mehr benötigten Erweiterungsfläche des Nordfriedhofs in Altenessen entsteht ein bis zu 2 ha großes Stillgewässer. Der so genannte „Kuhlhoffsee“ und dessen näheres Umfeld werden als parkartiges Gelände gestaltet und durch Geländemodellierungen und Gehölzpflanzungen landschaftsästhetisch hervorgehoben. Hiervon profitieren werden vor allem die Anwohner in der unmittelbaren und mittelbaren Nachbarschaft des Sees, da durch dieses Vorhaben eine dauerhafte und nachhaltige Steigerung des Wohnumfeldes erreicht wird. Aufgrund seiner Lage an einem bereits vorhan-

denen Rad- und Wanderwegesystem soll der See aber auch einen Anziehungspunkt für Erholungssuchende des weiteren Umfeldes bilden. In der näheren Umgebung des Kuhlhoffsees plant die Stadt gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft neue Konzepte, um dort das „Wohnen am Wasser“ zu ermöglichen.

Durch seine zentrale Lage innerhalb eines größeren Freiraums im Norden Altenesses und seiner Nähe zu bereits bestehenden Freizeit- und Erholungsangeboten wie Jugendfarm, Bezirkssportanlage und Bürgerpark Kuhlhoffstraße, Kleingartenanlage Altenessen und Landschaftspark Katernberg, fungiert der See als das zentrale Bindeglied zwischen dem Emschertal im Norden und dem Weltkulturerbe Zollverein im Süden.



Szenerie am künftigen Marinapark Essen



Blick über den künftigen Kuhlhoffsee

4.3.6 Gelsenkirchen – Am Kanal

Gelsenkirchen verfügt über rd. 315 ha Wasserflächen. Dominierende Wasserfläche, besser Wasserlauf, ist der Rhein-Herne-Kanal (RHK), der das Stadtgebiet von der Herner Stadtgrenze im Osten bis Essen und Gladbeck im Westen durchquert. Dieser Anfang des 20. Jahrhunderts gebaute Kanal stellte eine wesentliche Voraussetzung für den schwerindustriellen Aufschwung des nördlichen Ruhrgebietes dar. Bis weit in die 1960er Jahre war die etwa in der Mitte des Stadtgebietes gelegene Kanalzone das industrielle Kernstück der Stadt. Mehrere Schachtanlagen und chemische Fabriken nutzten die Kanalhäfen, Kraftwerke das Wasser zur Kühlung. Dennoch wurde der Rhein-Herne-Kanal von der Bevölkerung ausgiebig zu Freizeitwecken okkupiert (ein schönes Beispiel liefert das Buch „Am Kanal“ von Brigitte Kraemer, Essen, 2005).

An der Kanalzone lässt sich heute der Strukturwandel und die für das Ruhrgebiet typische zyklische Umnutzung von Flächen exemplarisch ablesen. Von der ehemals nahezu 100 %igen industriellen Flächennutzung ist bei einer Schifffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal nicht mehr viel zu erkennen. Die meisten Kraftwerke haben den Betrieb am Rhein-Herne-Kanal eingestellt, die letzte am Kanal gelegene Zeche – Nordstern (der Name bezeichnete ihre ehemalige geographische Vormachtstellung) – wurde 1992 stillgelegt, die Zechengebäude wurden für moderne Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe umgerüstet, etwa 80% der Flächen wurden fünf Jahre nach der Stilllegung sinnigerweise als Bundesgartenschau präsentiert.



Ehemalige Kohleverladung der Zeche Nordstern (1982)



Geglückter Strukturwandel: der Nordsternpark

Noch erkennbare gewerblich-industrielle Nutzungen sind Tanklager und Betriebsstätten erdölverarbeitender Betriebe, ein Güterumschlagshafen an der Herner Stadtgrenze und der Industrie- und Handelshafen, mit Anschluss an das überörtliche Straßen- und Bahnnetz. Umgeschlagen werden hier vor allem Mineralölprodukte, Schwerlastgüter, Stahl- und Walzwerkerzeugnisse sowie Getreide und Malz.

Die Gelsenkirchener Kanalzone steht seit den frühen IBA-Jahren, Anfang der 1990er Jahre, ständig im Fokus stadtplanerischer Aktivitäten. Der Rhein-Herne-Kanal ist Rückgrat des Ost-West-Grünzugs, Rad- und Fußwege sind nahezu vollständig ausgebaut worden. An der östlichen und westlichen Stadtgrenze queren die seit rd. 15 Jahren kontinuierlich ausgebauten Regionalen Grünzüge C und D den Rhein-Herne-Kanal. An der westlichen Stadtgrenze nach Essen wurde noch während des Betriebes der Schachanlage Nordstern – die zu diesem Zeitpunkt dann doch nur noch die südlichste aller existierenden Ruhrgebietszechen war – mit den Arbeiten zur Umnutzung des Geländes als Landschaftspark und zwischenzeitlicher Inszenierung als Bundesgartenschauareal begonnen. Der (Landschafts)Park umfasst heute rd. 100 ha, enthält eine – immerhin den Ansprüchen von Mr. (his Bobness) Bob Dylan genügenden – Freilichtbühne und einen Fahrgastschiffanleger, ist eingebunden in das überörtliche Fuß- und Radwegenetz und nach Abbau der Zaunanlagen der BUGA fast beiläufig und umstandslos in den Besitz der Bevölkerung übergegangen. Die Zechengebäude wurden umgebaut und beherbergen heute überwiegend klein- und mittelständische Unternehmen. Das ehemalige Herzstück der Zeche Nordstern – Sieberei mit Wagenumlauf und Fördertürmen – wurde eindrucksvoll zum Stammsitz der THS GmbH – eines der größten Wohnungsbauunternehmen der Region – umgebaut. Der Nordsternpark ist einer der so genannten Ankerpunkte in der Route der Industriekultur.

Ebenfalls von mehr als „nur“ industriehistorischer Bedeutung ist die im Stadtteil Bismarck gelegene Fläche des bis in die 1970er Jahren aktiven Kraftwerkes der Zeche Graf Bismarck, zeitweilig die größte ihrer Art und eines von 78 Bergwerken, die in der ersten Kohlenkrise 1958–1966 stillgelegt wurden. Diese Schachanlage verfügte über ein sehr großes Grubenfeld und hatte über das halbe Stadtgebiet verteilt Außen- und Satellitenschachanlagen. Schon ihre frühe Schließung 1966 bei außerordentlich hohen Förderzahlen, die allerdings wohl auch der damals gewährten staatlichen Stilllegungsprämie pro geförderter Tonne Steinkohle geschuldet waren, war spektakulär (Protestdemonstrationen mit schwarzen Fahnen, eindrucksvoll vom WDR in dem Dokumentarfilm „Untergang der Graf Bismarck“ – Autor: Wilhelm Bittorf – festgehalten). Prototypisch waren auch dann die Bemühungen, die Fläche wieder einer neuen Nutzung zuzuführen. Mehr dem Zeitgeist



Wo ehemals Kohle verladen wurde, ist jetzt ein Amphitheater (Kanalbühne Nordsternpark)

der Endachtziger folgend, denn getragen von Regionstypik und Standortverträglichkeit wurden u. a. verdichtete Baustrukturen mit symbolträchtiger solitärer Hochhauskubatur, natürlich zentral gelegen, entworfen. Erst mit Unterstützung der IBA Emscher Park wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, der zu tragfähigen Beiträgen geführt hat. Nachdem sich dann auch die Eigentümergesellschaft aus der aktiven Entwicklung des Geländes zurückzog, musste – wie an vielen anderen Stellen auch – der Grundstücksfonds Ruhr treuhänderisch die Lücke füllen. Mittlerweile wird das 80 ha umfassende Gelände aufbereitet. Ab 2008 werden in Bauabschnitten um das Hafenbecken Wohnflächen, Mischbauflächen und gewerbliche Bauflächen entstehen. Nahezu die Hälfte der Gesamtfläche wird als Grün- und Freifläche verbleiben.



„Die Revitalisierung des Geländes Graf Bismarck beginnt mit der Aufwertung des Freiraumbereiches zwischen Kanal und Hafenbecken (Kanaluferpark). Die marode Brücke über der Hafeneinfahrt wird demnächst durch eine Pylonenbrücke ersetzt“.



Ehemaliger Ruhrzoo, jetzt Zoom Erlebniswelt am Rhein-Herne-Kanal

An der östlichen Stadtgrenze nach Herne im Regionalen Grünzug D wurde (wird) das Gelände des ehemaligen städtischen Ruhr-Zoos spektakulär zur „Zoom Erlebniswelt“ umgebaut. Zwei Erlebniswelten (Alaska und Afrika) stehen den Besuchern zur Verfügung, ab 2009 auch die Asien-Erlebniswelt.

Die Chance, den Hochwasserschutz für den Hüller Bach an der Einmündung in die Emscher von Anfang an mit in die Entwurfsplanung für die Savannenlandschaft berücksichtigen zu können, führte zu einer attraktiven Landschaftsgestaltung, in der das Wasser eine wichtige Rolle spielt.

4.3.7 Herne: Kultur Kanal und Neue Emscher

Kennzeichnend für die Gewässerlandschaft der Stadt Herne und somit vielfach auch Ausgangspunkt planerischer Aktivitäten „rund um's Wasser“ sind der Rhein-Herne-Kanal, die Emscher und die Herner Bäche. Zahlreiche Projekte und Maßnahmen sind eingebettet in die Masterpläne „Emscher-Zukunft“ und „Emscher Landschaftspark“, aber auch in Projekte wie den „Rhein-Herne-Kulturkanal 2010“, die sie in einen regionalen Entwicklungs-Kontext stellen.



Rhein-Herne-Kanal: Wasserachse im nördlichen Ruhrgebiet



Freizeithafen Friedrich der Große

Der Rhein-Herne-Kanal

... Industrieraum

Der Rhein-Herne-Kanal durchquert das nördliche Stadtgebiet auf ganzer Länge. Die Uferbereiche in Herne sind bis heute auf weiten Teilen durch gewerblich-industrielle Nutzungen gekennzeichnet und die besondere Standortgunst Hernes für die Logistikwirtschaft macht sie auch weiterhin für die Ansiedlung neuer Gewerbegebiete interessant. So entstand Ende der 1990er Jahre auf dem Gelände der Wanner Herner Eisenbahn und Hafen GmbH im Hafen Wanne-West das Güterverkehrszentrum (GVZ) Emscher. Als modernes Logistiknetzwerk mit dem Schwerpunkt der „Logistik der letzten Meile“ entwickelte sich hieraus der interkommunale Last-Mile-Logistikpark der Städte Gelsenkirchen, Herne und Herten mit seinem dezentralen Flächenansatz. Als weiterer Baustein dieses Parks wird derzeit die im Westen am Kanal gelegene Industriebrache Wanit (zukünftig: Logistikpark Schloss Grimberg) zusammen mit der südlich angrenzenden Bergbau-Brache Unser Fritz I/IV für eine gewerbliche Nutzung vorbereitet.

... und Freizeitrevier

Der Kanalbereich war wie im gesamten Ruhrgebiet jedoch schon immer auch Naherholungsgebiet und beliebtes Ausflugsziel. Wassersport hat hier eine lange Tradition. So tummeln sich in der Freizeit viele Angler, Kanu-, Ruder- oder Motorsportbegeisterte am oder auf dem Kanal. Die acht in Herne und unmittelbar an der Stadtgrenze aktiven Wassersportvereine erfreuen sich großer Beliebtheit und leisten wichtige Beiträge für die Kinder- und Jugendarbeit, aber auch den Leistungssport in der Stadt. Mit den Planungen zum Ausbau des Emscher Landschaftsparks wurden lokale und regionale Wegeverbindungen in den regionalen Grünzügen ausgebaut und an die Ost-West-Kanal-/Emscherachse angebunden. Das so deutlich erweiterte Freizeit(rad)wegenetz ermöglicht nun den Hernerinnen und Hernern, zahlreiche attraktive Ziele direkt aus ihrem Stadtteil per Rad oder per pedes über grüne Wege zu erreichen. In 2007 wurde damit begonnen, neue Anlegestellen zur Fahrgastschiffahrt zu realisieren. Seit zwei Jahren können Gäste der Cranger Kirmes Kanalfahrten mit Kirmes- und Kulturattraktionen an Bord des Kulturschiffes „Friedrich der Große“ unternehmen. Beliebte Freizeitziele im Sommer sind die Strandbars „Stadthafen“ an der Stadtgrenze Herne/Recklinghausen und „Cranger Küste“ am Kirmesplatz Crange. Sie schließen in der



Rudertraining vor der Wanne-Eickeler Schleuse

Sommersaison Lücken des gastronomischen Angebotes am Kanal und bieten diverse Freizeitaktivitäten und besondere Events an – von Konzerten über Sport-Wettbewerbe bis hin zu Misswahlen. Im Bereich der ehemaligen Kläranlage Herne besteht in Verbindung mit dem Stadthafen Recklinghausen die Absicht, eine Freiluftausstellung zu etablieren, die mit einem „Schaustellenpfad“ die Umbrüche der Region vermittelt. Promenaden und Portale führen auf die Emscher-Insel. Hier lässt sich anhand der Stadtgrenze zwischen den Städten Recklinghausen und Herne der historische Emscherverlauf sichtbar machen.

Strukturwandel am Kanal – das neue Wohngebiet Unser Fritz

Strukturwandel am Kanal lässt sich auch an der Wohnbaufläche auf dem ehemaligen Kohlenlagerplatz „Unser Fritz“ ablesen. Das Ziel, die ehemalige Bergbaufläche durch Entwicklung eines Wohnquartiers am Wasser sowie Renaturierungsmaßnahmen und Landschaftsnetzungen neu zu strukturieren, ist erreicht: auf einer 20 ha großen Fläche entstanden in den Jahren 2004 bis heute etwa 180 Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser. Die Siedlung hat einen hohen Naherholungswert durch umliegende Wald- und Wasserflächen sowie den angrenzenden Grünzug D des Emscher Landschaftsparks. Eine neu errichtete Fußgängerbrücke über den Rhein-Herne-Kanal schafft eine unmittelbare Verbindung zur Künstlerzeche Unser Fritz.



Das Wohngebiet auf „Unser Fritz“ in der Bauphase (2005)



In Vorfreude auf den Rhein-Herne-KulturKanal: Kanalglühen im Umfeld der Künstlerzeche „Unser Fritz“



Kulturstätte mit Tradition und Perspektive: die Künstlerzeche Unser Fritz 2/3

Unser Fritz 2/3: Künstlerzeche

Hinter dem Namen Künstlerzeche steht ein Teil des noch erhaltenen Gebäudeensembles der ehemaligen Zeche Unser Fritz 2/3. Seit den frühen 1960er Jahren werden Teile des früheren Kauengebäudes als Atelierräume genutzt. Schon zu Beginn der 1970er Jahre fanden in einzelnen Arbeitsräumen auch Ausstellungen statt. Ende der 1990er Jahre wurde das Kauengebäude mit Mitteln der Städtebauförderung zu einem vielseitig nutzbaren Veranstaltungsraum umgestaltet. Zahlreiche Aktivitäten machen die Künstlerzeche Unser Fritz 2/3 heute zu

einem festen Bestandteil des kulturellen Lebens der Stadt Herne und der Region. Derzeit wird das benachbarte Fördermaschinenhaus als Halle für Kultur und Begegnung ausgebaut. Die im Neorenaissancestil errichtete zweigeschossige Halle stellt eines der letzten auch architektonisch reizvollen Relikte im Sichtbereich des Rhein-Herne-Kanals dar. Im Umfeld soll nach den Ideen der Künstler ein Biergarten/Strandcafé, ein Spielwald und Kulturgarten entstehen: ein Garten für Freizeit und Kultur, der die begünstigte Lage am Rhein-Herne-Kanal und auf der Emscherinsel nutzt, vorhandene Strukturen aufnimmt und



Ostbach vor ...



... und nach der Umgestaltung

ausbaut. Sinnliche Fantasien und Überraschungen sollen das Bewusstsein der Besucher auf die besondere Geschichte des Ortes im ehemaligen Urstromtal der Emscher lenken.

Das Projekt Kulturkanal 2010

Auf Initiative der „Zechen-Künstler“ haben sich im Rahmen des Projektes Kulturhauptstadt 2010 erstmalig in der fast 100-jährigen Geschichte des Rhein-Herne-Kanals alle zehn Anrainerstädte zusammengeschlossen, um diese Wasserstraße, unter dem Projekttitel „Rhein-Herne-Kulturkanal 2010“ mit Kunst und Kultur zu beleben. 45 Kilometer „Kulturkanal“ – das ist die Vision des Anrainernetzwerkes Rhein-Herne-Kanal in ihrem Konzept zum Kulturhauptstadtjahr 2010, welchem von Seiten des Landes mittlerweile ein hoher Förderstatus eingeräumt wurde. Dazu hat Herne früh Leitideen formuliert: Der Wettbewerb „Alles fließt“ will bildende Künstler zur künstlerischen Reaktion auf den Wasserweg auffordern,

Großfotos und Picknickareale sollen die Ufer säumen und ein Kulturschiff als kultureller „Boot“ schaffer zwischen Herne und Pécs (Kulturhauptstadt 2010, Ungarn) pendeln.

Das weite Feld des Emscherumbaus ...

Alle Bäche der Stadt Herne sind Nebenläufe der Emscher und dienen der Abwasserführung. Mit dem Umbau des Emschersystems werden Uferbereiche zurückgewonnen, neue Wegeverbindungen ermöglicht, der natürliche Wasserkreislauf wird verbessert etc., womit auch die (Stadt-)Landschaft einen deutlich erkennbaren Wandel und eine Aufwertung erfährt.

... Umbau der Bäche

Die Emscher-genossenschaft und die Stadt Herne engagieren sich seit Jahren aktiv, die Zielsetzungen des Masterplan Emscher-Zukunft zu erreichen. So werden auch in Herne Bäche durch den Bau separater Abwasserkanäle vom Schmutzwasser

befreit, wo möglich, offen gelegt und zu naturnahen Gewässern umgestaltet. Der Dorneburger Mühlenbach ist bis auf ein Kernstück vom Abwasser befreit. Gewässer ganz neuer Art sind bereits auf Abschnitten des Ostbaches und des Schmiedesbaches zu erleben. Für den Hüller Bach und den Landwehrbach, Teilabschnitte des Sodinger Baches, des Börniger Baches sowie der restlichen Teilabschnitte des Schmiedesbaches und des Ostbaches erfolgen derzeit Umbau-Planungen.

... neuer Umgang mit Regenwasser

Damit für die „neuen“ Bachläufe ausreichend sauberes Wasser zur Verfügung steht, misst die Stadt Herne den Prinzipien einer naturnahen Regenwasserbewirtschaftung einen großen Stellenwert bei. Sie fanden und finden gleichermaßen Eingang in städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen wie in Projekte der Bestandsentwicklung. So demonstrieren Vorzeigeprojekte auf städtischen Flächen (z.B. Betriebshof Südstraße, Akademie Mont-Cenis), Firmenflächen (Logistikzentrale LIDL), in neuen Gewerbegebieten (Gewerbepark Hibernia) oder an Schulstandorten (Hiberniaschule, Grundschule Dannekamp, Grundschule Pantrings Hof, Gesamtschule Mont-Cenis), wie mit Regenwasser einerseits ökologisch umgegangen werden kann und andererseits durch den innovativen Umgang und die gestalterische Kraft der Wasserflächen Standort- und Aufenthaltsqualitäten deutlich verbessert werden können. Ein Großteil der Maßnahmen zum ökologischen Umgang mit Regenwasser wurde in Kooperation mit der Emscher-genossenschaft durchgeführt. Sie leisten einen Beitrag zur Erreichung des Ziels der Emscher-genossenschaft, 15 % der Siedlungsfläche bis zum Jahr 2015 von der Abwasserkanalisation abzukoppeln. Durch zahlreiche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Bürgerberatungsstelle, eigene Förderprogramme, Vermittlung von Fördermitteln) konnte eine Vielzahl von Dachbegrünungen, Flächenentsiegelungen, Maßnahmen zur Regenwassernutzung durch private Hand umgesetzt werden. Der Nutzen aller angesprochenen Maßnahmen ist



Regenwasserteich an der Hiberniaschule



Neues städtebauliches Gestaltungselement: Regenwassergracht im Gewerbepark Hibernia

vielfältig: natürliche Kreisläufe werden unterstützt, das Umfeld aufgewertet und Einsparungen von bis zu 100 % an Niederschlagswassergebühr erzielt.

... Inforoute wasser)kurs herne

Zum Abschluss des NRW-Modellprojektes „Ökologische Stadt der Zukunft“, in das die Stadt Herne ebenso wie die Städte Hamm und Aachen von 1993 bis 2003 einbezogen war, entstand 2002 der Wasser-Erlebnispfad: „wasser)kurs herne“. Anspruch war es, die zahlreichen im Modellzeitraum realisierten Projekte mit Bezug zum Thema Wasser ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken, die Ergebnisse aus dem Projektzeitraum gebündelt zu präsentieren und noch einmal für ökologisches Engagement zu werben. Der „wasser)kurs herne“ bietet als ca. 44 km langer Rundweg an 18 Stationen interessierten Wanderern oder Radfahrern eine Informationsmöglichkeit über Wasserprojekte in Herne. Inhalte sind die

Prägung des Gewässersystems und der Wasserver- und -entsorgung im Ruhrgebiet durch den Bergbau, Veränderungen durch den Rückzug des Bergbaus, aktuelle ökologische und städtebauliche Aufgabenstellungen wie z. B. Emscherumbau, Regenwassermanagement, Emscher Landschaftspark etc. Informationstafeln erläutern technische Zusammenhänge, verdeutlichen den Aufbau, ökologischen und ggfs. ökonomischen Nutzen von Projekten und vermitteln gezielte Informationen für Nachahmungswillige. Ein Faltblatt zum „wasser)kurs herne“ wirbt für die Route und bietet den interessierten BürgerInnen und Bürgern einen Gesamtüberblick über den Streckenverlauf und die Einzelstationen. Der „wasser)kurs herne“ kann Aufklärungsarbeit zum Thema „Wasser im Emscherraum“ für die ganze Region leisten.

„wasser)kurs herne“: Informationsschild an der Station „Fleuthebrücke“ (Stadtgrenze Herne/Gelsenkirchen)



4.3.8 Bochum – Stadt über der Ruhr

Das Bochumer Stadtgebiet wird von Fließgewässern mit einer Länge von etwa 80 km durchzogen. Gemeinsam mit den Seen und Teichen der Stadt erzielen die Wasserläufe einen Anteil von 1,1% an der Gesamtfläche Bochums. Rein räumlich nehmen die Wasserlagen daher keine dominante Stellung im Stadtplan ein – jedoch zeigen sie sich in Bochum von ihrer besten Seite.

Dies gilt insbesondere für die Ruhr. Die Uferbereiche und Hanglagen des Ruhrtals werden von großzügigen Grünstrukturen dominiert und vermitteln hohe landschaftliche Qualitäten. Im Sinne einer nachhaltigen Kultur- und Freizeitinfrastruktur werden die vorhandenen Freiräume kontinuierlich weiterentwickelt. Der sanfte Tourismus ist der Schlüssel zum Ausbau des Ruhrtals zu einer überregionalen Tourismusadresse. Die Lagegunst am Wasser soll außerdem zur Ansiedlung hochwertiger Wohn-, Forschungs- und Gewerbestandorte genutzt werden. Ziel ist die Installierung urbaner Qualitäten im Ruhrtal, die behutsame Verzahnung zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum. In einem Satz: Bochum rückt ans Wasser.

Kemnader See

Ein zentraler Anlaufpunkt des Ruhrtals ist der Kemnader See im Städte-Dreieck Bochum, Witten und Hattingen. Das zwischen 1976 und 1979 erbaute Staugewässer der Ruhr dient den Bewohnern der Region als Ort der Entspannung und Erholung. Wer die sportliche Freizeitgestaltung bevorzugt, findet hier ebenfalls attraktive Angebote vor: Schwimmen, Rudern, Segeln, Surfen, Radfahren und Inline-Skaten sind nur einige der zahlreichen Betätigungsmöglichkeiten auf bzw. an der 125 ha großen Wasserfläche in den Sommermonaten. Neben zahlreichen Events und Regatten zählt die jährliche internationale Junioren-Kanuregatta zu den herausragenden sportlichen Höhepunkten. Im Umfeld des Sees laden die historischen Waserburgen Haus Kemnade und Haus Herbede sowie die Burg Blankenstein zu kulturellen und kulinarischen Ausflügen ein.



Das Ruhrtal

Blick auf den Kemnader See





Ruhruniversität Bochum, Segelhafen Heveney



Landschaftstreppe zum Ruhrtal

Neue Burg über dem Ruhrtal

Hoch über dem Kemnader See thront eine weitere Burg: der Zukunftsstandort Ruhr-Universität Bochum mit Fachhochschule, Technologie-Quartier, Technologiezentrum Ruhr, BioMedizinZentrum Bochum sowie dem Bio MedizinPark Bochum. Die beiden letztgenannten Standorte verknüpfen in direkter Nachbarschaft Forschung und Wertschöpfung im Wachstumsmarkt Biomedizin. Das BioMedizinZentrum Bochum beherbergt modernste Büros und Labore, im angrenzenden Bio MedizinPark Bochum stehen Flächen von insgesamt neun Hektar Größe für ansiedlungswillige Unternehmen der Branche bereit. Die Symbiose garantiert optimale Arbeitsbedingungen und Vernetzungsmöglichkeiten

für Forschung, Entwicklung und Produktion. Das Projekt ist ein wichtiger Baustein bei der Weiterentwicklung Bochumer und regionaler Kompetenzen in den Wachstumsbranchen Biomedizin, Medizintechnik und Biotechnologie. Eingebettet in ein grünes Umfeld, sollen hier mittelfristig 6.000 qualifizierte Arbeitsplätze entstehen. Der im Wettbewerb prämierte und in der Realisierung befindliche städtebauliche Entwurf des Architekturbüros Schneider + Schumacher aus Frankfurt am Main gliedert das Gebiet entlang der Topografie in fünf Baufelder in Form von Plateaus. Die Planung garantiert eine hohe bauliche Dichte und zugleich eine transparente Öffnung mit landschaftlichen Bezügen und Blickbeziehungen ins Ruhrtal.

Die freiraumgestalterische Verknüpfung der Wissenschaftsstandorte mit den Uferbereichen ist über die „Landschaftstreppe“ geplant. Eingebettet in die Hanglage, wurde hier ein Botanischer Garten angelegt. Die Anlage dient einerseits Lehr- und Forschungszwecken, bietet mit ihren terrassenartig angelegten Pflanzungen jedoch auch dem Besucherpublikum Einblicke in die verschiedenen Aspekte der Botanik. Die unterschiedlichen Bausteine – ein Sukkulentenhaus, ein Tropenhaus sowie der Chinesische Garten – locken jährlich etwa 300.000 Besucher an: In Verbindung mit dem Lottental eine interessante Naturverbindung mit dem Kemnader See und dem Ruhrtal.



Ruhrauenpark Dahlhausen

Ruhrauenpark Dahlhausen

Weiter flussabwärts im Südwesten Bochums öffnet sich die Stadt der Ruhr im Ruhrauenpark Dahlhausen. Grundlage der Flächenentwicklung auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs ist die Handlungsoffensive „Städte an den Fluss“ der regionalen Initiative „das ruhrtal“. Auf einer Fläche von insgesamt 20 ha ist ein attraktiver Nutzungsmix aus Wohn-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen vorgesehen. Rückgrat der Planung ist ein Landschaftspark, der das Areal eng mit den bisherigen Siedlungskanten Dahlhausens verzahnt und den Stadtteil in der Weiterentwicklung vorhandener Infrastrukturen stärken soll.

Gut ein Drittel von insgesamt 230 zwei- bis dreigeschossigen Eigenheimen in hochwertiger Wohnlage wurde bereits fertig gestellt. Die Einheiten werden über den Landschaftspark an die Ruhrauen herangeführt und vereinen naturnahes Wohnen mit hohen städtebaulichen Qualitäten.

Für die Entwicklung des benachbarten Eisenbahnmuseums liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Der Ankerpunkt der Route Industriekultur hat mit 60.000 Besuchern pro Jahr überregionale Ausstrahlungseffekte und soll als touristischer und musealer Zukunftsstandort weiter qualifiziert werden. Kernpunkte sind der Bau eines neuen Eingangsgebäudes sowie



Quartiersplatz

die Restaurierung des historischen Gebäudebestands. Darüber hinaus soll die Westkante des Bahnhofs von Einzelhandelseinrichtungen gefasst werden.



Vogelinsel Ümminger See



Ranterdeller Bach

Ümminger See und Harpener Teiche

Zwischen Emscher Landschaftspark und Ruhrtal gliedern vertikale Grünzüge das Stadtgefüge. Im Freiraum zwischen Laer und Langendreer entdeckt die Stadt Bochum ihre Wasserlagen wieder. Der Ümminger See und die Harpener Teiche wurden als wertvolle Natur- und Landschaftsräume erkannt und haben sich zu beliebten Naherholungsgebieten entwickelt. Die Freiflächen des Regionalen Grünzugs E zwischen den Siedlungsrändern sollen künftig weiter qualifiziert werden. Denkbar ist die Integration der Deponie Kornharpen (Rekultivierung bis 2019) oder eine künstliche Erweiterung der Harpener Teiche in westlicher Richtung.

Renaturierung von Bachläufen

Infolge der Industrialisierung und des nachfolgenden Siedlungsdrucks in den Städten des Ruhrgebiets wurde im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts der überwiegende Teil der Bachläufe in der Region überformt. Die oberirdische Kanalisierung der Fließgewässer diente einzig der zeitnahen Ableitung von Schmutz- und Regenwasser – landschaftliche und ökologische Aspekte spielten bestenfalls eine untergeordnete Rolle.

Infolge des Strukturwandels und des generell gewachsenen Bewusstseins für den Gewässerschutz werden die Bach-

läufe nun als wertvolle Elemente von Natur und Landschaft begriffen. Die Stadt Bochum hat sich das Ziel gesetzt, alle ihre Fließgewässer ökologisch umzubauen, um die landschaftliche und ökologische Wertigkeit der Flüsse und Bäche bestmöglich wiederherzustellen. Die abgeschlossenen Umgestaltungen des Ostbachs, des Hörsterholzbachs, des Oberlaufs des Voßkuhsiepens sowie die Gestaltung im Südpark Wattenscheid sind nur einige Beispiele für den konsequenten Weg Bochums zur Renaturierung aller Gewässer im Stadtgebiet.

4.3.9 Hagen – Vier Flüsse. Viele Möglichkeiten.

Das Stadtgebiet von Hagen wird durch die Täler der vier Flüsse Volme, Ennepe, Lenne und Ruhr gegliedert. Der Siedlungsurprung der Stadt Hagen liegt an der Volme, ungefähr 6 km vor der Mündung in die Ruhr. Die Siedlungsentwicklung in den Tallagen dieser Flüsse zeichnete sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts durch die Beschränkung entlang der Flussläufe aus. Die seitwärts aufsteigenden Hänge stellten lange eine natürliche Barriere dar. So blieben vor allem auch die wichtigen Verkehrswege im Tal gebunden und unterstützten die bandförmige Entwicklung.

Für die industrielle Entwicklung spielte die Nutzung des Wassers an Volme, Ennepe und Lenne als Energieträger oder Produktionsmittel eine entscheidende Rolle, so dass die Uferzonen der Flüsse durch die Nutzung als Produktions- oder Lagerstätten überformt wurden und im öffentlichen Stadtraum nicht mehr präsent waren. Die Wiederentdeckung der Flussläufe, der Uferzonen und des Elements Wassers im Städtebau setzte erst spät im vergangenen Jahrhundert wieder ein, als nach einem gestärkten ökologischen Bewusstsein die Flüsse und Seen auch als wirtschaftlicher Standortvorteil für die weitere Stadt- und Regionalentwicklung erkannt wurden.

Die Volme

Zu Beginn der neunziger Jahre wurde der Ideenwettbewerb „Volmeaue“ ausgeschrieben mit der Zielsetzung der Gestaltung und Aufwertung wichtiger Stadträume entlang der Volme sowie der Sichtbarmachung des Flusses als prägendes Element im Stadtgefüge. Der Wettbewerb umfasste die Bereiche Springe, Rathaus und Körnerstraße und sollte seinerzeit laut Verfasser des ersten Preises großzügig als flussbegleitender, naturnaher Freiraum zurückgewonnen werden. In dieser weitreichenden Form waren und sind die städtebaulichen Realitäten jedoch nicht mehr korrigierbar. Doch die Kernaussage hat bis heute Bestand und wurde bei der Umsetzung der Planungen für die „Neue City Hagen“ entsprechend berücksichtigt.



Rathhaustreppe an der Volme

Das neue Rathaus überragt heute mit seiner Terrasse die Ufer der Volme. Eine großzügige Treppenanlage, begleitet von Kaskaden herabfallenden Wassers, führt zur inzwischen in diesem Abschnitt renaturierten Volme herab. Es wurden zwei Wehre durch Rampen ersetzt sowie Gleit- und Pralluferbereiche ausgebildet, um erste Zeichen für eine zukunftsweisende Fließgewässerökologie zu setzen. Im Flussbett selbst markieren große Wasserbausteine einen Fußweg. Dieser verbindet das neue Rathaus an der Volme mit dem Volme-park, der in 2008 fertig gestellt worden ist. Auf terrassierten Wiesenflächen, durch breite Staudenrabatten und niedrigen Bosketts vom Straßenverkehr abgeschirmt, kann hier zukünftig – nur ein Steinwurf weit entfernt vom pulsierenden Leben der City – am Ufer der Volme ein Ort der Entspannung und Kontemplation aufgesucht werden.

Die in der Innenstadt angefangenen Maßnahmen zur Verbesserung der Erlebbarkeit der Volme werden im Rahmen des Stadtumbaus auch flussauf- bzw. flussabwärts fortgesetzt. Aufgrund von Nutzungsänderungen ergeben sich neue Flächenpotenziale entlang der Volme: flussaufwärts in Oberhagen mit der Umnutzung des Geländes der ehemaligen Elbers-Drucke zu einem attraktiven Freizeit- und Gastronomiestandort und in Eilpe mit der Entwicklung des ehemaligen Fabrikationsstandortes der Firma Wippermann und weiteren brachgefallenen Gewerbeflächen in unmittelbarer Nachbarschaft, flussabwärts mit dem Projekt „Vollmegrünzug Eckesey“, einer wohnungsnahen Grün- und Spielfläche auf dem Gelände einer ehemaligen Spedition.

Die Ennepe

Eine besondere Bedeutung im Stadtgefüge Hagens hat auch die Ennepe. Sie ist derzeit noch weniger zugänglich als die Volme. Doch gerade in den hoch verdichteten Stadtbezirken von Wehringhausen bis Westerbauer an der Stadtgrenze zu Gevelsberg bietet der Stadtumbau eine Chance durch eine Aufwertung im Bestand, z. B. durch Wiedergewinnung von



Kanuslalomstrecke ...

Grün auf Brachen, Etablierung von neuen Wegeverbindungen im Grünen und Schaffung von Zugängen zum Wasser, um den Fluss in seinem Verlauf wieder für die Bewohner erlebbar zu machen. Die Zielsetzung, die Ennepe wieder in das städtische Gefüge zurückzuholen und ufernahe Freiräume zu entwickeln, besitzt städtebauliche Priorität. Auf diese Weise kann es gelingen, Wohnen und Arbeiten im städtischen Umfeld für breite Bevölkerungsschichten wieder attraktiv zu gestalten.

Die Lenne

Die natürlichen Leitlinien der Flusstäler sind durch Siedlungstätigkeit und andere bauliche Strukturen sehr stark überlagert und nur noch in Fragmenten erlebbar. Die landschaftliche Situation in der Lenne wurde durch die Regulierung der Lenne und die damit möglich gewordene großflächige Industrie- und Gewerbeansiedlung im Lennetal erheblich beeinflusst.

Unter dem Aspekt Freizeit, Erholung und Tourismus stellt die Lenne neben der Ruhr die zweite große Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung im Hagener Stadtgebiet dar. Der Radweg „Lenneroute – Von der Quelle bis zur Mündung in die Ruhr“ wurde 2003 aus der Taufe gehoben, der Lennepark wird derzeit umgestaltet und neben der international bekannten Wildwasserstrecke soll es zukünftig auch für den Wasserwanderer Bootsanleger und Umtragen geben.



... und Übungsstandort der Kanu-Schule NRW auf der Lenne



Bootssteg am Harkortsee



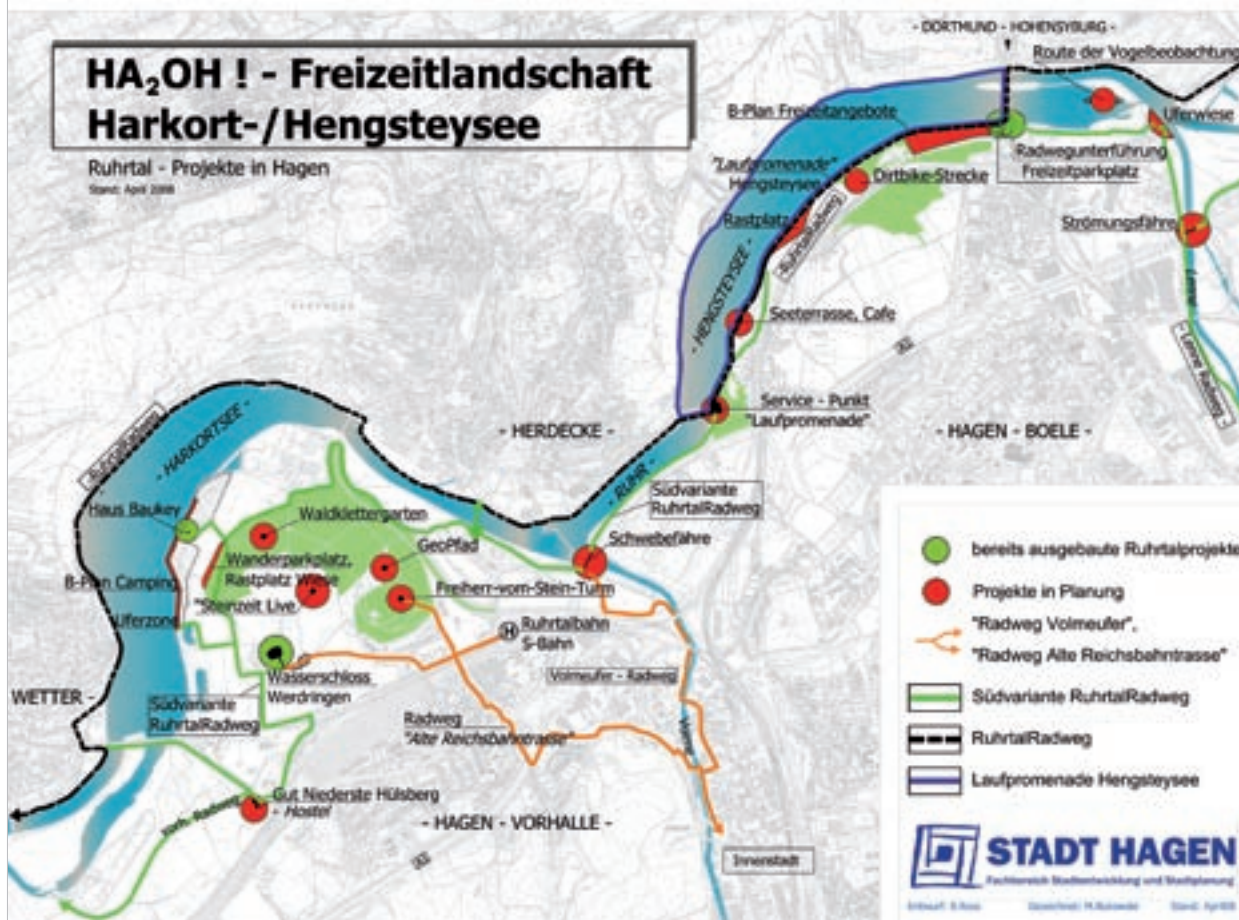
Neues Bootshaus am Harkortsee

Die Ruhr

Die Ruhr spielte bei der städtebaulichen Entwicklung Hagens eine eher untergeordnete Rolle. Im Hagener Norden dominieren land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen. Diese tragen seit jeher zum hohen Potenzial der Freizeit- und Erholungsnutzung dieses Landschaftsraumes bei. Anfang der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts wurde für den Bereich Harkort-/Hengsteysee die planerische Vision eines Landschaftsparks entwickelt, die zum Ziel hatte, das vorhandene Potenzial der unterschiedlich strukturierten Landschaftsteile an Harkort- und Hengsteysee zu sichern, zu ergänzen und räumlich miteinander zu verknüpfen. Der Regionale Rahmenplan Harkort-/Hengsteysee, der im regionalen Verbund der Städte Dortmund, Hagen, Herdecke und Wetter (Ruhr) unter der Federführung des Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR, jetzt RVR) erarbeitet worden ist, definierte Vorrangflächen für die ökologisch orientierte Entwicklung, für die Land- und Forstwirtschaft, für Freizeit und Erholung sowie für die Erlebbarkeit der Geschichte und erarbeitete einen umfangreichen Maßnahmenkatalog.



Regattatraining auf dem Harkortsee



Ruhr-Stauwerk



Koepchenwerk Hengsteysee

Die Initiative „das ruhrtal“ nahm diese Planungsgedanken auf und entwickelte sie weiter. Mit Hilfe der nun in diesem Raum prioritär eingesetzten Fördermittel konnten bisher Teile dieses Maßnahmenkatalogs realisiert werden, um die Erholungsfunktionen für die Bevölkerung vor Ort wie auch für Besucher aus der Region zu stärken. Am Freizeitschwerpunkt Dortmunder Straße/Hengsteysee wurden zum Beispiel eine Stellplatzanlage und eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr hergestellt. Unter dem Titel „HA₂OH! – Freizeitlandschaft Harkort-/Hengsteysee“ subsumieren sich derzeit alle Projekte der Stadt Hagen, die dem Menschen den Naturraum der beiden Ruhrseen und das Potenzial an Freizeitaktivitäten in dieser herrlichen Landschaft näher bringen sollen.

Das Angebot reicht von naturkundlichen Wanderwegen, wie den drei Routen der Vogelbeobachtung rund um den Hengsteysee und dem geologischen Wanderweg rund um den Kaisberg am Harkortsee, Teilstück der rund 120 km langen „GeoRoute Ruhr – durch das Tal des Schwarzen Goldes“ im Rahmen des GeoPark Ruhrgebiet, über das interkommunale Projekt „Laufpromenade Hengsteysee“ mit begleitenden Serviceangeboten im Gesundheitsbereich bis hin zum Ausbau der Südvariante des RuhrtalRadwegs mit besonderen Serviceangeboten für barrierefreies Radfahren am Haus Baukey.

Das Haus Baukey am Harkortsee, ein Fachwerkhaus aus dem Jahre 1705, wird derzeit noch mit Fördermitteln der

Europäischen Union aus dem EU-Programm „Artery“ sowie Fördermitteln der Landesdenkmalpflege grundlegend saniert. Ab 2009 wird dieser Freizeitschwerpunkt seine Pforten öffnen und mit attraktiven Angeboten in den Bereichen Wasserrwandern, Segeln und Radfahren die Erholungssuchenden anziehen. In unmittelbarer Nähe des Hauses Baukey ist derzeit im Wasserschloss Werdringen die Erweiterung des Angebotes des Museums für Ur- und Frühgeschichte der Stadt Hagen um das Konzept „Steinzeit live“ – ein Europäisches Forschungsprojekt mit attraktiver Besucheranimation – in Planung. Dem Erholungssuchenden wird damit eine breite Palette attraktiver Angebote zur Freizeitgestaltung entlang der zwei Ruhrseen bereit.



Stimmungsvoll: Der Dortmunder Hafen

4.3.10 Wasserstadt Dortmund

Eine Großstadt in der Metropole Ruhr – zugegeben, Lebensqualität am Wasser ist (noch) nicht das Erste, was einem dazu einfällt. Und dennoch trägt die Stadt Dortmund den Namenszusatz „Wasserstadt“ zu Recht. Ganz in der Tradition als Hansestadt ist das Wasser auch heute in der Stadt präsent. Hier befindet sich der größte Kanalhafen Europas, der mit seinen zehn Hafenbecken nicht nur das Stadtbild prägt, sondern als bedeutender Logistikstandort auch viele Arbeitsplätze beherbergt. Seit Sommer 2006 gibt es im Dortmunder Hafen zudem eine richtige Strandbar, in der man nach einer Wanderung, Radtour oder einer Kreuzfahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal Sonne, Sand und maritimes Flair genießen kann. Kanal, Bäche und Seen im Stadtgebiet bieten für die Bewohner Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten. Sie sind aber auch geschützter Lebensraum für Tiere und Pflanzen, wie bspw. der Lanstroper See, der Brunosee und das Naturschutzgebiet Hallerey. Ein neuer See, Wohnen am Wasser, der Dortmund-Ems-Kanal als Wettkampfstätte, Lachmöwen- und Graureiherkolonien – die Dortmunder Wasserflächen sind facettenreich und bieten viele Besonderheiten. Für viele Dortmunder spielt Wasser in ihrem Alltagserleben bereits eine wichtige Rolle und das Bewusstsein für diese Qualitäten wächst stetig.

Von Seemännern, Hafenmeistern und Wasserpistolen

Seit Beginn ist Dortmund Mitglied der Initiative Fluss Stadt Land (s. S. 119 ff). Neben der Entwicklung von Projekten am Wasser ist es der Stadt Dortmund ein besonderes Anliegen, in diesem Rahmen auch wasserbezogene Aktivitäten und Veranstaltungen für die Bürger anzubieten. Ein engagiertes Netzwerk aus zahlreichen Kooperationspartnern stellt Jahr für Jahr ein buntes Veranstaltungsprogramm zusammen. Hierbei liegt es der Stadt Dortmund besonders am Herzen, Aktionen für Kinder anzubieten. Unter dem Motto „Wasser verbindet“ sind in den letzten drei Jahren rund 3.000 Mädchen und Jungen zu Dortmunder Wasserforschern ausgebildet worden. Das Thema Wasser verbindet dabei Spiel mit Lernen,

Neugierde mit Wissen und die Kinder mit ihrer Stadt. Auf Ausflügen, in Workshops und Vorlesungen wird rund um das Wasser geforscht, entdeckt, beobachtet, gemalt, geradelt und gepaddelt. Wie sieht die Emscher in zehn Jahren aus? Welche Lieder singt ein Seemann? Wie kommt das Wasser in den Kanal? Was macht der Hafenmeister, hat die Wasserschutzpolizei etwa auch Wasserpistolen und wie schnell fährt das Feuerwehrlöschboot?

Ziel der Sommerakademie ist es, Wissen kindgerecht zu vermitteln und durch Projekte die Themen Strukturwandel und Wasser in der Stadt auch für die jungen Dortmunder begreif- und erlebbar zu machen. Die Realisierung der WasserForscher ist nur durch die tollen Ideen und den engagierten Einsatz der Kooperationspartner möglich, die Jahr für Jahr rund 60 (kostenfreie) Angebote auf die Beine stellen.

Emscherwanderung

In Dortmund bieten sich schon heute Möglichkeiten, an der umgebauten Emscher spazieren zu gehen, Rad zu fahren und einen Eindruck von der naturnahen Flusslandschaft zu gewinnen, die in den westlich von Dortmund liegenden Städten bis 2010 noch Zukunftsmusik sind.

Das Gelingen eines solchen Großprojektes setzt viele Rahmenbedingungen voraus. Unterirdische Abwasserleitungen müssen verlegt, Kläranlagen und Regenrückhaltebecken gebaut, Aufenthaltsmöglichkeiten, Zugänge ans Wasser und Wegeverbindungen geschaffen werden. „Vom Hinterhof zum Vorgarten“, so lautet das Ziel des Emscherumbaus. Doch was heißt das konkret, z. B. für die Stadt Dortmund? Wo und wie entsteht das neue Emschertal und welche Chancen verbinden sich für die Stadtentwicklung mit diesem Projekt und den Qualitäten des Wassers?



Mit Feuereifer dabei: Dortmunder WasserForscher



Emscherwanderung: „Wandern ist die beste Form, um zu begreifen.“ (Ullrich Sierau, „Wanderführer“ und Stadtdirektor der Stadt Dortmund)

Antworten auf diese Fragen erlaufen sich die Dortmunder Bürgerinnen und Bürger bei der alljährlichen Emscherwanderung, einer Kooperationsveranstaltung von Umweltamt und Planungsdezernat, Sauerländischem Gebirgsverein und Emschergenossenschaft. Wanderschuhe, Proviant, Landkarte und Wissensdurst; das sind die erforderlichen Zutaten für eine erfolgreiche Teilnahme. Die Resonanz auf das Angebot ist, ebenso wie die „Laufleistung“, beeindruckend: zwischen 80 und 180 Personen je Etappe nehmen an den Wanderungen teil. Neben der Freude am Wandern ist es den Bürgerinnen

und Bürgern ein Anliegen, sich ihre Stadt einmal auf neuen Wegen und aus anderen Blickwinkeln zu erlaufen. Neben der Emscher werden auch andere aktuelle und zukünftige Schauplätze der Stadtentwicklung besichtigt, wie z.B. der Zukunftsstandort Phoenix. Die Emscherwanderung ist beispielhaft für eine neue Planungskultur, die die Menschen aktiv anspricht und einbezieht und somit langfristig die Akzeptanz und Identifikation fördert und gleichzeitig Realitätsbezug und Bodenhaftung von Projekten und Prozessen gewährleistet.

Ausgrabungen

Auf dem Gelände des ehemaligen Hochofen- und Stahlwerksgeländes Phoenix finden derzeit Ausgrabungen der etwas anderen Art statt: Hier entsteht ein See, der mit 24 ha größer sein wird als bspw. die Hamburger Binnenalster. Die Schaffung des neuen Gewässers ist Teil der Gesamtkonzeption für diese insgesamt 200 ha große innenstadtnahe Brachfläche. Wohnen und Freizeit im Grünen sowie die langfristige Schaffung von 15.000 neuen Arbeitsplätzen in den Zukunftsbranchen Informations-, Mikro- und Nanotechnologie sind die Bausteine des Großprojekts. Erste belastbare Ergebnisse sind bereits heute ablesbar. Das Projekt Phoenix zeigt deutlich die erfolgreiche Verknüpfung von Strukturwandel und Stadtentwicklung und wie durch Engagement und Investition aus einer Vision lebendige Realität werden kann. Das Projektgebiet liegt inmitten des Emscher Landschaftsparks und wird neue Qualitäten für Natur und Landschaft schaffen und so die Lebens- und Wohnqualität am Standort insgesamt erhöhen. Auch in der Bevölkerung steigt schon die Vorfreude: Manch einer hat sich bereits zum (theoretischen) Segelkurs angemeldet, um startklar zu sein, das Ziel vor Augen: Ansegeln Phoenixsee.

Brandungszone

Dortmund hat ein echtes Hafenquartier – und das liegt mitten in der Nordstadt. Aufgrund seiner außergewöhnlichen Lage und Standorteigenschaften weist das Quartier eine besondere Attraktivität auf. Es liegt eingebettet zwischen der Dortmunder City und dem Hafen, angrenzend an den Dortmund-Ems-Kanal mit seinen Freizeitqualitäten. Stärken und Potenziale der Dortmunder „Brandungszone“ sind darüber hinaus viel ansprechende Architektur, wohnortnahe Versorgung (Einzelhandel, Dienstleistungen, soziale Infrastruktur), gute verkehrliche Anbindung, die große Grünanlage Fredenbaumpark sowie ein Reichtum an unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen und Nationalitäten, der das multikulturelle Klima des Stadtteils ausmacht.

Stadtbildprägend für das Quartier ist der Dortmunder Hafen, der rund 5.000 Arbeitsplätze bietet und insgesamt eine erfreuliche Entwicklung verzeichnet. Erwähnenswert ist dabei auch die Ansiedlung des e-port im Jahre 2000, ein Gründungs- und Kompetenzzentrum für Logistik und Informationstechnologie. Im Hafen wird die Verbindung von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft rund um das Wahrzeichen Altes Hafenamt besonders gut sichtbar. Die Nordstadt rückt ans Wasser, es hat sich schon viel getan im Hafenquartier und alle Akteure setzen sich engagiert dafür ein, diesen Weg fortzusetzen. Ideen dafür gibt es genug: Es ist geplant, die alten Speichergebäude umzunutzen und neuen Raum für Büros und Dienstleistungen zu schaffen. Auch in den Bereichen Wohnen im Bestand und Gastronomie soll weiter investiert werden. Die Nachfrage ist da: Eine Strandbar hat sich etabliert und zieht sowohl im Sommer als auch im Winter die Menschen an die Dortmunder Wasserkante.

Plitsch-Platsch

„Neuer Umgang mit Regenwasser“ lautet seit 1998 das Motto in der Großwohnsiedlung Dortmund Scharnhorst-Ost. Im Rahmen des Programms Soziale Stadt wurde hier in Kooperation mit dem Lippeverband ein neuer strategischer Ansatz erprobt: die Verknüpfung von integrierter Stadterneuerung und dezentraler Regenwasserbewirtschaftung. Es sollte der Frage nachgegangen werden, wie (Regen-)Wasser als zentraler Baustein in der ökologischen Erneuerung einer Großwohnsiedlung eingesetzt werden könnte.

Ziele waren, die Wohn- und Lebensqualität zu verbessern, das Kanalsystem zu entlasten, Regenwasser in Bachläufe und Rinnsale umzuleiten, das Thema „Wasser“ erlebbar zu machen sowie das Image und die Identifikation der Bewohner mit ihrer Siedlung zu steigern. Bauliche Maßnahmen zusammen mit vielen Aktionen wie Ideenwerkstätten, eine Regenwasserrallye, mobile Wasserbaustelle, Wasserspaziergänge und vieles mehr, haben nicht nur zum Gelingen des Projektes



Ein Wintermärchen an Dortmunds Wasserkante: der Dortmund-Ems-Kanal im Februar

beigetragen. Durch das Projekt hat sich zudem ein tragfähiges Netzwerk von Akteuren entwickelt, das die weitere Entwicklung des Stadtteils vorantreibt und aktiv mitgestaltet.

Die Stadt Dortmund hat die Potenziale, die sich für die Stadtentwicklung rund um das Thema Wasser bieten, erkannt und begonnen, diese aktiv zu gestalten und zu nutzen. Ansiedlung und Erhalt von Arbeitsplätzen, Schaffung und Bewahrung von attraktivem Wohnraum, vielfältige Freizeitmöglichkeiten, geschützte Lebensräume für Tiere und Pflanzen sind Handlungs-

felder, die dabei bearbeitet werden. Agiert wird über große und kleinere städtebauliche Projekte, Bürger und weitere Akteure werden mit in die Entwicklung und Umsetzung von Ideen einbezogen und so Realitätsbezug und Akzeptanz der Projekte gewährleistet.

4.4 Von der Industrieregion zur Brandungszone: Leitlinien für die Region

In den letzten Jahren hat sich im Zuge des Strukturwandels auch die Bedeutung des Wassers in der Region verändert. Die überwiegend funktionale Bedeutung der Wasserflächen und Gewässerläufe geht zurück. Diese Veränderung eröffnet vielfältige Chancen, zunehmend wird Wasser ein zentrales entwicklungsstrategisches Thema in der gesamten Städteregion Ruhr. Verschiedene regionale und lokale Projekte und Aktivitäten belegen nachdrücklich: Der Strukturwandel ist im Fluss.

Bei der Bewältigung des Strukturwandels ist die Projektentwicklung am Wasser eine wichtige Triebfeder und ein regionales Arbeitsfeld. Gemeinsam werden hier Potenziale und Ziele definiert und Kooperationen eingegangen, um die Region wirtschaftlich und strukturell zu stärken. Das Thema Wasser findet zunehmend Einzug in stadtentwicklungsplanerische Überlegungen. Ziel ist es, die Region mit Hilfe des Wassers verstärkt zu einem attraktiven Lebens-, Wirtschafts-, Natur- und Kulturraum zu entwickeln.

Wasser in der Stadt ist lebendig, es fasziniert und macht Spaß. Die vorhandenen Wasserkanten und Entwicklungsräume haben bedeutende Anziehungskraft und bieten wichtige Anknüpfungspunkte für die städtebauliche, wirtschaftliche und ökologische Entwicklung der Städteregion. Durch den Wegfall von industriellen Nutzungen entstehen attraktive Lagen am Wasser. Diese Flächen sind wertvoll, daher ist das Ziel, diese mit großer Aufmerksamkeit und einem hohen Qualitätsanspruch zu entwickeln.

Die naturnahe Umgestaltung des gesamten Emschersystems und der Aufbau des Emscher Landschaftsparks sind in diesem Zusammenhang bedeutsame, regionale Aufgaben. Jede Stadt hat zudem eigene große und kleine Projekte, die die Potenziale des Wassers für die Stadtentwicklung nutzen. Es entstehen

Stadträume mit Wasserbezug, mit einer hohen Erlebnisdichte und Lebensqualität. Dienstleistungen, Ansiedlung von innovativen Unternehmen, die Schaffung von Arbeitsplätzen auf nicht mehr genutzten Industriestandorten am Wasser – in jeder der zehn Städte gibt es hierzu Planungen und Projekte. Um eine regional abgestimmte Weiterentwicklung zu gewährleisten, werden folgende Leitlinien und Ziele vereinbart, insbesondere der Ausgleich konkurrierender Nutzungen ist dabei ein wichtiger Arbeitsbereich.

4.4.1 Leitlinien: eine regionale Wasserprogrammatik

Volle Kraft voraus

Die Kommunen entdecken zunehmend ihre Wasserseiten. Gewässer und Wasserläufe, alte und neue Flächen am Wasser bieten mit ihren ganz besonderen Eigenschaften bedeutende Potenziale für die Stadtentwicklung. Durch die Qualifizierung bestehender Quartiere und die Schaffung ganz neuer Stadtquartiere am Wasser werden die Städte zum Wasser hin entwickelt. Gleichzeitig wird durch künstliche Seen und die Aufwertung der vorhandenen Wasserflächen das Wasser aktiv in die Städte (zurück-)geholt. Ziel ist es, das Thema Wasser noch stärker in stadtplanerischen Fragen zu berücksichtigen und die Lebens- und Stadtqualität durch das Element Wasser weiter zu verbessern.

Alle Mann an Bord

Für alle Planungen und Projekte am Wasser bilden die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger einen wichtigen Ausgangspunkt. Ziel ist es daher, über Beteiligungsverfahren die vorhandenen Wünsche und Bedürfnisse in Erfahrung zu bringen und diese bei der Umsetzung zu berücksichtigen. Grundvoraussetzung dafür ist ein entsprechendes, in der Städteregion bereits vorhandenes und bewährtes Planungsverständnis. Dieses muss noch stärker in den Planungsalltag etabliert werden, um Realitätsbezug und Akzeptanz von Vorhaben langfristig zu sichern.

(Neue) Kajüten und Kombüse

Wohnen am Wasser hat einen hohen Erlebnis- und Erholungswert und bietet attraktiven Lebensraum für die Bewohner einer Stadt. Diese Qualitäten stoßen zurzeit und absehbar auch zukünftig auf breites Interesse und große Nachfrage. Ziel ist es, Antworten auf diese Nachfrage zu geben. Das soll sowohl über Maßnahmen im Bestand als auch im Neubau geschehen. Bäche und Zuläufe zu Emscher und Lippe werden naturnah umgestaltet, es werden Zugänge geschaffen und Neubauprojekte an Wasserflächen realisiert. Durch Projekte zur Regenwasserversickerung wird das Wasser im Stadtbild sichtbar, viele weitere Maßnahmen und Visionen sind in diesem Zusammenhang möglich: Wohnen auf dem Wasser – auch hier in der Städteregion denkbar.

Leinen los

Die Menschen wollen und sollen den Freiraum nutzen. Er muss zugänglich und erlebbar sein, sowohl auf dem Wasser als auch an Land und am Wasser entlang. Ziel ist es, hierfür entsprechende Angebote in bestimmten Bereichen auszubauen und zu schaffen, auch um so wiederum andere Bereiche für Natur und Landschaft vorzusehen. Die regionalen Attraktionen rund ums Wasser sollen zudem für die dauerhafte Positionierung als touristische Attraktion genutzt werden. Dies bedeutet, auf der Basis bestehender freizeitorientierter und kulturtouristischer Infrastruktur aufzubauen und vorhandene Angebotslücken zu schließen. Bereits heute gibt es im Revier viele große und einzigartige Sportereignisse rund ums Wasser. Angestrebt ist, diese Stärke weiter auszubauen und als Alleinstellungsmerkmal zu festigen.

„Korallenriffe“ im Revier

Freiräume sind immer auch Lebens- und Rückzugsraum für Tiere und Pflanzen. Gerade in der dichtbesiedelten Region lastet durch den Menschen ein hoher Nutzungsdruck auf den Frei- und Wasserflächen. Es gilt daher, attraktiven Freiraum zu schaffen, der für die Bevölkerung erreich- und nutzbar ist und

zugleich Flächen und Räume zu definieren und zu schützen, die der Entwicklung von Tieren und Pflanzen vorbehalten sind. Ein nachhaltiger Umgang mit Ressourcen, wie bspw. Regenwasser, ist dabei ebenfalls ein wichtiges Arbeitsfeld. In diesem Zusammenhang ist es in der Städteregion Ruhr ein besonderes Anliegen, die regionsspezifische Industrienatur und -kultur zu erhalten und zu fördern.

Bugwellen

Die Wasserwege in der Region sind seit jeher eng mit wirtschaftlichen Aspekten verknüpft. Zurzeit findet hier ein großer Teil des Strukturwandels statt: Viele neue Arbeitsplätze entstehen auf wassernahen Brachflächen. Dabei nehmen die Kommunen selbst Geld in die Hand, investieren und lösen dadurch wiederum externe Investitionen aus. Die Wasserwege und Häfen sind dabei ein Standortvorteil, sowohl für Logistik und Gewerbe, als auch für (innenstadtnahe) Bürostandorte. Ziel ist es, die Wirtschaft in der Region durch die Entwicklung von attraktiven Standorten zu stärken und so Arbeitsplätze u.a. in den Bereichen Logistik, Binnenschifffahrt, Gewerbe, Dienstleistungen, Freizeit- und Kulturwirtschaft sowie Gastronomie zu schaffen.

Brückenschlag

Wasser macht an Gemeindegrenzen nicht halt. In der Region gibt es viele Verbindungen durch Kanäle und Flüsse. Diese linearen Strukturen haben manchmal aber auch eine trennende Wirkung. Durch Wege- und Grünverbindungen sowie Querungsmöglichkeiten können diese Barrieren abgebaut werden. So kann das Wasser durchgängig erlebbar gemacht werden. Das Neue Emschertal ist ein echtes Gemeinschaftsprojekt; räumlich, inhaltlich und ideell. Es kann nur durch aktives Zusammenwirken Realität werden. Hierfür in Zukunft weitere und neue Formen der Zusammenarbeit sowie ein Bewusstsein in den Köpfen zu schaffen ist das Ziel.

Bo(o)tschaften senden

Die Städteregion ist eine Region am Wasser. Ziele im Prozess Masterplan Ruhr sind, diese Standorteigenschaften stärker nutzbar zu machen, ein entsprechendes Image zu etablieren und dieses nach innen und außen zu kommunizieren. Wasser ist dabei ein geeignetes „Transportmittel“, denn es bewegt vieles: Güter, Menschen, Begeisterung. Zukünftig sollen die spezifischen Eigenschaften dieses Elementes vermehrt als „Bo(o)tschafter“ genutzt werden, um das Bewusstsein für die vorhandenen Qualitäten und Erholungswerte weiter zu stärken.

Kunstfluss

Faszination Wasser: Aktionswochen rund ums Thema Wasser, ein Museum im Wasserturm, Konzerte am Kanal – zwischen Wasser, Kultur und Städtebau gibt es große Schnittmengen und viele Verknüpfungsmöglichkeiten. Ziel ist es, die besonderen Eigenschaften und den Reiz des Elementes Wasser verstärkt auch über Kunst und Kulturprojekte zu vermitteln, Begeisterung zu wecken und das Bewusstsein hierfür zu erhöhen.

4.4.2 Handlungsfelder, Ziele und Projekte

Die Entwicklung rund ums Wasser findet in verschiedenen Handlungsfeldern statt. Die nachstehende Tabelle bietet eine Übersicht über Handlungsfelder und Ziele. Anhand einiger Projekte und Beispiele wird zudem die Erreichung dieser Ziele exemplarisch illustriert.

H a n d l u n g s f e l d

Stadt ans Wasser

Ziele

Qualifizierung bestehender Quartiere mit Wasserbezug

Projekte/Maßnahmen

Duisburg • Masterplan Innenstadt
Bottrop • Ebel ans Wasser, Welheimer-Mark-Wohnen an der Emscher
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania – Wohnen im Palais am Stadtkai, Umbau des ehemaligen Stadtbades zum Wohngebäude
Essen • Wohnpark am Wasser Krupp-Wald Rüttenscheid
Gelsenkirchen • Nordsternpark
Herne • Projektvernetzung im Stadtteil „Unser Fritz“: Neubaugebiet, Ausbau der Künstlerzeche, Spielwald/Kulturgarten, Vernetzung durch neue Fußgängerbrücke
Bochum • Ruhrauenpark
Hagen • „Volmegrünzug Eckesey“, Elbershallen/Wippermanninsel – Projekt „Brückenschlag“, neue Fußgängerbrücken im Rahmen Stadtumbau
Dortmund • Hafenquartier in der Nordstadt

Entwicklung neuer Stadtquartiere am Wasser

Duisburg • Rheinpark; Eisenbahnhafen
Oberhausen • Neue Mitte/Heinz-Schleußer-Marina am Rhein-Herne-Kanal und Umfeld
Bottrop • Siedlungserweiterung Welheimer-Mark
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania – Kernprojekt Ruhrpromenade
Essen • Kruppgrütel und Kettwig Stausee
Gelsenkirchen • Stadtquartier Graf Bismarck
Dortmund • Phoenix Ost in Hörde

Etablierung neuer Nutzungen am Wasser

Bottrop • Erklärwerk
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania – Kernprojekt Ruhrpromenade; Ruhrbania – Badestrand
Essen • Marina Rhein-Herne-Kanal; Kruppgrütel
Herne • Gastronomie- und Freizeitangebot durch Strandbar „Cranger Küste“, Biergarten/Strandcafé Unser Fritz II/III
Bochum • Ruhrauenpark
Hagen • Elbershallen/Wippermanninsel, Schaffung neuer Freizeit-/Gastronomieangebote
Dortmund • Dortmund Fredenbaum, Nordstadt ans Wasser, Wassersportzentrum

Schaffung neuer Wasserflächen in der Stadt

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft

Duisburg • Errichtung eines Wassergrabens zur Anbindung der Duisburger Innenstadt an den Innenhafen

Oberhausen • Holtener Feld und „Emscherknick“, Auenentwicklung, Renaturierung von Bachläufen; Konzept zur naturnahen Entwicklung der Fließgewässer in Oberhausen (KNEF)

Bottrop • Badesee

Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania - Hafenbecken

Essen • Kuhlhoffsee; Niederfeld See; Kruppgrütel; Renaturierung Bernebach

Herne • Regenwassergrachten im Gewerbepark Hibernia, Regenwasserteiche (z. B. Betriebshof, LIDL-Zentrale, Schulen), Renaturierung von Bachläufen

Bochum • Renaturierung von Bachläufen

Dortmund • Phoenixsee

H a n d l u n g s f e l d

Wohnen

Ziele

Qualifizierung vorhandener Bestände durch Zugänge zum Wasser oder die Integration von Wasser in den Stadtteil

Projekte/Maßnahmen

Duisburg • Rheinpark

Bottrop • Ebel ans Wasser, Welheimer-Mark-Wohnen an der Emscher

Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania – Innenstadt an die Ruhr bringen; Radweg auf Rheinischer Bahntrasse

Essen • Niederfeldsee in Altendorf

Bochum • Ruhrauenpark

Hagen • „Neue City Hagen“, Projekte: Renaturierung der Volme, Rathaus an der Volme, Volmepark und Dr. Ferdinand-David-Park, Elbershallen/Wippermanninsel – Projekt „Brückenschlag“, neue Fußgängerbrücken im Rahmen Stadtumbau

Dortmund • Hafenquartier in der Nordstadt, Großwohnsiedlung Scharnhorst Ost

Schaffung neuer, attraktiver Wohnmöglichkeiten am Wasser

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010

Duisburg • Rheinpark, Innenhafen; Wohnen am Duisburger Toeppersee, Wohnbebauung in Duisburg Wedau

Oberhausen • Ökologische Wohnsiedlung am Holtener Feld

Bottrop • Siedlungserweiterung Welheimer-Mark

Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania

Essen • Marina; Kruppgrütel; Kettwig Stausee

Gelsenkirchen • Wohnen im Stadtquartier Graf Bismarck

Herne • Wohngebiet „Unser Fritz“
Bochum • Ruhrauenpark
Dortmund • Phoenix Ost

Entwicklung innovativer Wohnstandorte auf dem Wasser

Duisburg • floating homes

H a n d l u n g s f e l d

Natur/Landschaft/Erholung

Ziele

Förderung von attraktivem Freiraum

Qualifizierung der Gewässerlandschaft

Schaffung erleb- und nutzbarer freiräumlicher Qualitäten

Projekte/Maßnahmen

Regionale Projekte • Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, das ruhrtal
Oberhausen • Landschaftsfenster Ruhraue Alstaden
Bottrop • Badeseen, Wunderwald
Mülheim an der Ruhr • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund
Essen • Krupp-Park
Gelsenkirchen • Freiflächenentwicklungskonzept (FREK)
Bochum • „Bergpark“ Kornharpen
Hagen • Volmepark, Dr. Ferdinand-David-Park, „Volmegrünzug Eckesey“
Dortmund • Freizeitachse Dortmund Ems Kanal, Uferthron Hohensyburg, Verknüpfung von Ruhrtal und Emscher Landschaftspark 2010

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, das ruhrtal – Wasserwanderweg Ruhr
Mülheim an der Ruhr • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund
Essen • Gesamtprojekt Essen Neue Wege zum Wasser
Herne • Renaturierung von Bachläufen
Bochum • Renaturierung von Bachläufen
Dortmund • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft, Emscher Radweg, das ruhrtal – RuhrtalRadweg, Fluss Stadt Land
Oberhausen • Aufweitung des Emschertalraumes und Auenentwicklungen; Landschaftsfenster Ruhraue Alstaden

Erhalt und Schaffung von Rückzugsräumen für Tiere und Pflanzen durch die Definition von schützenswerten Gewässern, Uferbereichen und Flächen

Bottrop • Badeseesee, Wunderwald
Mülheim an der Ruhr • Veranstaltung „Voll die Ruhr“
Essen • Kuhlhoffsee; Niederfeldsee; Bernetal
Gelsenkirchen • Lückenschluss im Grünzug D durch Neubau einer Brücke über den Rhein-Herne-Kanal im Bereich der Erlebniswelt ZOOM
Herne • Erzbahntrasse
Bochum • „Neue Ruhrgärten“
Dortmund • Naturlehrpfad Alte Körne, Uferthron, Hohensyburg

Aufbau eines Biotopverbundnetzes

Oberhausen • Schutz ökologisch bedeutsamer Bereiche in der Ruhraue Alsteden (Feuchtbiotop im Bereich der ehemaligen Halde, angrenzender Kolk)
Mülheim an der Ruhr • Naturschutzgebiete: Kocks Loch, Saarner-Mendener Ruhraue, Styruer Ruhraue
Herne • NSG Vossnacken, Langeloh, Resser Wald (Feuchtbiotop z.T. durch Bergsenkungen)
Bochum • Seepark Ümmingen
Dortmund • Brunosee, Mastbruch, Lanstroper See, Hallerey u.v.a.m.

Schaffung eines durchgängigen regionalen Parks

Regionale Projekte • Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, Masterplan Emscher-Zukunft
Oberhausen • Ruhraue im Grenzraum Duisburg, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen
Bottrop • Freiraumentwicklungsplan
Mülheim an der Ruhr • Gesamtstädtischer Freiraumentwicklungsplan
Herne • Hunberggraben, Börsinghauser Bach, Ostbach, Hemker Bach, geplant Westbach
Bochum • Masterplan Freiraum
Dortmund • Radial-Konzentrisches Freiraummodell

Erhalt und Weiterentwicklung der regionsspezifischen Industrienatur und -kultur im Umfeld von Wasser

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, das ruhrtal – RuhrtaRadweg
Oberhausen • Emscher-Insel; Masterplan Westliches Ruhrta und Dortmund: Landschaftsfenster Ruhraue Alsteden
Bottrop • Wunderwald (Reg.Grünzug C)
Mülheim an der Ruhr • MüGa-Gelände; Fossilienweg
Herne • Landschaftspark Pluto V, Radweg ehemalige Erzbahntrasse
Bochum • Parkway
Dortmund • Masterplan Westliches Ruhrta und Dortmund

Regionale Projekte • Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, Route der Industriekultur

Oberhausen • beiderseits des Rhein-Herne-Kanals industriegeschichtlich/-kulturell bedeutsame Orte
Bottrop • Mallakofturm, Erklärwerk
Mülheim an der Ruhr • Ledermuseum
Gelsenkirchen • Entwicklung des Kanaluferparks Graf Bismarck
Herne • Entwicklung der Künstlerzeche Unser Fritz zu einem Kultur- und Freizeitschwerpunkt
Bochum • Ankerpunkt Eisenbahnmuseum Bochum- Dahlhausen, Zeche Klosterbusch
Hagen • Elbershallen
Dortmund • Industriedenkmal Kokerei Hansa, PHOENIX West (nahe der Emscher)

H a n d l u n g s f e l d

Freizeit/Tourismus/Sport

Ziele

Projekte/Maßnahmen

Bessere Begehrbarkeit für Fußgänger und Radfahrer erreichen

Regionale Projekte • Emscher Radweg, das ruhrtal – RuhrtalRadweg
Duisburg • Schaffung einer Wegeverbindung zum Rheinufer in Duisburg Haus Angerort
Oberhausen • gewässernahe Führung des Ruhrtal-Radweges im Bereich Alstaden
Bottrop • Magistrale Essen Bottrop
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania – Ruhrpromenade
Essen • Niederfeldsee Essen-Altendorf, Grünverbindung Bernetal und Rheinische Bahn, Magistrale Essen Bottrop
Gelsenkirchen • Neubau einer Brücke über Hafeneinfahrt Graf Bismarck
Herne • Radweg ehem. Erzbahntrasse, Rad- und Fußgängeroute wasser)kurs herne
Bochum • Anbindung der Stadteile an den RuhrtalRadweg
Hagen • Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee
Dortmund • Fredenbaum Weiterentwicklung Bootshäuser

Befahrbarkeit erreichen durch Wasserwege und Anlegestellen

Regionales Projekt • das ruhrtal – Wasserwanderweg Ruhr
Duisburg • Marina
Oberhausen • Häfen (Heinz-Schleußer-Marina und Hafen Oberhausen e. V. am Oberwasser der Schleuse Lirich)
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania – Hafenbecken
Essen • Marina und Marinapark E – GE
Gelsenkirchen • Anleger im Hafenbecken Graf Bismarck, Marinapark E – GE
Herne • Freizeithafen und St. Monika-Anleger im Hafenbecken Friedrich der Große, Anleger Schleuse Wanne-Eickel und Unser Fritz II/III

Bochum • Freizeitzentrum Kemnader See
Hagen • Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee
Dortmund • Phoenix Ost, Weiterentwicklung Bootshäuser, Wasserwanderrastplatz

Dauerhafte Positionierung als touristisches Highlight fördern

Regionale Projekte • das ruhrtal – Regionalmarketingkonzept, Konzept zum Ausbau des Sportboottourismus in der Region, Wasserwanderweg Ruhr, Fluss Stadt Land
Bottrop • Badesee, Erklärwerk
Gelsenkirchen • Bau der Erlebniswelt ZOOM am Rhein-Herne-Kanal
Herne • St. Monika-Anleger im Hafen FdG, Schleuse Wanne-Eickel und Unser Fritz II/III, Gastronomieangebot am RHK: Strandbar „Cranger Küste“ in Crange und Biergarten/Strandcafé Unser Fritz II/III
Bochum • Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
Hagen • Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee

Projektentwicklung auf der Basis vorhandener Ansätze einer freizeitorientierten und kulturtouristischen Erschließung der Wasserwege

Regionale Projekte • das ruhrtal – Wasserwanderweg Ruhr, Ruhrschiffahrt, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010
Oberhausen • Rhein-Herne-KulturKanal 2010
Bottrop • Rhein-Herne-KulturKanal 2010
Gelsenkirchen • Marinapark Essen – Gelsenkirchen, Rhein-Herne-KulturKanal 2010
Herne • Rhein-Herne-Kulturkanal 2010: z. B. Kulturgarten Künstlerzeche, künstlerisch gestaltete Picknickareale, Kulturschiff, Großfotos an Brücken, Unterführungen, Freiflächen an Uferzonen
Bochum • Ausbau Ruhrschiffahrt
Hagen • Freizeitschwerpunkt Dortmunder Straße/Hengsteysee, Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee
Dortmund • Weiterentwicklung Bootshäuser, Deusenberg

Förderung kultureller und freizeitwirtschaftlicher Unternehmungen

Regionales Projekt • das ruhrtal
Bottrop • Badesee, Erklärwerk
Gelsenkirchen • Kanalbühne (Amphitheater) Nordsternpark
Herne • Ausbau der Maschinenhalle Unser Fritz als Veranstaltungshalle für Kunst und Kultur, Ausweitung der St. Monika-Anlegestellen, Fußgänger und Radroute wasser)xKurs, Station des deutschen Kanuverbandes = Übernachtungsmöglichkeit für Wasserwanderer, Familienlehrgänge Kanusport
Hagen • Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee – RuhrtaVelo
Bochum • Landschaftstreppe zum RuhrtaVelo, RuhrtaVelo, Eisenbahnmuseum Bochum- Dahlhausen
Dortmund • Strandbar, Bootshäuser Fredenbaumpark

Förderung wasserbezogener Gastronomie

Duisburg • Innenhafen
Bottrop • Badesee, Erklärwerk
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania
Herne • Strandbar „Stadthafen“ (RE) a.d. Stadtgrenze Herne/Recklinghausen, Strandbar „Cranger Küste“, Biergarten/Strandcafé Unser Fritz II/III

Bochum • „Stranddeck“ Kemnader See
Hagen • Freizeitschwerpunkt Dortmunder Straße/Hengsteysee – Beach Club, Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee – Seegastronomie
Dortmund • Strandbar, Phoenix Ost

Entlastung schützenswerter Gewässer und Uferbereiche durch Schaffung neuer Freizeitangebote am Wasser

Bottrop • Badesee
Dortmund • Phoenix See, Deusenberg, Weiterentwicklung der Bootshäuser

Abbau von Angebotsdefiziten „naturnaher“ Bademöglichkeiten

Bottrop • Badesee
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbadestrand in Saarn

Stärkung wasserbezogener Sportereignisse

Duisburg • Kanuweltmeisterschaften; Ausbau der Duisburger Regattabahn
Oberhausen • 2003: Ruhrolympiade auf dem Rhein-Herne-Kanal
Bottrop • Sportparkerweiterung um ein Hallenbad
Mülheim an der Ruhr • Drachenbootrennen, Ruderwettbewerbe, Kanupolo
Essen • Nationale und internationale Segel- und Ruderregatten auf dem Baldeneysee
Gelsenkirchen • Emschertriathlon
Herne • Ruder- und Kanuwettbewerbe
Bochum • Internationale Junior-Kanuregatta, regionale Regatten
Hagen • Ruhrolympiade 2007 am Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee
Dortmund • Westfalentriathlon, Südbad, Leistungstützpunkt Deutschland-Achter, Tag des Rudersports 2009

H a n d l u n g s f e l d

Wirtschaft

Ziele

Schaffung attraktiver Standorte durch Erschließung und Entwicklung von wasserbezogenen Brachflächen

Projekte/Maßnahmen

Duisburg • Innenhafen, Rheinpark
Bottrop • Erklärwerk
Mülheim an der Ruhr • Bebauung Rhein-Ruhr-Hafen – Westspitze
Gelsenkirchen • Stadtquartier Graf Bismarck

Schaffung neuer Arbeitsplätze u.a. in der Gastronomie und im Freizeit- und Tourismussektor

Herne • Schloss Grimberg, Güterverkehrszentrum Emscher
Bochum • BioMedizinPark Bochum, Zeche Klosterbusch
Hagen • Elbershallen/Wippermanninsel – Projekt „Brückenschlag“, neue Fußgängerbrücken im Rahmen Stadtbau
Dortmund • PHOENIX West, Zugänge zum Dortmund Ems Kanal, Fredenbaum: Fläche nördlich Tankweg

Regionale Projekte • das ruhrtal, Masterplan Emscher Landschaftspark
Duisburg • Innenhafen; geplanter neuer Bürostandort auf einer Ruhrinsel in Duisburg Ruhrort
Oberhausen • Neue Mitte Oberhausen, Bau eines Freizeit- und Allwetterbades (Aquapark) östlich der Heinz-Schleußer-Marina sowie weiterer freizeit-/tourismusorientierter Angebote
Bottrop • Standort Badesees, Erklärwerk
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania
Essen • Marina, Bürostandort Krupp-Park
Gelsenkirchen • Erlebniswelt ZOOM
Herne • Strandbars, INTEGRA-Projekt (Aufarbeitung eines Schiffes und Vermarktung für Freizeitwecke)
Bochum • „Stranddeck“ Kemnader See, Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, BioMedizinPark Bochum
Hagen • Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee – RuhrtaService, RuhrtaVelo, Seegastronomie; Elbershallen/Wippermanninsel – Schaffung neuer Freizeit-/Gastronomieangebote
Dortmund • Strandbar, PHOENIX West

Förderung der Häfen als Logistikstandorte

Duisburg • Hafen; Umnutzung einer Industriebrache in Duisburg Wanheim zum Hafen/Logistikstandort
Mülheim an der Ruhr • Rhein-Ruhr-Hafen
Essen • Essen Stadthafen und Econovabereich
Herne • Güterverkehrszentrum Emscher, Förderung Eisenbahntechnikzentrum
Dortmund • Güterverkehrszentrum Hardenberg, Container Terminal Ausbau 3. Stufe

Stärkung und stärkere Vermarktung der Wasserlagen

Regionale Projekte • das ruhrtal, Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr
Oberhausen • nach Aufwertung Emscher, Rhein-Herne-Kanal, Ruhr: Vermarktung über Tourismuswerbung
Bottrop • Ebel ans Wasser
Mülheim an der Ruhr • Ruhrbania
Gelsenkirchen • „Neue Schlosslagen“
Herne • Neue Schlosslagen
Bochum • „Burg über der Ruhr“, BioMedizinPark Bochum, Ruhrauenpark

H a n d l u n g s f e l d

Region am Wasser

Ziele

Etablierung einer ambitionierten und dauerhaften Kooperation

Verknüpfung regionaler Angebote

Gewährleistung der Durchgängigkeit des Gewässererlebensraums

Umsetzung interkommunaler Projekte

Projekte/Maßnahmen

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr, das ruhrtal, Städteregion Ruhr 2030/Masterplan Ruhr, Fluss Stadt Land

Oberhausen • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Mülheim an der Ruhr • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Bochum • Rahmenkonzept städtebauliche Entwicklung an der Ruhr

Dortmund • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr, das ruhrtal, Fluss Stadt Land

Duisburg • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Oberhausen • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Mülheim an der Ruhr • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Dortmund • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, das ruhrtal – RuhrtalRadweg, Wasserwanderweg Ruhr

Duisburg • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Oberhausen • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Mülheim an der Ruhr • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund; MüGa-Wege; Leinpfad

Herne • Wegebau nach Kanalufer- und ÖPEL-Programm, Emscherradweg

Bochum • Ölbachtal – Ruhrtal

Hagen • Freizeitschwerpunkt Dortmunder Straße/Hengsteysee, Freizeitschwerpunkt Haus Baukey/Harkortsee

Dortmund • Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Regionale Projekte • Masterplan Emscher-Zukunft, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr, das ruhrtal – RuhrtalRadweg, Fluss Stadt Land

Duisburg: Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund
Oberhausen: Emscherinsel, Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund
Bottrop: Emscher-Insel
Mülheim an der Ruhr: Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund
Essen: Emscher-Insel
Gelsenkirchen: „Neues Emschertal“
Herne: Neues Emschertal + Emscher-Insel
Bochum: Städtebauliche Offensive „Städte an den Fluss“
Dortmund: Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

Schaffung eines gemeinsamen Bewusstseins

Regionale Projekte: Masterplan Emscher-Zukunft, Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr, das ruhrtal, Fluss Stadt Land
Oberhausen: Regionalmarketing, Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund
Mülheim an der Ruhr: Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund
Herne: Herner Wasserwochen, wasser)xKurs herne
Bochum: Städtebauliche Offensive „Städte an den Fluss“
Dortmund: Masterplan Westliches Ruhrtal und Dortmund

H a n d l u n g s f e l d

Identifikation/Imagebildung

Ziele

Faszination „Wasser in der Stadt“ erlebbar machen

Projekte/Maßnahmen

Regionale Projekte: Veranstaltungsprogramm Fluss Stadt Land, das ruhrtal, Rhein-Herne Kultur-Kanal
Oberhausen: Ausbau von Wegesystemen, Darstellung in Karten und Publikationen, Vorträge + Führungen/geführte Radtouren, Infotafeln vor Ort
Bottrop: Ausbau der Wege am Wasser
Mülheim an der Ruhr: Drachenbootrennen, „Voll die Ruhr“, Aquarius Wassermuseum, Naturkunde-Museum und Ökologische Station im Haus Ruhrnatur
Gelsenkirchen: Nordsternpark als Spielstätte in der Extraschicht
Herne: Herner Wasserwochen, wasser)xKurs herne, Vorträge und Führungen durch Umwelt- und Naturschutzvereine, Bachrenaturierungen, Wasser als städtebauliches Gestaltungselement (z. B. Gracht Gewerbepark Hibernia)
Bochum: Zukunftswerkstatt Ruhrtal, Kemnade in Flammen
Hagen: „Neue City Hagen“, Projekte: Renaturierung der Volme, Rathaus an der Volme, Volmepark und Dr. Ferdinand-David-Park, Elbershallen/Wippermanninsel – Projekt „Brückenschlag“, neue Fußgängerbrücken im Rahmen Stadtumbau, „Seegeflüster“
Dortmund: Wasserforscher, Emscherwanderung, Regenwasserprojekte

H a n d l u n g s f e l d

Kultur/Kunst/Information/Bildung

Ziele

Aktive Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Projekte/Maßnahmen

Regionales Projekt • das ruhrtal

Oberhausen • Vorträge und Führungen/geführte Radtouren, Infotafeln: durch Verbände des Naturschutzes, Regionalverband Ruhr/Infozentrum Emscher Landschaftspark im Haus Ripshorst, Biologische Station Westliches Ruhrgebiet etc.

Bottrop • Rhein-Herne-KulturKanal 2010

Mülheim an der Ruhr • „Voll die Ruhr“

Gelsenkirchen • Emscher Dialog

Herne • Wasserwochen, Wasser)xkurs, Rhein-Herne-KulturKanal 2010, Emscher Dialog, Vorträge/Führungen durch Umwelt- und Naturschutzverbände

Bochum • Zukunftswerkstatt Ruhrtal, Kemnade International, Bochumer Geotope im Ruhrtal, Institut für Umwelt- und Zukunftsforschung Sternwarte Bochum

Hagen • „ProbeRäume – DenkFabrik Hagen“ im Rahmen „Ab in die Mitte“ – Die City-Offensive NRW 2007
Elbershallen/Wippermanninsel

Dortmund • Emscherwanderung, Nachtwanderung, Führungen, ökologische Spaziergänge, Radtouren

Wissen kindgerecht vermitteln

Oberhausen • Vorträge, Führungen/geführte Radtouren, Infotafeln durch Verbände des Naturschutzes, Regionalverband Ruhr/Infozentrum Emscher Landschaftspark im Haus Ripshorst, Biologische Station Westliches Ruhrgebiet; Projekt „Agenda-Kindergärten“

Bottrop • Erklärwerk

Mülheim an der Ruhr • Haus Ruhrnatur

Gelsenkirchen • Projekte in der „Route des Regenwassers“

Herne • diverse Angebote zur Erkundung der Wasserlebensräume durch Biologische Station östliches Ruhrgebiet, NABU und BUND

Bochum • Umweltpürnasen-Pass, Exkursionen zum Thema „Wasser“

Dortmund • WasserForscher

Aktive Ausgestaltung der Kulturhauptstadt 2010

Regionale Projekte • ruhrtal, Rhein-Herne-KulturKanal 2010

Oberhausen • Rhein-Herne-KulturKanal 2010 mit dem lokalen Projekt „KANALE – Kunst am Rhein-Herne-Kanal“ (Künstlerin: Billie Erenkamp)

Bottrop • Rhein-Herne-KulturKanal 2010

Herne • Rhein-Herne-KulturKanal 2010 mit lokalen Projekten wie Kulturgarten, Picknickareale, Großbilder, Kulturschiff (Schiffsfahrten auch als Vorbote im Rahmen der Cranger Kirmes 2007)

Bochum • Kulturkonzept Ruhrtal, „Ruhrtalpassage“

Vermittlung von Vielfalt und Anziehungskraft von Wasser über Kunst und Kultur

Regionale Projekte • ruhrtal, Rhein-Herne-KulturKanal 2010

Bottrop • Erklärwerk

Mülheim an der Ruhr • Aquarius Wassermuseum, Haus Ruhrnatur

Gelsenkirchen • Präsentation der Kanalzone zur Europäischen Kulturhauptstadt 2010

Herne • Künstlerzeche Unser Fritz 2/3

Rhein-Herne-KulturKanal 2010, Kulturveranstaltungen im Rahmen der Herner Wasserwochen

Bochum • Stanzwerk, Kulturkonzept Ruhrtal

Hagen • „Seegeflüster“, „ProbeRäume – DenkFabrik Hagen“ im Rahmen

„Ab in die Mitte“ – Die City-Offensive NRW 2007 Projektstandorte Elbershallen/Wippermanninsel

Dortmund • Veranstaltungen Fluss Stadt Land

4.4.3 Ausguck

Die Städteregion ist auf dem Weg in eine hydrophile Zukunft bereits einige erfolgreiche Schritte gegangen. Die zahlreichen laufenden und geplanten Projekte werden auch zukünftig dazu beitragen, unsere Region strukturell zu stärken und die Lebensqualität für ihre Bewohner und die Erlebnisqualität für die Besucher weiter zu erhöhen.

Die Städteregion ist „auf großer Fahrt“ – und das gleich in mehrerer Hinsicht. Der Umbau des Emschersystems sowie der Aufbau des Emscher Landschaftsparks sind Projekte, die sowohl zeitlich als auch finanziell und organisatorisch besonders große Herausforderungen darstellen. Alle Projekte und Initiativen in den Städten zeichnen sich insbesondere durch ihren hohen qualitativen Anspruch aus, der auch im Arbeitszusammenhang Masterplan Ruhr in den nächsten Jahren gemeinsam weiter erfüllt werden soll.

Die unvergleichliche Dynamik und die sichtbaren Ergebnisse des Strukturwandels am Wasser machen deutlich, dass die alte Industrieregion an Ruhr, Emscher und Rhein längst ihren Freischwimmer gemacht hat und die Qualifizierung dieser Entwicklungsachsen voranbringt. Das Leben brandet an unseren „Küsten“. Es reicht aber nicht aus, sich auf ersten Erfolgen auszuruhen und nun nur noch in romantischen Bildern und in maritimer Sehnsucht zu



Was die Zukunft wohl bringen mag?

schwelgen. Es gibt weiterhin viel zu tun, insbesondere auch am Wasser in der Region. Insofern kommt es weiterhin auf die richtige Einordnung von Entwicklungspotenzialen und Qualitäten sowie die konsequente Realisierung an. Nur so bleibt sich die Region treu.

Prozess Masterplan Ruhr

Ein Forschungsprojekt im Rahmen von „Stadt 2030“ gab 2003 den Startschuss für mehrere Leitprojekte, zu denen u.a. die Erstellung des Masterplans Ruhr zählte. Die acht beteiligten Städte Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund beschlossenen gemeinsam, im Rahmen des Masterplan Ruhr die Stärken und Qualitäten der Städteregion herauszuarbeiten, räumliche Entwicklungspotenziale zu definieren und gemeinsame Strategien und Fachpositionen zu erarbeiten. Als eigenständiges und wesentliches Ziel wurde zudem die Entwicklung und Etablierung einer regionalen Kooperationskultur vereinbart. Von Beginn an war die Arbeitsatmosphäre konstruktiv, mit der Zeit ist daraus eine Arbeitskultur entstanden, deren Qualität sich durch Verbindlichkeit, gegenseitigen Respekt und Offenheit auszeichnet. Die Gastbeiträge in der vorliegenden Broschüre zeigen zudem, dass der Masterplan Ruhr auch außerhalb der beteiligten Kommunen wahrgenommen und anerkannt wird. Der Beitritt der Kommunen Bottrop, Hagen und Hamm zur Städteregion Ruhr 2030 ist Beleg für den Erfolg der gemeinsamen Arbeit ebenso wie die Auszeichnung der Städteregion Ruhr 2030 durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung als erfolgreiches Beispiel interkommunaler Kooperationen (kommKOOP).

Die Erstellung eines Masterplans ist ein fortlaufender Prozess. Zu dessen Gestaltung und Überprüfung, zur Information und als Möglichkeit zur internen und öffentlichen Diskussion wurden prozessbegleitend Broschüren erstellt. Die erste Broschüre zum Masterplan Ruhr aus dem Jahre 2006 stellte eine Bestandsaufnahme zu den Themen „Wohnen“, „Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ und „Region am Wasser“ dar. Die nun vorliegende Broschüre vertieft diese Themen inhaltlich, Leitlinien und Ziele bilden zudem einen regional abgestimmten Orientierungsrahmen für die Entwicklung der nächsten Jahre.

Wohnen in der Städteregion Ruhr

Das Wohnen in der Städteregion Ruhr stellt sich in allen Teilmärkten als ausgewogen dar. Attraktive Angebote sind in allen Lagen und Qualitäten vorhanden. Die Betrachtung der wichtigsten Wohnungsmarkindikatoren zeigt auf, dass die Region über ausreichend Wohnbauland verfügt und dass sowohl die Mieten als auch die Kaufpreise für Immobilien – bei größeren Unterschieden innerhalb der Region – vergleichsweise günstig sind. Die Baufertigstellungen folgen weitgehend dem Trend, d.h. sie sind rückläufig, bewegen sich mit rund 5.000 Wohnungen aber immer noch auf einem relativ hohen Niveau. Der wichtige Teilmarkt der Ein-/Zweifamilienhäuser hat sich von diesem Trend etwas abgekoppelt und verläuft seit mehreren Jahren konstant bis leicht positiv. Die demographische Entwicklung mit all ihren Auswirkungen auf die Wohnungsmärkte wird in erster Linie durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung gekennzeichnet. Das vorhandene Geburtendefizit kann allerdings nicht durch die insgesamt sehr erfreuliche Entwicklung bei den Wanderungen ausgeglichen werden. Ende der 1990er Jahre lag die Wanderungsbilanz noch bei rund minus 15.000. Durch vielfältige Maßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Städten ist es gelungen, diesen Abwärtstrend zu stoppen und zu drehen, so dass heute sogar Zugewinne bei den Wanderungen zu verzeichnen sind. Ob sich hieraus bereits ein nachweisbarer Trend „zurück in die Stadt“ ableiten lässt, ist innerhalb der Region durchaus umstritten, da diese Entwicklung nicht eindeutig für alle Städte der Region zu erkennen ist. Um mehr über die Geschehnisse rund um das Wohnen in der Städteregion Ruhr zu erfahren, haben sich die Städte zu einem gemeinsamen Projekt der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung zusammengeschlossen. Diese Idee wurde bereits in der Masterplan Ruhr Broschüre des Jahres 2006 formuliert und hat sich nun als in der Praxis umsetzbar erwiesen.

Die maßgeblichen Entscheidungen für die zukünftige Entwicklung des Wohnens in der Region vollziehen sich in den

Beständen, denen die Städte große Aufmerksamkeit widmen (müssen). Die Wohnungsunternehmen und weitere Eigentümer haben in den vergangenen Jahren erheblich in ihre Bestände investiert und den Wohnstandort qualitativ verbessert. Darüber hinaus arbeiten die Kommunen im Schulterschluss mit Wohnungsunternehmen, intermediären Organisationen, den Bürgern/-innen und anderen vor Ort auch an einer weiteren Verbesserung des unmittelbaren Wohnumfeldes sowie der Wohnquartiere. Hierdurch wird ein wichtiger Beitrag zur langfristigen Sicherung von Investitionen sowie zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität geleistet.

Städtebau und Stadtentwicklung

Große, bedeutsame Projekte sind für die Stadtentwicklung ebenso wichtig wie die Pflege und Weiterentwicklung des Bestehenden innerhalb der vorhandenen gewachsenen Strukturen. Das städtebauliche Gesicht der Region ist durch die industrielle Vergangenheit geprägt: Hohe Verdichtung, lineare Verkehrs- und Transporttrassen, Industrieareale in Nachbarschaft zu Wohnnutzungen sind wesentlicher Teil dieses bestehenden Rahmens. Brachflächen und nicht mehr genutzte Gebäude als räumliche Konsequenzen des wirtschaftsstrukturellen Wandels stellen die Städte immer wieder vor die Herausforderung, Lösungen zu finden. Im Rahmen des Masterplan Ruhr konnte in den letzten Monaten hierzu ein gemeinsames Grundverständnis erarbeitet werden. Alle beteiligten Kommunen sind sich einig, dass dieses „Stadtentwicklungserwartungsland“ qualitativ und mit Augenmaß entwickelt werden muss, um dauerhaft die Lebensqualität als Standortfaktor zu erhalten und ein Mehr an städtebaulicher und städtischer Qualität in der Region zu erreichen. Mithilfe welcher Instrumente das in den nächsten Jahren erreicht werden kann, wird ein Arbeitsgegenstand der nächsten Monate und Jahre sein. Auftakt war hierzu ein gemeinsamer Workshop zum Thema „Städtebauliche Qualitäten in der Städteregion“. Stadtplaner, Städtebauer, Stadtentwickler, Architekten und Denkmalschützer diskutierten zu diesem Thema, mit dem

ermutigenden Ergebnis, dass man sich fachlich oftmals näher ist, als der Arbeitsalltag manchmal vermuten lässt. Die erstellten Leitlinien machen deutlich, dass anstehende Fragen herausgearbeitet werden konnten. Sie bilden eine Orientierung für die weitere Arbeit. Einblick in die vielfältigen Aspekte von Qualität im Städtebau ermöglichen die zahlreichen Beispiele in der vorliegenden Broschüre.

Region am Wasser

Camperkultur und Spundwandpool – die Menschen aus dem Ruhrgebiet haben ihre (wenigen) Wasserflächen schon immer zu nutzen verstanden. Das Leben, die Freizeit am Kanal gehört für viele einfach zum Ruhrgebiet. Aus Stadtentwicklungssicht entstehen durch die Aufgabe von industriellen Anlagen und Flächen in den letzten Jahren neue Potenzialräume an den Wasserkanten der Städteregion. Projekte mit Wasserbezug sind ein Entwicklungsmotor des Strukturwandels. Anhand der Fülle der dargestellten kommunalen Projekten wird deutlich, dass die Städte diese Potenziale bereits erkannt haben und mitten in der Umsetzung sind. In diesem Themenfeld gibt es zudem einen breiten regionalen Konsens, wie die Initiativen das ruhrtal, die Masterpläne Emscher-Zukunft und Emscher Landschaftspark 2010, Fluss Stadt Land oder Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr deutlich machen. Die Arbeitsgruppe hat bestehende und zukünftige Handlungsfelder, Ziele und Leitlinien erarbeitet, die als Richtschnur für die Entwicklung dieser wertvollen Potenzialräume dienen sollen, denn die Chancen in diesem Bereich sind noch längst nicht ausgeschöpft.

Weiter geht's

Die Städteregion hat in den vergangenen Jahren ein gemeinsames Bild von der Region und ihrer Zukunft entwickelt. Sie hat sich auf wichtige Fachfragen verständigt und weiß, welche Themen in den nächsten Jahren angepackt werden müssen. Die Städteregion hat sich auf erste Ziele und Leitlinien geeinigt. Diese zu präzisieren ist ein Ziel der weiteren Arbeit. Alle beteiligten Kommunen streben eine dauerhafte regionale Kooperation an. Anstehende Großereignisse wie die Kulturhauptstadt 2010 zeigen deutlich, welche Potenziale durch die Bündelung der regionalen Kräfte und Ressourcen möglich sind. Dieses sollte in Zukunft noch mehr nach außen vermarktet werden, um die Stärken der Region bekannter zu machen. Durch die Zusammenarbeit der letzten Jahre ist ein stabiles Fundament entstanden. Darauf aufbauend wird es nun zunehmend möglich sein, auch Themen wie z.B. Einzelhandel und Wirtschaft, deren Bearbeitung bedingt durch vielschichtige Interessenslagen und ein komplexes Akteursgeflecht ambitioniert ist, regional gemeinsam anzugehen.

Literaturverzeichnis

1. Metropole Ruhr

- Bongert, Dieter und Roland Kirchhof (Hrsg.): Bericht aus der Zukunft des Ruhrgebiets. Das Jahr 2031, Bottrop 2006.
- Borsdorf, Ulrich, Heinrich Theodor Grütter, Dieter Nellen (Hrsg.): Zukunft war immer. Zur Geschichte der Metropole Ruhr, Essen 2007.
- Bronny, Horst M., Norbert Jansen und Burkhard Wetterau: Das Ruhrgebiet. Landeskundliche Betrachtung des Strukturwandels einer europäischen Region, KVR (Hrsg.), Essen 2002.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): kommKOOP. Erfolgreiche Beispiele interkommunaler Kooperation, Berlin/Bonn 2006.
- Davy, Benjamin: Die Neunte Stadt. Wilde Grenzen und Städtereion Ruhr 2030, Wuppertal 2004.
- Froitzheim, Pia und Jeanette Wagner: Städte planen die Region. Zur Entwicklung eines regionalen Flächennutzungsplans für Teilgebiete der Städtereion Ruhr, in: RaumPlanung, H. 120/121, 2005, S. 122–126.
- Goch, Stefan: Im Dschungel des Ruhrgebietes, Heft 14 der Schriftenreihe Bibliothek des Ruhrgebiets, Bochum 2004.
- Horstmann, Markus: Stadtregionale Kooperation. Das Beispiel des Regionalen Flächennutzungsplans der Planungsgemeinschaft Städtereion Ruhr, in: Kelp-Siekmann, Sybille, Petra Potz und Heidi Sinning (Hrsg.): Innovation und regionale Kooperation. Strategien in Städten und Regionen, RaumPlanung spezial, Bd. 10, Dortmund 2007, S. 99–110.
- Internationale Bauausstellung Emscher Park (Hrsg.): Katalog der Projekte, Gelsenkirchen 1999.
- Kunzmann, Klaus: Kulturhauptstadt Essen: Eine Chance, in: RaumPlanung, H. 130, 2007, S. 5–10.
- Kurth, Detlef, Rudolf Scheuvsen und Peter Zlonicky: Laboratorium Emscher Park, Dortmund 1999.
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe und Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.): Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung in Nordrhein-Westfalen. Grundlagen und Empfehlungen für die Landesplanung, Münster und Köln 2007.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Internationale

- Bauausstellung Emscher Park. Dokumentation der Auftaktveranstaltung am 16. Dezember 1988 im Musiktheater des Reviers in Gelsenkirchen, Düsseldorf 1988.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Internationale Bauausstellung Emscher Park. Werkstatt für die Zukunft alter Industriegebiete. Memorandum zu Inhalt und Organisation, Düsseldorf 1989.
- Petzinger, Tana und Carsten Tum: Regionale Planungsstrategien im Ruhrgebiet. Formelle und informelle Ansätze, in: Planerin, H. 4, 2006, S. 22–24.
- Projekt Ruhr GmbH (Hrsg.): Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, Essen 2005.
- Projekt Ruhr GmbH (Hrsg.): Perspektiven der Metropole Ruhr. Bilanz der Projekt Ruhr GmbH, Essen 2006.
- Städtereion Ruhr 2030 (Hrsg.): Masterplan Ruhr, Dortmund 2006.
- Stiftung Bibliothek des Ruhrgebiets (Hrsg.): Visionen für das Ruhrgebiet. IBA Emscher Park: Konzepte, Projekte, Dokumentationen, Essen 2008.
- Stiftung Schloss und Park Benrath (Hrsg.): graublaugrün. Das Revier atmet auf: Der Emscher Landschaftspark, Düsseldorf 2005.
- Thabe, Stefan: Masterplan Ruhr – Schulterchluss in der Region, in: Deutsches Architektenblatt, H. 10, 2006, S. 12–13.
- Universität Dortmund und Institut für Arbeit und Technik: Wissenschaftsatlas, Dortmund/ Gelsenkirchen 2006.
- Zöpel, Christoph: Weltstadt Ruhr, Essen 2005.
- Zur Nedden, Martin: Regionale Kooperation im Verdichtungsraum: Die Städtereion Ruhr, in: Frank Schröter (Hrsg.): Die Zukunft der Kommunen in der Region, RaumPlanung spezial, Bd. 8, Dortmund 2005, S. 21–27.

2. Wohnen

- Bollerey, Franziska und Kristina Hartmann: Wohnen im Revier. 99 Beispiele aus Dortmund, München 1975.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): ExWoSt-Informationen „Kommunale Wohnraumversorgungskonzepte“, Nr. 30/1–05/2006.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Veränderungen der Anbieterstruktur im deutschen Wohnungsmarkt und wohnungspolitische Implikationen, Forschungen, Heft 124, Bonn 2007.
 - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Private Eigentümer im Stadtumbau, Werkstatt: Praxis, H. 47, Bonn 2007.
 - Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Innerstädtische Raumbewachung: Methoden und Analysen, Berichte Band 25, Bonn 2007.
 - Deutscher Städtetag (Hrsg.): Wohnen in der Stadt – Anforderungen an eine soziale Wohnraumversorgung, Köln 2006.
 - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen NRW (Hrsg.): Belegungsmanagement in der integrierten Stadt(teil)entwicklung, Dortmund 2004.
 - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen NRW und LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH (Hrsg.): Alt werden im Quartier – Kooperationen für wohnungsnah Dienstleistungen, Dortmund 2006
 - Kommunalverband Ruhrgebiet (Hrsg.): Arbeitersiedlungen. Route Industriekultur, Band 19, 2. Auflage, Essen 2003.
 - Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Wohnen im Alter. Neue Wohnmodelle in Nordrhein-Westfalen, 2. Auflage, Düsseldorf 2005.
 - Rohr-Zänker, Ruth: Wohnungsmärkte im Wandel, in: Bertelsmann Stiftung (Hrsg.): Wegweiser Demographischer Wandel 2020 – Analysen und Handlungskonzepte für Städte und Gemeinden, Bonn 2006, S. 112.
 - Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen – Wfa (Hrsg.): Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen. Info 2006. Schwerpunkte: Bestandsinvestitionen, Hartz IV, Düsseldorf 2006.
 - Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen – Wfa (Hrsg.): Regionale Wohnungsmarktanalyse Östliches Ruhrgebiet, Düsseldorf 2008.
- ### 3. Stadtentwicklung/Städtebau
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

- lung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): kommKOOP. Erfolgreiche Beispiele interkommunaler Kooperationen, Bonn 2006.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Umbau statt Zuwachs. Siedlungsentwicklung und öffentliche Daseinsvorsorge im Zeichen des demographischen Wandels, Berlin/Bonn 2006.
 - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Stadtquartiere für Jung und Alt. Das ExWoSt – Forschungsfeld „Innovationen, für familien- und altengerechte Stadtquartiere“, Berlin/Bonn 2007.
 - Deutscher Städtetag (Hrsg.): Strategien für den öffentlichen Raum. Ein Diskussionspapier, Köln/ Berlin 2006.
 - Forum Baulandmanagement NRW (Hrsg.): Stadt, Land, Brache: Wohnstandorte im Wettbewerb, Dortmund 2006
 - Günter, Roland: Im Tal der Könige. Ein Reisebuch zu Emscher, Rhein und Ruhr, Essen 1995.
 - Köllmann, Wolfgang, Hermann Korte, Dietmar Petzina und Wolfhard Weber (Hrsg.): Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. Geschichte und Entwicklung, 2 Bde., Düsseldorf 1990, Wuppertal 2004.
 - Parent, Thomas: Das Ruhrgebiet – vom „goldenen“ Mittelalter zur Industriekultur, Köln 2000.
 - Pesch und Partner: Rahmenkonzept – Städtebauliche Entwicklung an der Ruhr. Offensive Ruhrtal Städte an den Fluss, 2005.
 - Pesch und Partner, Schmidt/Bechtle GmbH: REGIONALE 2013–2016. Wissens- und Erlebnisraum Ruhrtal. Impulsgeber für die Metropole Ruhr. Regionale Entwicklungsstrategie, 2. Wettbewerbsstufe, Herdecke 2007.
 - Seibt, Ferdinand, Gudrun Gleba, Heinrich Theodor Grütter, Herbert Lorenz, Jürgen Müller, Ludger Tewes (Hrsg.): Vergessene Zeiten – Mittelalter im Ruhrgebiet, 2 Bde., Essen 1991.
 - Spethmann, Hans: Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik, 2 Bde., Berlin, Bd. 3 Berlin 1933, Reprint Essen 2001.
 - Wirtschafts- und Verlagsgesellschaft mbH (Hrsg.): Rhein-Ruhr 2006, Bauen + Wirtschaft. Architektur der Region im Spiegel, 13. Jg., S172/06, Worms 2006.
- #### 4. Region am Wasser
- Bardenheuer, Ingrid (2003): Der Pott bleibt heiß. Neue Bootsanleger und Marinas in Sicht; in: boote, Heft 4, 2003.
 - Bernhardt, Christoph (2003): Stadt am Wasser; in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Heft 2, 2003, S. 4–11.
 - Bimberg, Ina und Christoph Rump: Von Rotdornen, Laubengängen und Fliederdüften. Ein spannender Führer zu den Gärten und Parks im Ruhrtal, Essen 2006
 - Dreiseitl, Herbert und Dieter Grau (Hrsg.): Wasserlandschaften. Planen, Bauen und Gestalten mit Wasser, Basel 2006.
 - EmscherGenossenschaft (Hrsg.): 100 Jahre Wasserwirtschaft im Revier. Die EmscherGenossenschaft 1899–1999, Essen 1999.
 - EmscherGenossenschaft (Hrsg.): Dokumentation zum Emscher-Dialog, Essen 2006.
 - EmscherGenossenschaft (Hrsg.): Masterplan Emscher-Zukunft. Das Neue Emschertal, Essen 2006.
 - EmscherGenossenschaft (Hrsg.): Unterwegs ins neue Emschertal. Generationenprojekt für eine Region mit Zukunft, Essen 2007.
 - EmscherGenossenschaft (Hrsg.): Urban Water – Living Cities. Spotlights and Experiences from the Urban Water Project 2003–2008, Essen 2008
 - EmscherGenossenschaft (Hrsg.): Urban Water. Attraktive Stadtentwicklung durch nachhaltige Wasserwirtschaft. Botschaften und Beispiele einer Europäischen Projektkooperation 2003–2008. Die Ergebnisse im Überblick, Essen 2008.
 - Enning, Guus (2002): Archetypus des Wilden Wohnens. Hausbootarchitektur als Vorbild?; in: Bauwelt, Heft 48, 2002, S. 64–65.
 - Gorzny, Klaus: Burgen, Schlösser und Adelssitze im Emscher Landschaftspark. Ein Wegbegleiter, Marl 2001.
 - Haas, Heiner: Stadt am Wasser. Neue Chancen für Kommunen und Tourismus, Frankfurt/ M. 2005.
 - Historischer Verein für Dortmund und die Grafschaft Mark e.V. unter Mitwirkung des Stadtarchivs (Hrsg.): Alles fließt. Das Wasser der Emscher, Heimat Dortmund, Heft 2, 2006.
 - ILS-Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hrsg.): Wasser – Raum – Planung, ILS-Schriften 187, Dortmund 2003.
 - Initiative „das ruhrtal“ (Hrsg.): Das Ruhrtal. Die Sonnenseite des Ruhrgebiets, Herdecke 2006.
 - Jordan, Rüdiger: Von Kapitellen, Kanzeln und Taufsteinen. Ein spannender Führer zu 67 Kirchen und Klöstern in Ruhrtal, Essen, 2006.
 - Junker und Kruse, Scheuven + Wachten: Rahmenkonzept – Städtebauliche Entwicklung an der Ruhr, Teil II, Masterplan Westliches Ruhrtal + Dortmund, Dortmund 2007.
 - Kraemer, Brigitte: Am Kanal, Essen 2005.
 - Mensch, Bernhard und Peter Pachnicke: leicht und weit – Brücken im Neuen Emschertal, Oberhausen 2005.
 - Mügge, Vera, Volker Wrede und Günter Drozdewski: Von Korallenriffen, Schachtelhalmen und dem Alten Mann. Ein spannender Führer zu 22 Geotopen im mittleren Ruhrtal, Essen 2005.
 - Ollenik, Walter und Jürgen Uphues: Von Mühlen, Schleusen und Turbinen. Ein spannender Führer zu Denkmälern der Kultur- und Technikgeschichte im mittleren Ruhrtal, Essen 2004.
 - Polenz, Harald: Von Grafen, Bischöfen und feigen Morden. Ein spannender Führer durch 22 Burgen und Herrenhäuser im Ruhrtal, 2. Auflage, Essen 2005.
 - Ruhrgebiet Tourismus GmbH & Co. KG: RuhrtalRadweg. Von der Quelle bis zur Mündung, Essen 2006.
 - Schubert, Dirk (2003): Aus der Geschichte lernen? Hafen- und Uferzonen im Wandel; in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Heft 2, 2003, S. 34–42.
 - Schwarz, Christopher (2002): Stadt Land Fluss. Trotz Elbe-Flut und den Folgen: Immer mehr Städte entdecken das Wohnen und Arbeiten am Wasser; in: Wirtschaftswoche, Heft 41, 2002, S. 122–124.
 - Sell, Michael und Frauke Viebahn: Von Eisvögeln, Prachtjungfern und Gänsesägern. Natur an der Ruhr, Essen 2006.
 - Stemplewski, Jochen (Hrsg.): Mensch.Emscher! Eine Expedition durch das Neue Emschertal, Oberhausen 2006.
 - Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr GmbH (Hrsg.): Urbane Wasser Lagen. Kurzinfo und Projektblätter, Essen/ Mülheim an der Ruhr 2006.

Abbildungen und Karten

Abbildungen

- S. 17, Abb. 1: Typische Baulandpreise für baureife Grundstücke für den individuellen Wohnungsbau in Euro/qm im Jahre 2007.
- S. 17, Abb. 2: Baufertigstellungen in der Städteregion Ruhr im Jahre 2006
- S. 18, Abb. 3: Baufertigstellungen in der Städteregion Ruhr. Entwicklung der Teilmärkte im Vergleich
- S. 19, Abb. 4: Baugenehmigungen in der Städteregion Ruhr
- S. 19, Abb. 5: Ausgewählte Strukturdaten zum Wohnungsbestand in der Übersicht (2006)
- S. 20, Abb. 6: Wohngebäude nach Altersklassen (2006)
- S. 21, Abb. 7: Altersstruktur der Städteregion Ruhr im Jahr 2006
- S. 21, Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich
- S. 22, Abb. 9: Wanderungssaldo der Städteregion Ruhr für das Jahr 2006
- S. 23, Abb. 10: Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen für das Jahr 2025
- S. 24, Abb. 11: Durchschnittliche Mieten im Vergleich (Jahr 2006)
- S. 26, Abb. 12: Strukturschema der kommunalen bzw. der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung
- S. 27, Abb. 13: Bausteine zum Aufbau und zur Umsetzung der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung

S. 41, Abb. 14: Leitlinien und Ziele der Wohnungspolitik in der Städteregion Ruhr

Die Abb. 1–14: stammen von Stefan Thabe, Stadt Dortmund.

S. 82 Organisationsstruktur der Stadterneuerung in Gelsenkirchen, Quelle: Stadt Gelsenkirchen.

Karten

S. 55 Emscher Landschaftspark und Neues Emschertal, Quelle: Arbeitsgruppe Neues Emschertal.

S. 84 Versorgungszentren in Herne, Quelle: Stadt Herne.

S. 103 Flüsse, Kanäle und Seen im Ruhrgebiet und in der Städteregion Ruhr, Quelle: Stadt Herne, Vermessungs- und Katasteramt.

S. 108 Regionale Aktivitäten mit Wasserbezug, Quelle: Stadt Bochum, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Gudrun Feilhauer.

S. 112/113 Übersichtsplan Initiative „das ruhrtal“, Quelle: Junker und Kruse, scheuven + wachen, Dortmund.

S. 120 Regionale Initiative Fluss Stadt Land, Quelle: Geschäftsstelle Fluss Stadt Land.

S. 124/125 Aktivitäten rund ums Wasser in der Städteregion Ruhr, Quelle: Stadt Bochum, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Gudrun Feilhauer.

Verzeichnis und Nachweis der Photos

(r = rechts, l = links, m = mittig, o = oben, u = unten)

3d pixel company g.m.b.h., Dortmund: Titel und S. 99
 Andreas Bachmann, Pesch und Partner, Herdecke: S. 161 ru
 Dieter Baum, Stadt Oberhausen: S. 7, 48, 52, 130–133
 Katja Baum: S. 159 u
 Benthem Crouwel GmbH/Stadt Bochum: S. 91 ro
 Hans Blossy: S. 85 ro, 98
 Bottroper Entsorgung und Stadtreinigung: S. 69 lo
 Darius Djahanschah, LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen: S. 53
 DUC Bottrop: S. 134
 Duisburger Hafen AG: S. 126 u
 Jochen Emde, OGM: S. 57 o
 EGLV: S. 104 ro, 105 l+ m, 114–116
 EPA Planungsgruppe GmbH Architekten + Stadtplaner, Stuttgart: Titel und S. 66, 67
 Billie Erlenkamp: S. 103 ru
 Jochen Gerz/Stadt Bochum: S. 91 lu
 Geschäftsstelle Fluss Stadt Land: S. 119
 Foster + Partners / MIC Management GmbH: S. 58, 59
 Uwe Grützner, Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung IRPUD, ReproZentrum: S. 49 ro
 Oliver Hoppe, Schenten und Partner, Architekten, Hagen: Titel und S. 160 ro
 Birgit Hupfeld, Bochum: S. 57 u
 Initiative „das ruhrtal“: S. 111
 Interessen- und Standortgemeinschaft (ISG) Hauptstraße Gelsenkirchen, Cornelia Fischer: S. 56
 Dr. Arch. Dipl. Ing. Andreas Kipa, Mailand: S. 142
 Marie Köhler: S. 151 ro
 Richard Köhler, Biologische Station östliches Ruhrgebiet, Herne: S. 152 l+r
 Hans-Joachim König, Yacht-Club Harkortsee (YCH) e.V., Hagen: S. 160 lo + ru
 KVR / Planungsbüro Drecker: S. 137 lo

Reinhard Landscheid, Stadt Herne: S. 87 ru
 Lindemann Architekten Mannheim: S. 92
 OGM/pos 4 Architekten Hinrichsmeyer Pilling GbR,
 Düsseldorf: Titel und S. 63 r
 OGM/Prechler Landschaftsarchitektur, Düsseldorf: S. 63 l
 PASD, Feldmeier-Wrede: Hagen: S. 95 lo
 Planquadrat, Dortmund: S. 94 ru
 Projekt Ruhr GmbH: S. 117 u
 Karsten-Thilo Raab, Stadt Hagen: S. 158, S. 159 o
 Karen Rein, Stadt Dortmund: S. 162
 Ruderclub Hansa, Dortmund: S. 165
 Ruhrverband: S. 44, 104 m+ru, 105 ro, 109 ru, 110 m,
 Jutta Sankowski, Stadt Dortmund: S. 117 o
 Büro Sattler, Köln: S. 94 lo
 Marco Siekmann: S. 161 ro
 Michael Schwarze-Rodrian: S. 55 mu+ru
 Stadt Bochum, Presse- und Informationsamt: S. 88 o + u,
 89 ro, 109 lu+ro, 110 ru, 154 ro+ru, 155 l+r, 157 l+r
 Stadt Bochum, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt:
 Titel und S. 88 m, 156 l+r
 Stadt Bottrop: S. 68 u, 69 ro + u, 135, 136 l+r, 137 u
 Stadt Duisburg: S. 45 l, 51 l+r, 60, 106, S. 126-129
 Stadt Essen: Titel und S. 74-77, 122
 Stadt Gelsenkirchen: Titel und S. 78-83, 146 o, 147, 148, 149
 Stadt Hagen: S. 93, 95 ru, 161 l
 Stadt Herne: S. 87 l + ro,
 Stadt Herne, Bildarchiv, Thomas Schmidt, Kirsten Weber:
 Titel u. S. 29 mr, 50, 54, 85 lo+ru, 86, 103 lu, 104 lu, 150 +rl,
 151 lo+mo+mu, 153 ro,
 Stadt Mülheim an der Ruhr: Titel und S. 70-73, 106,
 138-141
 Stadt Oberhausen: S. 47, 65
 Stadt Oberhausen/Norbert Post, Hartmut Welters,
 Dortmund: S. 64 r
 Stadt Oberhausen/ST-Freiraum Landschaftsarchitekten,
 Schürmann RW Architekten Stadtplaner, Richelmann:
 S. 64 l

Stadtparkasse Oberhausen/Sauerbruch Hutton
 Architekten, Berlin: S. 62
 Stefan Thabe, Stadt Dortmund: S. 16, 18, 28 lo+lu, 29
 lo+ro+ru, 30, 33, 96, 97, 109, 118, 119, 120, 163, 164
 Hardi Teherani, Architekt: Titel und S. 61
 THS: S. 68 o
 THS, Manfred Vollmer: S. 12, 13, 14
 Thomas van den Valentyn/Stadt Bochum: S. 91 lu
 VBW Bauen und Wohnen GmbH, Bochum: S. 35
 Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg Meiderich:
 S. 106 lu
 Peter Weichmann-Jaeger: Stadt Herne: S. 179
 Axel Wild, Stadt Essen, Büro Stadtentwicklung:
 S. 110 ro
 Jörg Winde, Bochum: S. 90
 Egon Wollering, Stadt Herne: S. 153 ru

Arbeitsgruppe Masterplan Ruhr

Dieter Baum, Stadt Oberhausen
 Martin Bleja, Stadt Hagen
 Wolfgang Borowitzki, Stadt Bochum
 Sonja Gugel, Stadt Dortmund
 Rolf Hornbostel, Stadt Mülheim an der Ruhr
 Markus Horstmann, Stadt Gelsenkirchen
 Barbara Kruse, Stadt Herne
 Kerstin Lehmann, Stadt Dortmund
 Julia Meininghaus, Stadt Dortmund
 Wolfgang Neuhoﬀ, Stadt Duisburg
 Burkhard Preuß, Stadt Essen
 Martin Reimers, Stadt Bottrop
 Stefan Thabe, Stadt Dortmund (Gesamtkoordination)
 Alfred Wittwer, Stadt Mülheim an der Ruhr

Autorinnen und Autoren

Dieter Baum (Kapitel 1, 3.3, 3.4, 3.5.2, 4.3.2)
 Wolfgang Borowitzki (Kapitel 4.3.8)
 Eva Fendel (Kapitel 3.5.5)
 Christine Grebe (Kapitel 3.5.9)
 Sonja Gugel (Kapitel 3.1)
 Peter Hofmann (Kapitel 3.4.8, 3.5.8)
 Markus Horstmann (Kapitel 3.5.6, 4.3.6)
 Stephan Kemper (Kapitel 3.5.6)
 Barbara Kruse
 (Kapitel 3.3., 3.4, 3.5.7, 4.1, 4.2, 4.2.2, 4.3, 4.3.7)
 Kerstin Lehmann (Kapitel 3.1, 3.6, 4.2.3, 4.3.10, 4.4, 5)
 Steffen Lenze (Kapitel 3.5.5)
 Julia Meininghaus (Kapitel 2.4)
 Petra Müller-Tiggemann (Kapitel 4.2.1)
 Wolfgang Neuhoﬀ (Kapitel 3.5.1, 4.2.5)
 Martin Reimers (Kapitel 3.2, 3.5.3, 4.3.3)
 Stephanie Roth (Kapitel 4.3.9)
 Friedhelm Staerk (Kapitel 3.5.5)
 Hermann Steins (Kapitel 4.3.5)
 Stefan Thabe
 (Kapitel 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 3.5.10, 4.2.4, 4.4, 5)
 Doris Vogeler (Kapitel 3.5.9)
 Alfred Wittwer (Kapitel 3.5.4, 4.3.4)
 Britta Wimpelberg (Kapitel 3.5.9)

Ein besonderer Dank gilt den Autoren der Gastbeiträge

Dr. Dieter Kraemer, Prof. Dr. Klaus R. Kunzmann,
 Prof. Dr. Hans-Peter Noll, Prof. Karl-Heinz Petzinka und
 Joachim Schares

Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner

■ Stadt Duisburg

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

Wolfgang Neuhoff

Friedrich-Albert-Lange Platz 7
Tel. (0203) 2 83-36 25
w.neuhoff@stadt-duisburg.de

■ Stadt Oberhausen

Fachbereich 5-1-10

Stadtentwicklung und vorbereitende Bauleitplanung

Regina Dreßler

Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
Tel. (0208) 8 25-24 49
regina.dressler@oberhausen.de

Dieter Baum

Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
Tel. (0208) 8 25-25 92
dieter.baum@oberhausen.de

■ Stadt Mülheim an der Ruhr

Referat Umwelt, Planen und Bauen

Rolf Hornbostel

Postfach 101953
45466 Mülheim an der Ruhr
Tel. (0208) 4 55-68 01
rolf.hornbostel@stadt-mh.de

Planungsamt

Alfred Wittwer

Postfach 101953
45466 Mülheim an der Ruhr
alfred.wittwer@stadt-mh.de

■ Stadt Bottrop

Stadtplanungsamt, Generelle Planung

Martin Reimers

Luises-Hensel-Straße 1
46236 Bottrop
Tel. (02041) 70-33 55
martin.reimers@bottrop.de

■ Stadt Essen

Büro Stadtentwicklung

Porscheplatz 1
45121 Essen
Tel. (0201) 8 88 87 01

■ Stadt Gelsenkirchen

Referat Stadtplanung

Markus Horstmann

Goldbergstraße 12
45875 Gelsenkirchen
Tel. (0209) 1 69-46 38
markus.horstmann@gelsenkirchen.de

■ Stadt Herne

Fachbereich Stadtplanung
Vorbereitende Bauleitplanung

Peter Weichmann-Jäger

Postfach 101820
44621 Herne
Tel. (02323) 16-30 17
peter.weichmann-jaeger@herne.de

Barbara Kruse

Postfach 101820
44621 Herne
Tel. (02323) 16-30 13
barbara.kruse@herne.de

■ Stadt Bochum

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Abteilung Stadtentwicklung

Wolfgang Borowitzki

Willy-Brandt-Platz 2-6
44777 Bochum
Tel. (0234) 9 10-25 12
borowitzki@bochum.de

■ Stadt Hagen

Fachgruppe Stadtentwicklung und
Flächennutzungsplanung

Martin Bleja

Rathausstraße 11
58095 Hagen
Tel. (2331) 207 31 66
martin.bleja@stadt-hagen.de

■ Stadt Dortmund

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Bereich Stadtentwicklung

Stefan Thabe

Burgwall 14
44122 Dortmund
Tel. (0231) 50-2 72 99
sthabe@stadtdo.de



bottrop.



stadtherne

Stadt Bochum

